日本建設産業職員労働組合協議会

２０１６年度　土木作業所アンケート結果

2017 年 3 月

〈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．土木作業所アンケート結果
1）作業所の休暇について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
2）工期設定について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
3）発注工期の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
4）片務性の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
5）設計照査ガイドラインについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
6）設計変更について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
7）三者会議について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
8）ワンデーレスポンスについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
9）設計変更審査会について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
10）工事一時中止ガイドラインについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
11）施工条件の明示について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31
12）書類簡素化要領について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
13）総合落札方式の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
14）受注価格の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
15）その他（担い手三法（品確法・入契法・建設業法）、発注方式など）・・・・・・・・・・・・42

３．アンケートに寄せられた意見
1）作業所の現在の閉所設定。及び、受注時の閉所設定と異なる理由・・・・・・・・・・・・・・46
2）「建設業の総合的な人材確保・育成対策」としてのモデル工事について ・・・・・・・・・・46
3）女性技術者が赴任してきてから変わった点があるか・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47
4）モデル工事が波及されるにあたり懸念事項及び改善点は何か。
また、今後増やして欲しいモデル工事はどのような工事か・・・・・・・・・・・・・・・・・47
5）発注工期の設定における問題点について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
6）発注工期が所定外労働時間の増加につながっている理由・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
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理由・・・・・・53
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）」
を行っているか ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
9）受発注者間の片務性について（自由意見） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54
10）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ない理由・・・・・・・・・・・・・57
11）ワンデーレスポンスについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
12）工事一時中止が一部(部分)中止になった理由、または認められなかった理由・・・・・・・・59
13）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、
また問題を感じる施策とその理由について（自由意見）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61

14）作業所で本工事着工が遅れた要因・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・64
15）書類の削減について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
16）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理由・・・・・・・・・・・・65
17）総合評価落札方式における疑問や問題点（自由意見）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
18）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か・・・・・・・・・・・・・70
19）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理由・・・・・・・・・・・・70
20）低価格受注における問題点を解決するために受発注者が行うべきこと（自由意見）・・・・・71
21）４週８閉所できない理由について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・73
22）「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などの仕組み作り」について・・74
23）施工ＣＩＭ　活用推進について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・78
24）今後推進すべきだと思う契約方式について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・78

４．その他自由筆記
1）作業所で起こっている問題について(自由意見)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・79
2）国交省をはじめとした発注者が進めている、各種施策についての方向性、具体的施策、
達成時期などについて期待すること。及び、実現にむけて問題となっていることについて・・83

土木作業所アンケート基本事項

１）今年度の調査　作業所アンケート

（「2016 年度」「2016 年度国交省」「2016 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約 20%
回 答 数	554 作業所（国交省及び地方自治体　311 作業所）
調 査 期 間	2016 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

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

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

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

※2015 年度　作業所アンケート（「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．土木作業所アンケート結果

１）作業所の休暇について　（自由筆記:P46～P49　1)～4)）

受注時の閉所設定は、4 週 8 閉所以上の作業所が全体では 20.4%、国土交通省発注工事では 33.6%になっています（図 1-1）。現在の閉所状況は、4 週 4 閉所以下の作業所が全体では 48.4%、国土交通省発注工事では 55.6%になっています（図 1-2）。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 82.9%、国土交通省発注工事では 85.4%になっています（図 1-3）。受注時は 4 週 8 閉所以上の閉所設定で開始し、現在も 4 週 8 閉所以上である作業所は全体で 10.7%、国土交通省発注工事では 13.0%になっています（図 1-4、図 1-5）。

図 1-1　受注時閉所設定

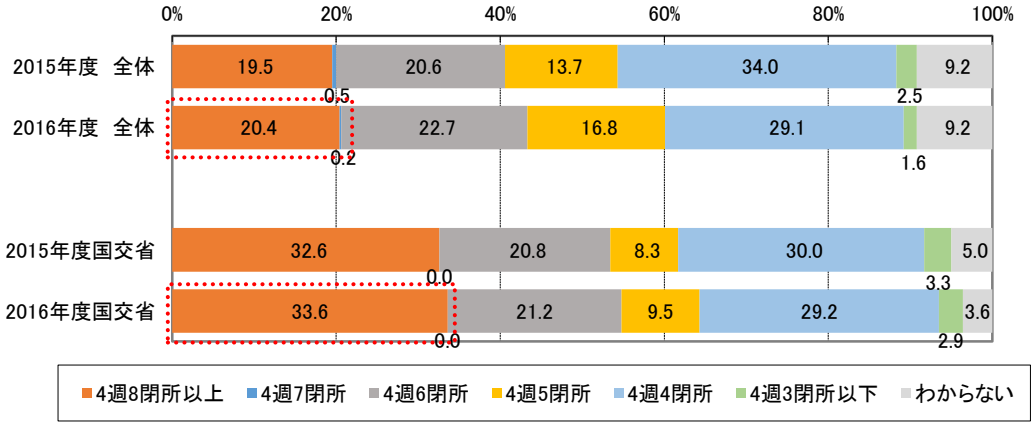


図 1-2　現在の閉所状況

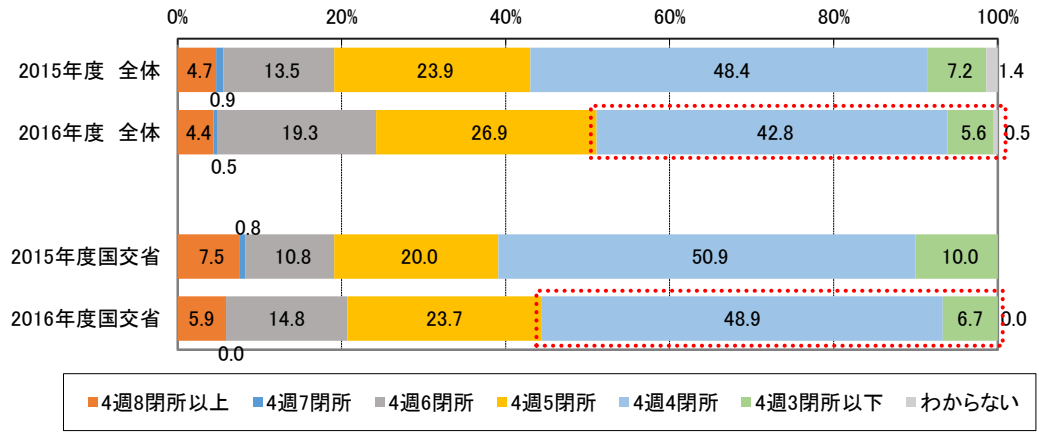


図 1-3　作業所職員の休日取得状況

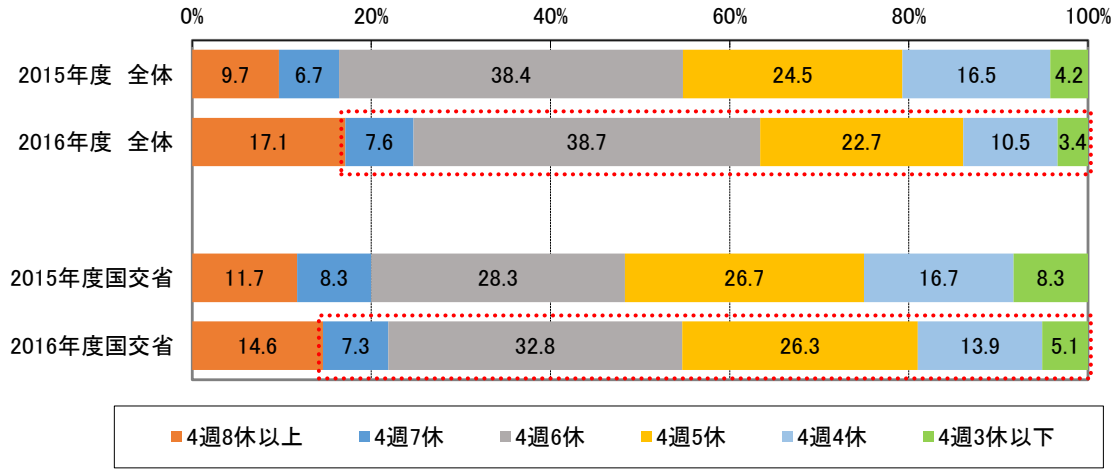


図 1-4　受注時の閉所設定別の現在の閉所状況（全体）

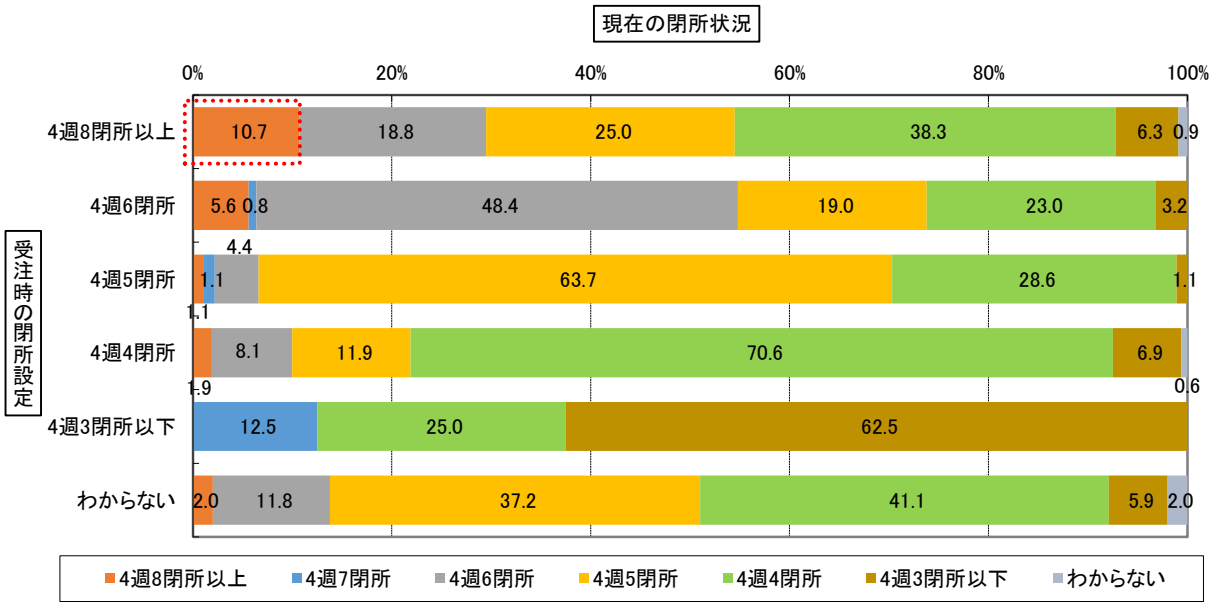
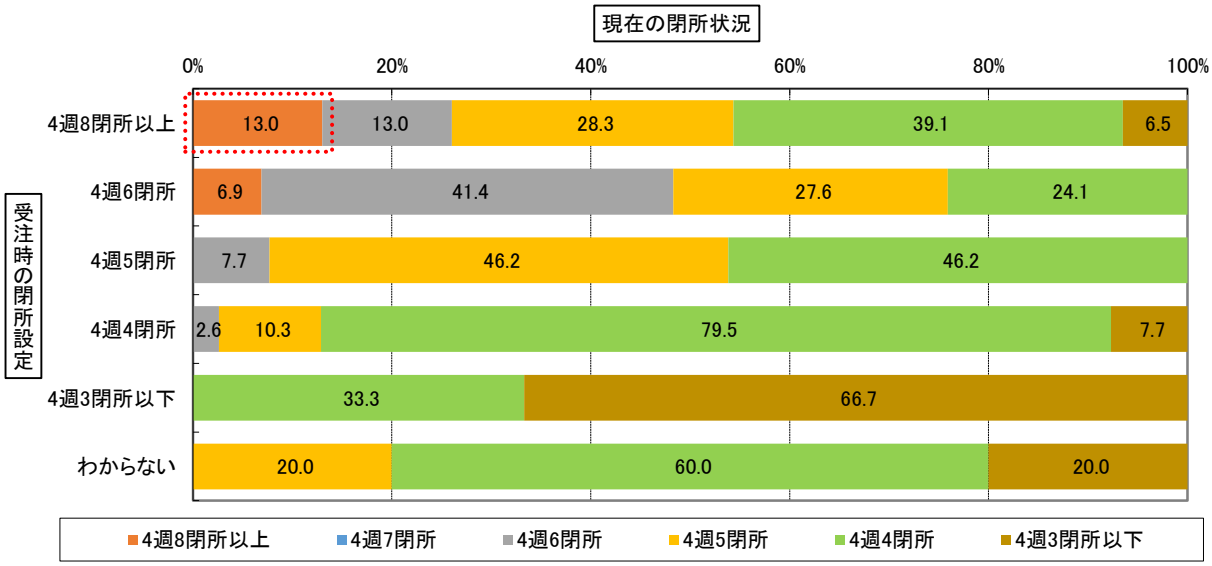


図 1-5　受注時の閉所設定別の現在の閉所状況（国土交通省）



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も 3 割と昨年同様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。実際の閉所状況は、全体では 4 週 4 閉所以下が 5 割ですが、作業所職員では 4 週 4 休以下の休日取得は 13.9%です。また、受注時は 4 週 8 閉所以上の閉所設定で開始し、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 10%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 閉所未満の閉所設定であっても、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、結果を調査分析し以降の発注案件に継続して改善点を反映させていくことが重要と考えます。

２）工期設定について　（自由筆記：P49～P53　5））

工期の変更を行った作業所が、全体で 50.9%、国土交通省発注工事では 54.1%になっています（図 2-1）。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 割程度になっています（図 2-2）。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 2-3）。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 2-4）。

図 2-1　工期変更の有無

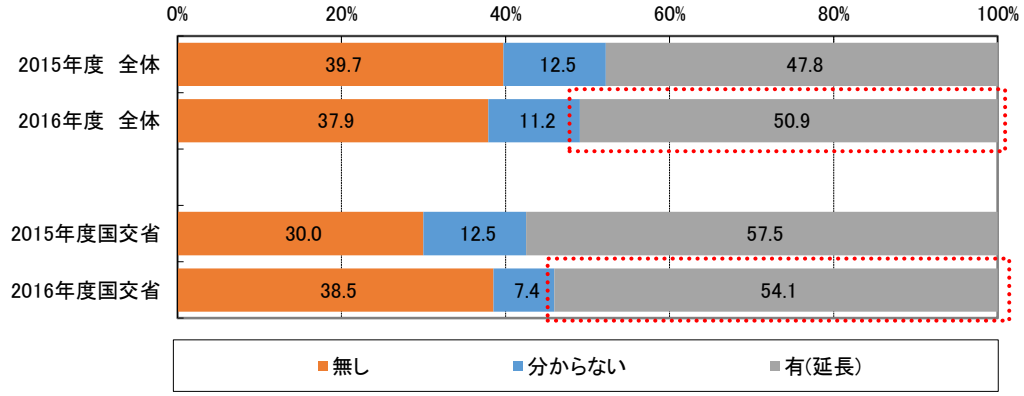


図 2-2　工期変更の延伸月数

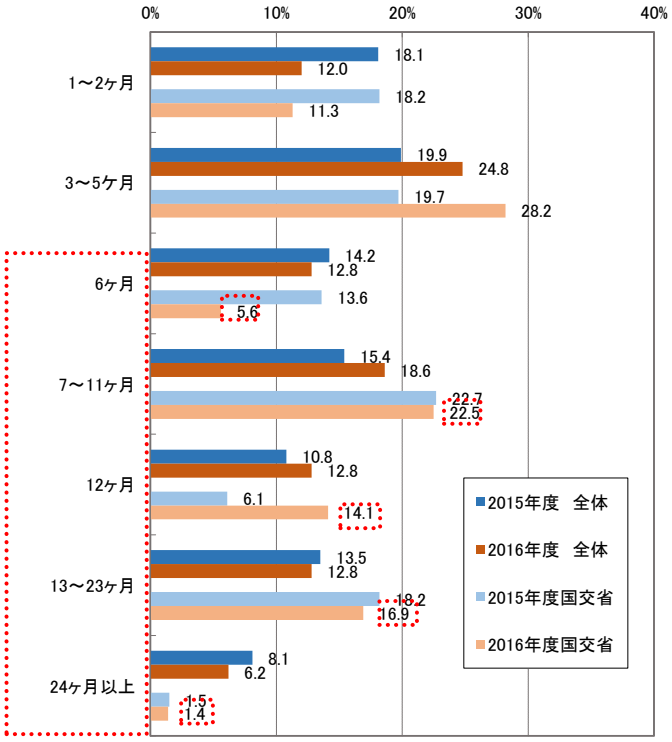


図 2-3　工期変更の延伸理由

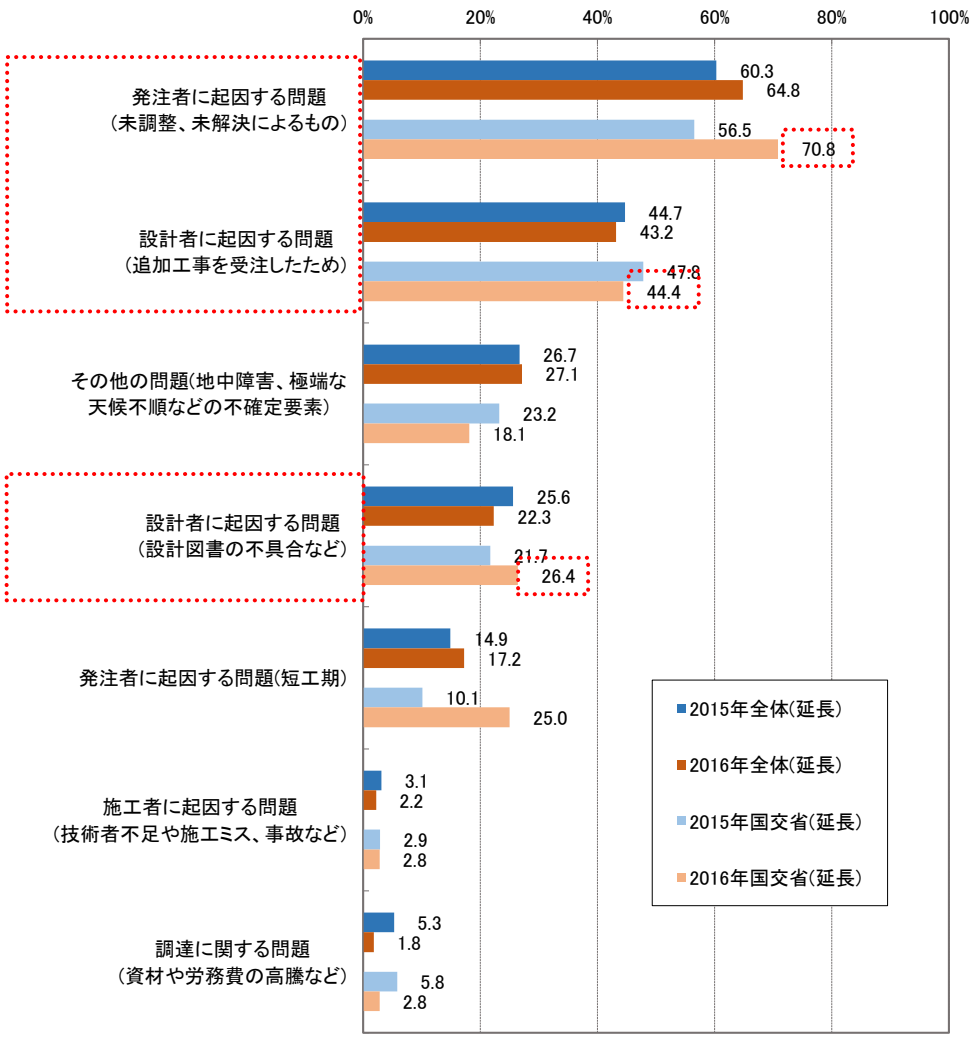
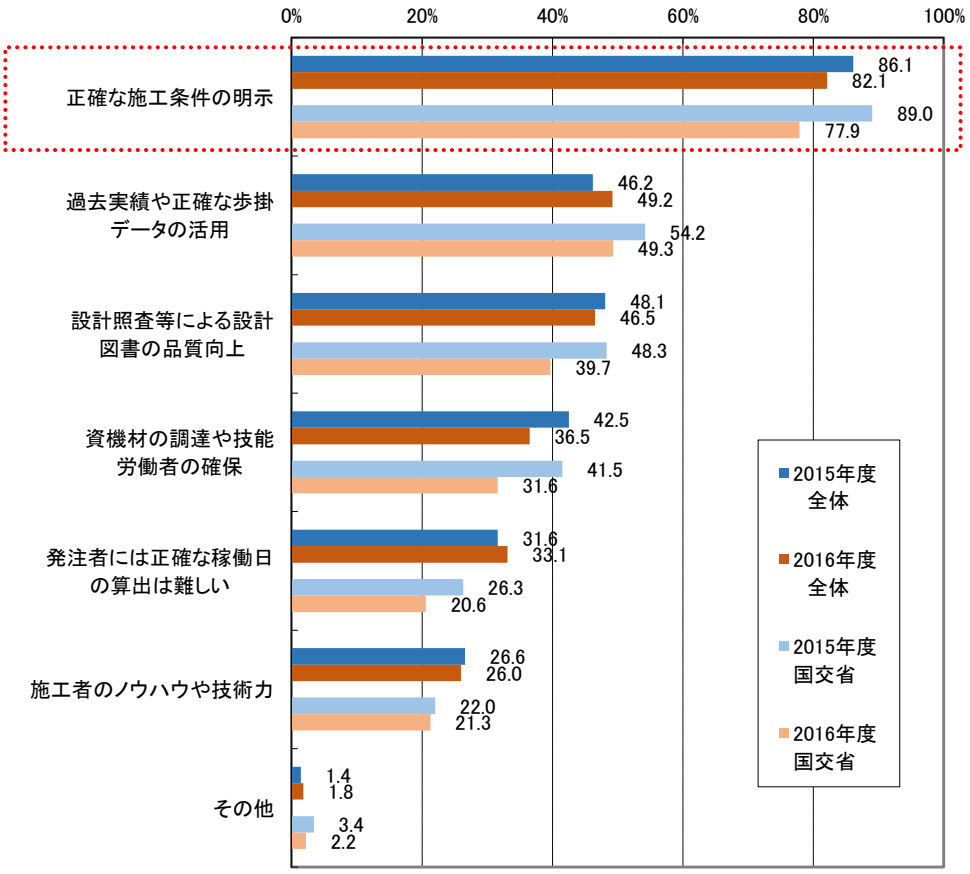


図 2-4　発注工期において、発注者が正確な稼働日を算出するために必要な条件（全て選択）



考　察

工期延伸の理由は、「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」となる理由の多くは、事業計画ありきのためだと考えられます。それらにより施工条件が明確にならず、適正工期も確保できないなど悪循環が生じます。事業計画に固執せず、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、余裕工期確保のため「フレックス工期」など新しい取り組みも積極的に行っていただきたいと思います。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、「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」との回答が突出しており、適正な設計期間を確保し、正確な施工条件のもと工期を算定する必要があると考えます。

３）発注工期の現状　（自由筆記：P53　6））

発注工期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は 58.1%、国土交通省発注工事では 52.9%となりました（図 3-1）。「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、「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」との回答が順に多くなっています。

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

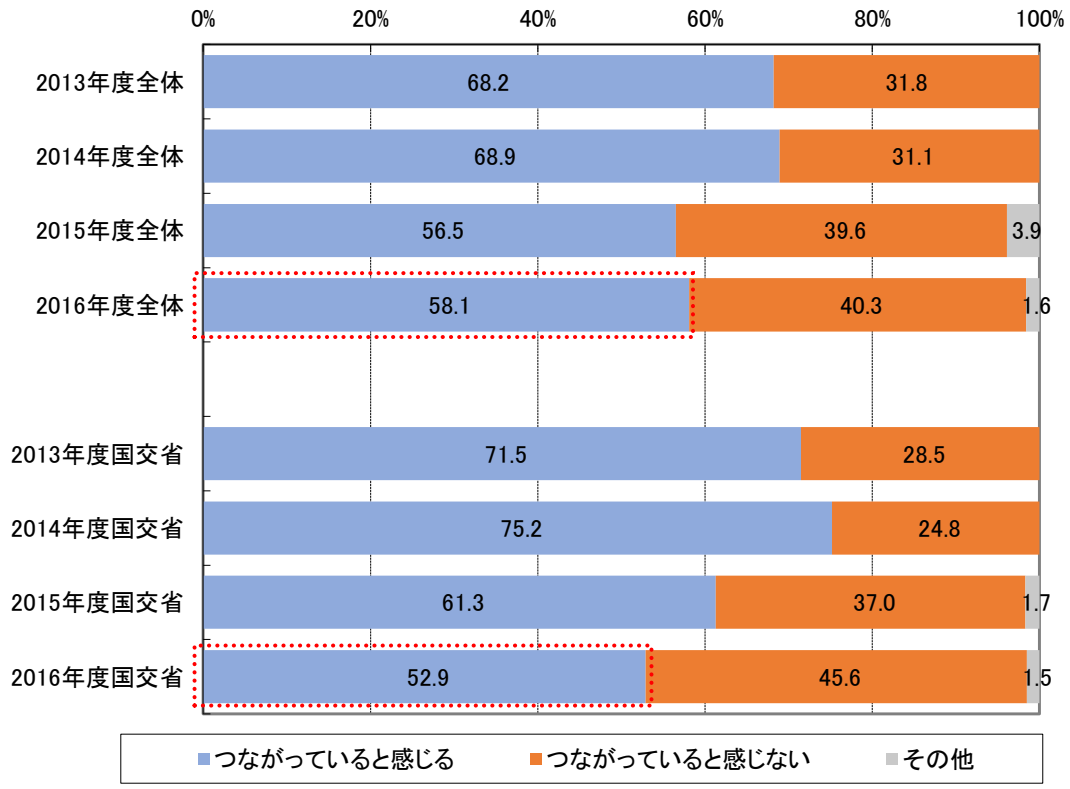
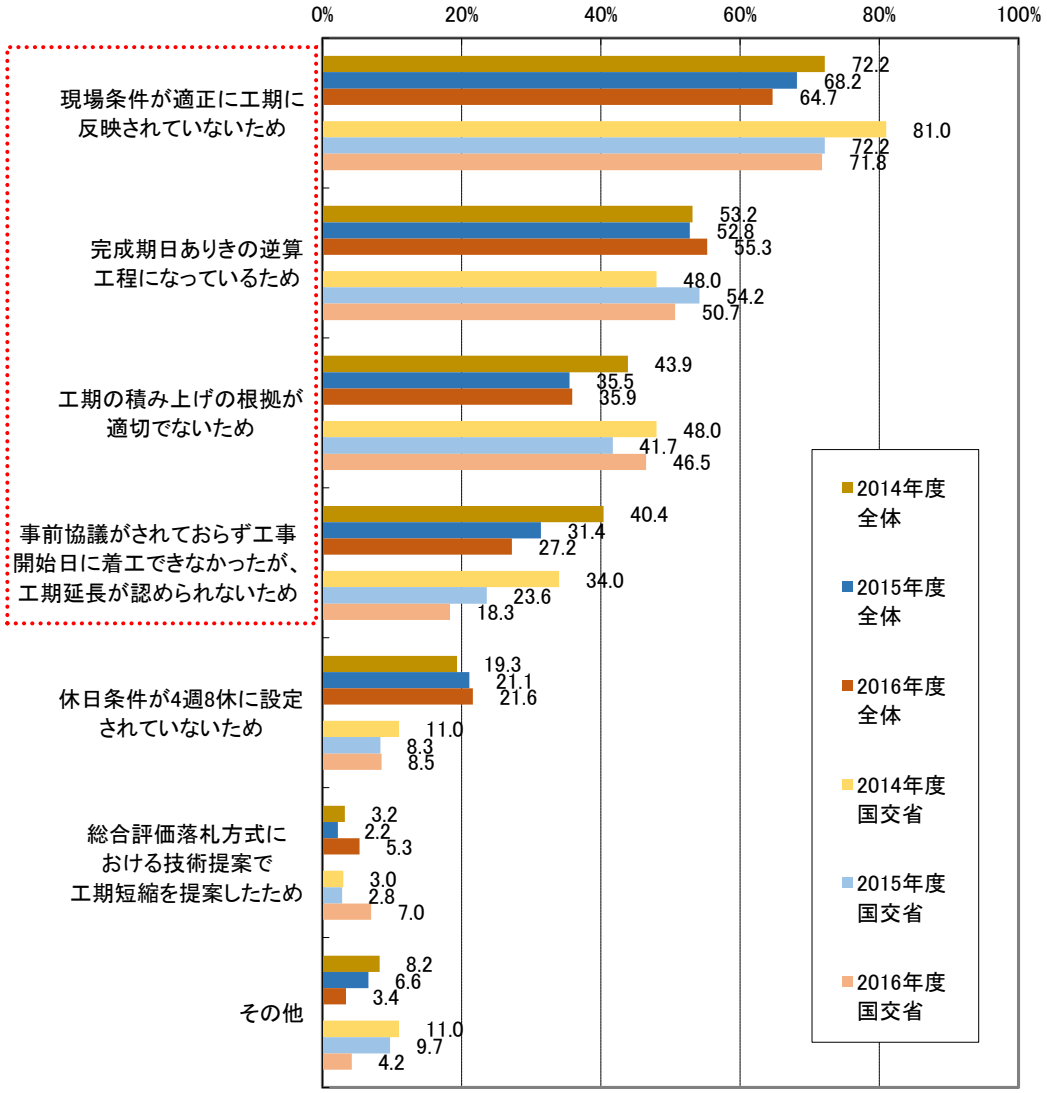


図 3-2　発注工期が所定外労働時間の増加につながっていると感じる理由(3 つ以内選択)

※図 3-1 で「つながっている」と回答した人のみ



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じるとの回答は国交省発注工事では減少していますが、まだ 6 割弱は増加につながると感じています。これらの原因として「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挙げられています。現場条件が適切に工期に反映されていなければ、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現場条件を明確にし、適切な工期算定による工期設定を行うことが重要と考えます。また、工事期間中に、受注時に想定していなかった不慮の阻害要因が発生した場合には、受発注者間で延伸する工期に関する協議を行っていただきたいと考えます。

４）片務性の現状　（自由筆記：P53～P57　7)～9)）

「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 56.1%、国交省発注工事で 53.3%となっています（図 4-1）。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」「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、本来は発注者が行うべき業務が多く挙げられています（図 4-2）。無報酬業務は、全体で 60.8%、国土交通省発注工事で 64.4%の作業所で行われています。また、「請負契約にない業務、発注者が行うべき業務を行なったことがあり、その業務が負担となっている」と感じる作業所の割合は全体で 72.6%、国土交通省発注工事で 65.9%となっています（図 4-3）。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）。

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

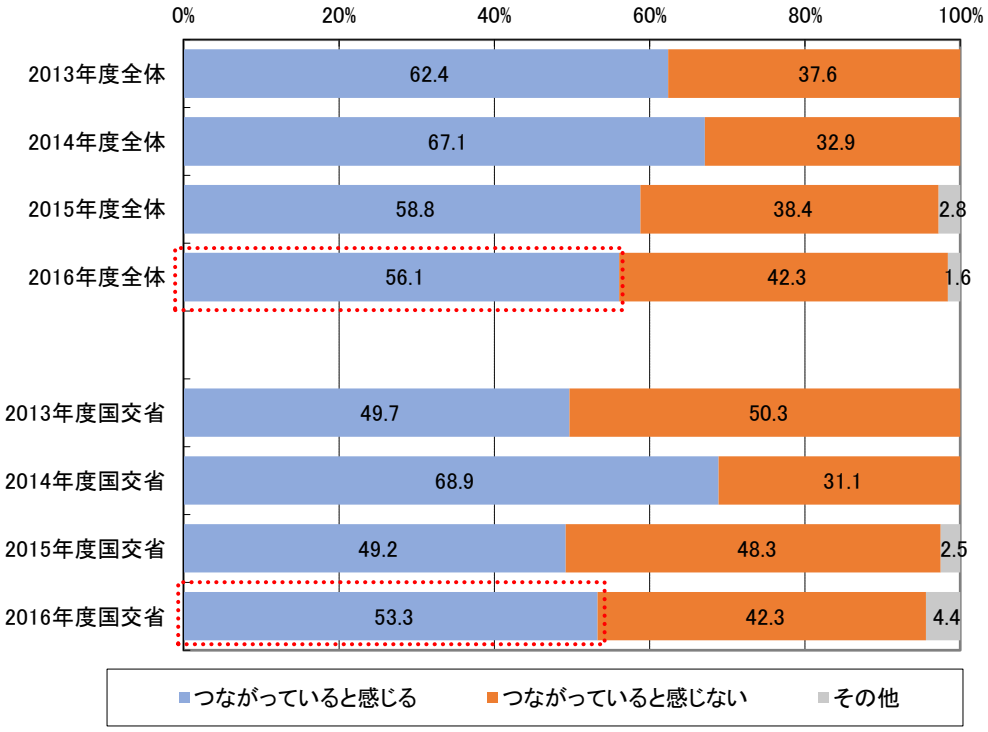


図 4-2　受発注者間の片務性が所定外労働時間の増加につながっていると感じる理由（3 つ以内選択）

※図 4-1 で「つながっている」と回答した人のみ

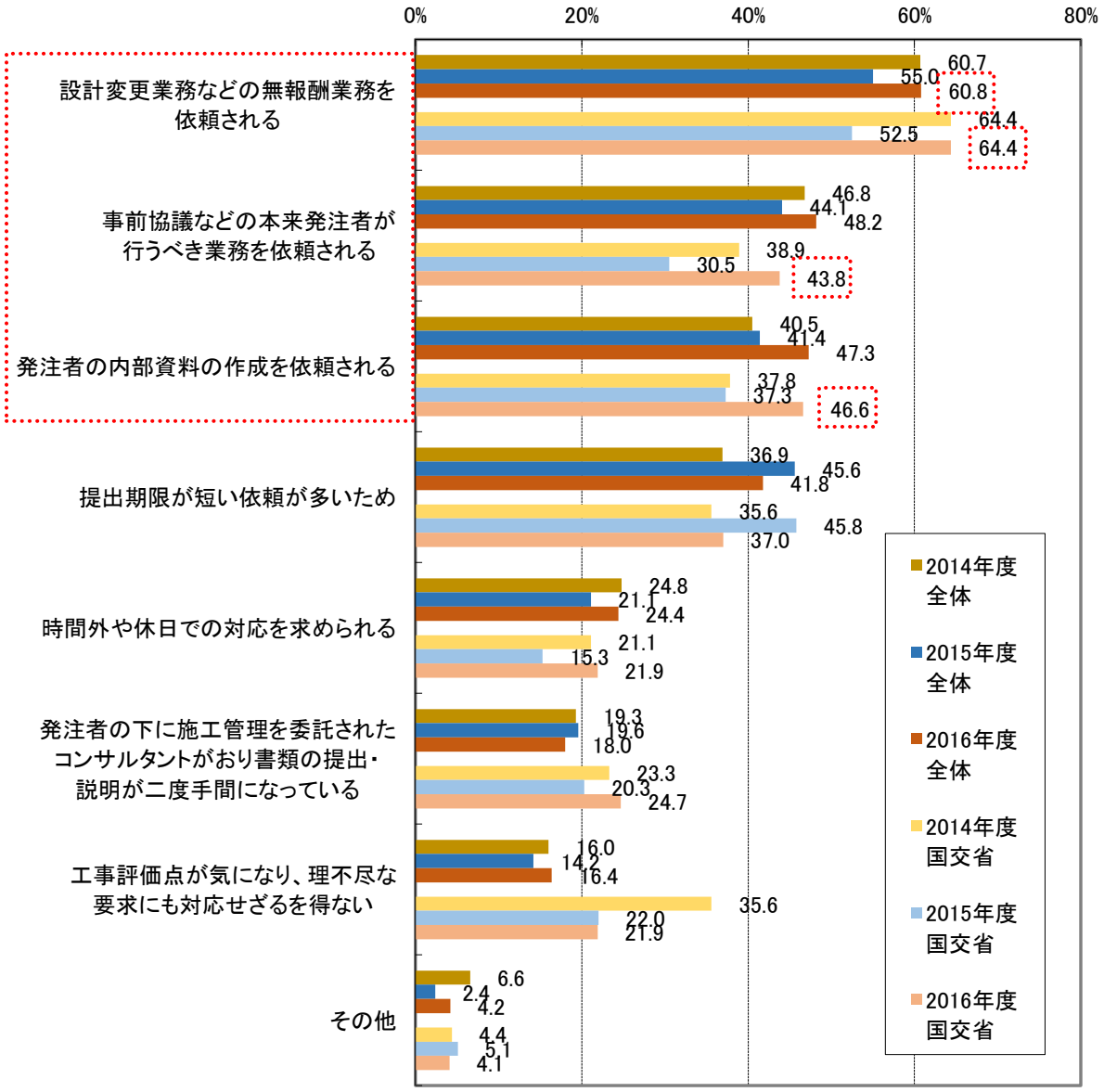


図 4-3　請負契約にない業務、発注者が行うべき業務を行ったことがあるか、またその業務は負担になっているか

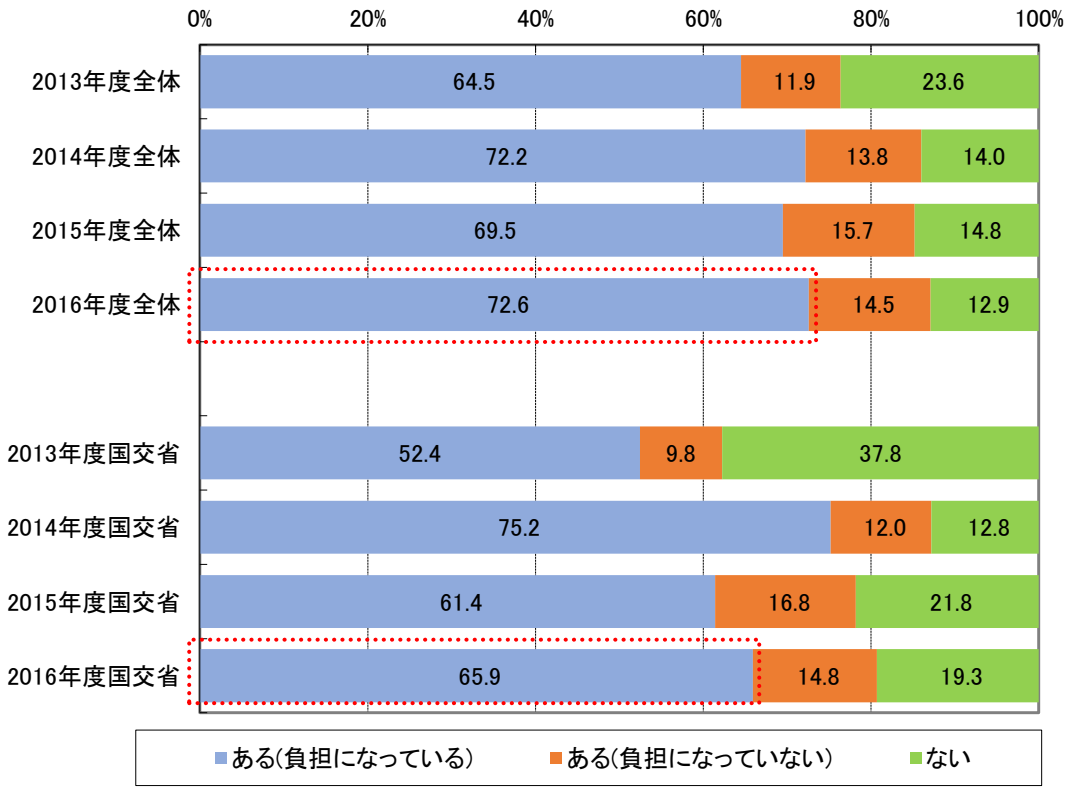
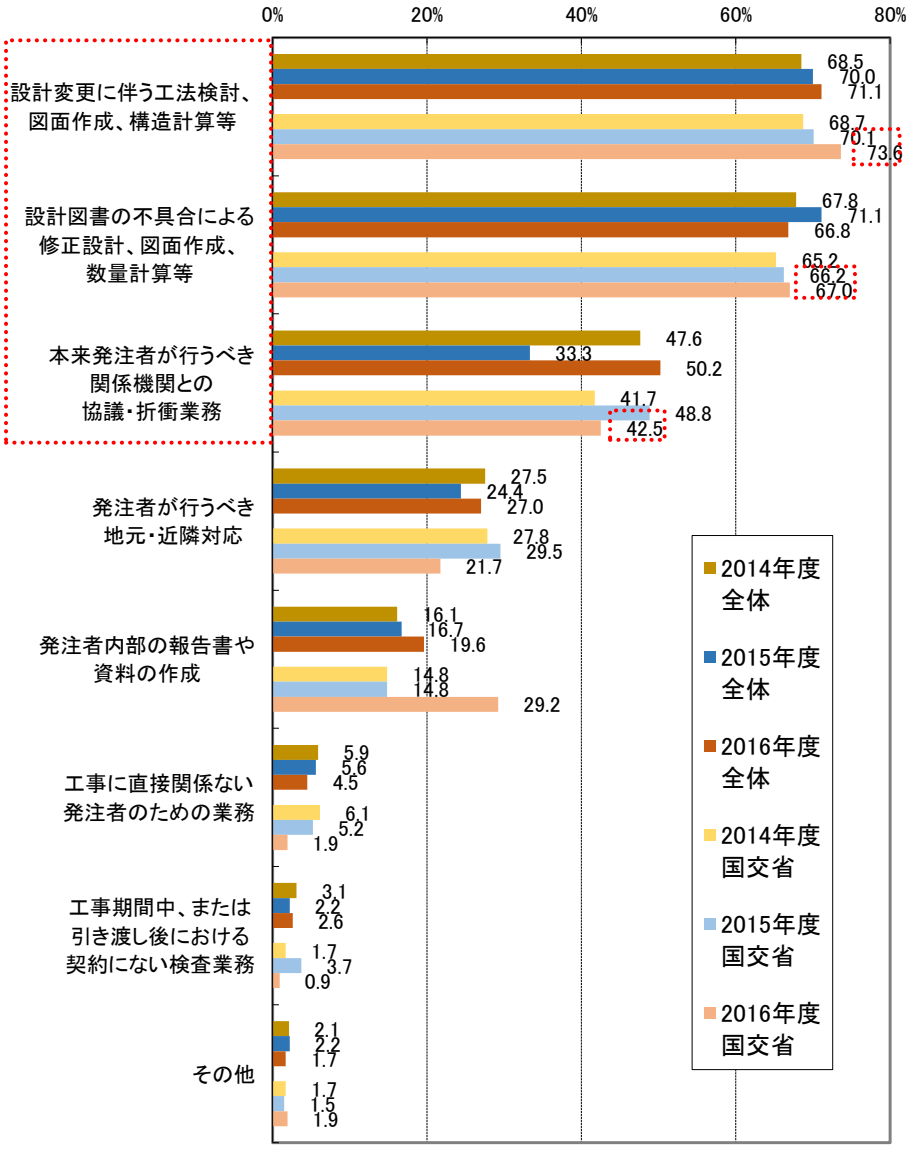


図 4-4　どのような内容の無報酬業務を行ったか（3 つ以内選択）

※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



考　察

「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」と感じている作業所は依然約 6 割近くあります。その理由は、本来は「発注者が行うべき業務」に関する回答が多くなっており、「発注者が行うべき業務」を行った作業所のうち、約 7 割が負担を感じています。片務性による作業所への負荷を軽減させるために、片務性の解消にむけ発注者の意識改革の徹底を行うなどの更なる対策と、ガイドラインの運用の徹底が必要であると考えます。また、発注者側の人員も不足していることも考えられるため、受発注者でお互いに業務量を減らす努力を継続的に行っていくことが必要だと考えます。所定外労働時間の削減が社会的に意識されるなか、業務分担の在り方についても考えていく必要があると思われます。

５）設計照査ガイドラインについて

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り、一部過度な要求をされている」の合計が、国交省発注工事で 22.2%と増加に転じました。全体では 26.6%となっています（図 5-1）。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、「発注者に活用する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を発注者が整えていない」「活用されているが、形だけの施策で、今までと何も変わらない」「発注者に活用する意思がない」の割合が多く特に国交省では「発注者に活用する意思はあるが・・」が 52.3%、「活用されているが・・」が 46.2%となっている。また、全体では「発注者に活用の意思はあるが・・」「活用しているが・・」が 35～40%前後であったのに対し、国交省発注工事では 45%以上と 5～10%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 割を示しています。（図 5-2）。「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」「多少は軽減される」を合せると全体で 63.6%、国交省発注工事では 61.5%となっています（図 5-3）。

図 5-1　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

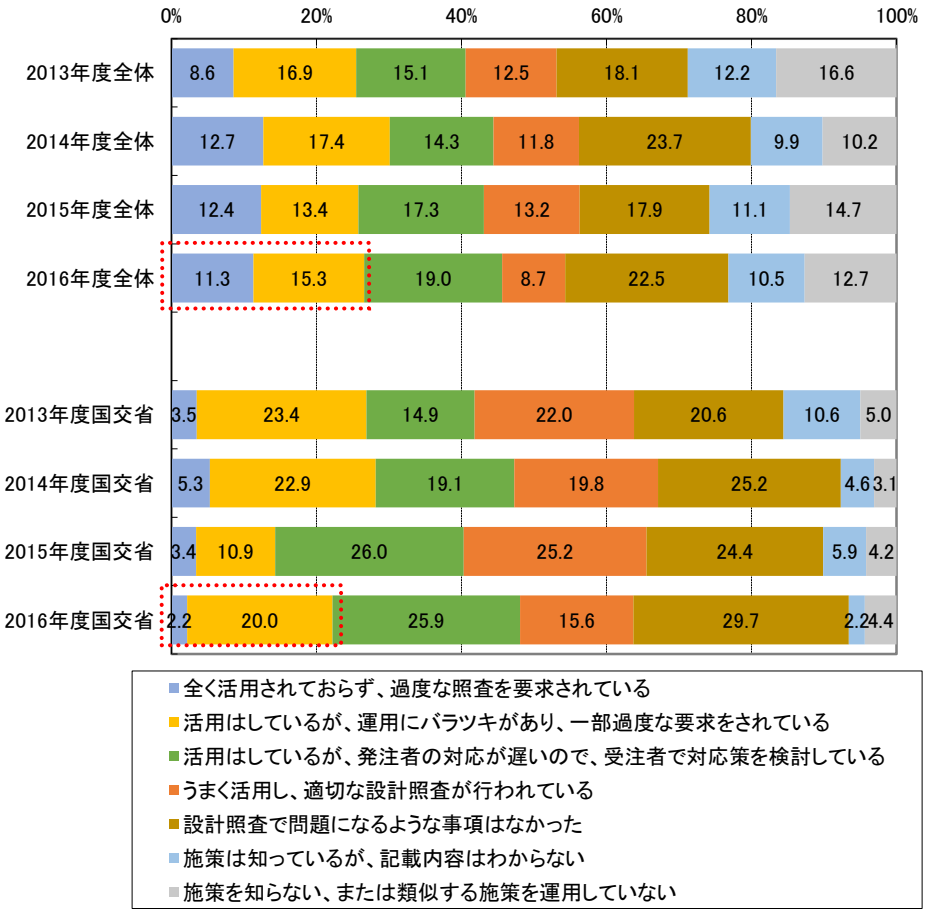


図 5-2　設計図書の照査ガイドラインがうまく運用されていない原因は何か（2 つ以内選択）

※図 5-1 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

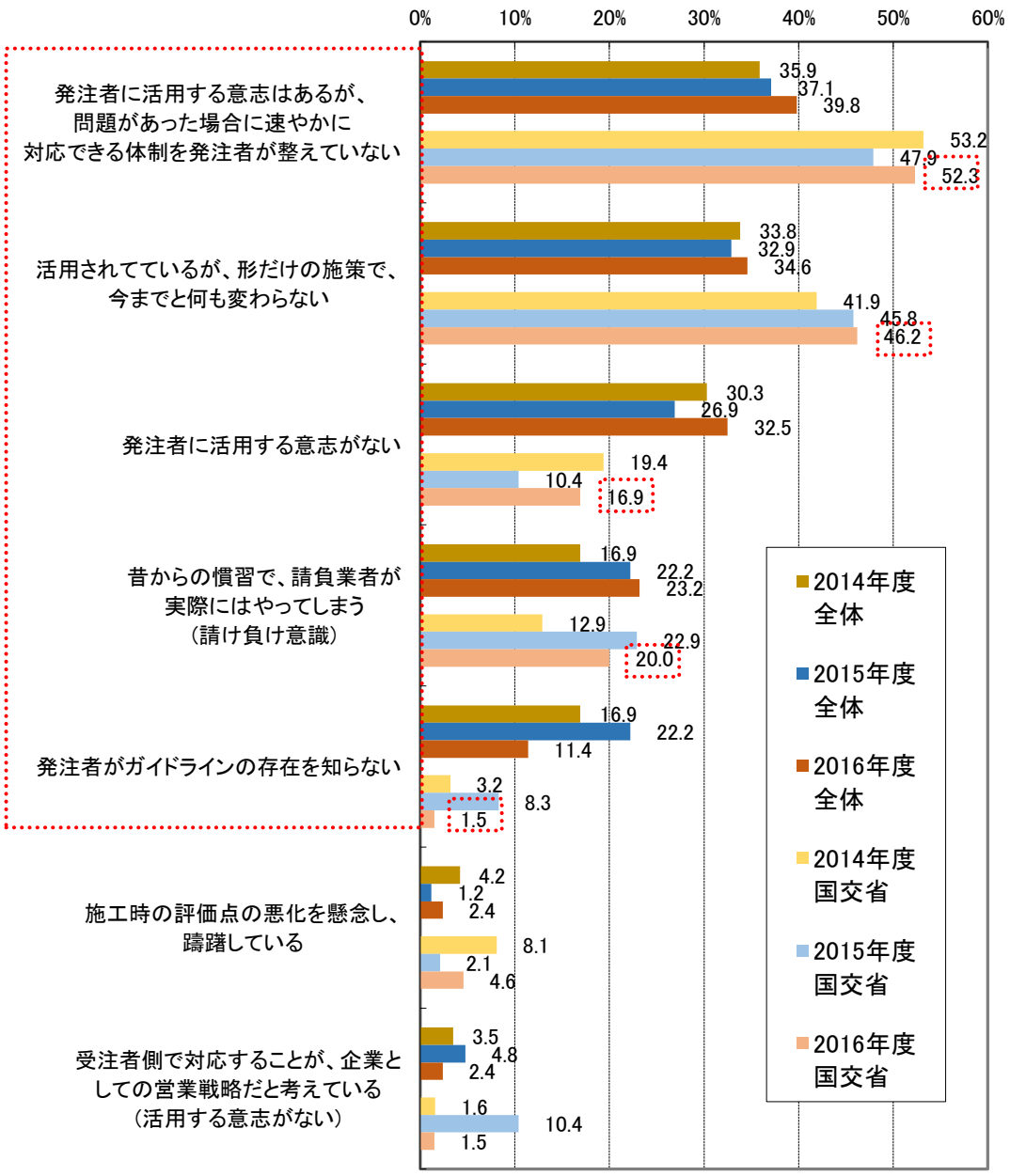
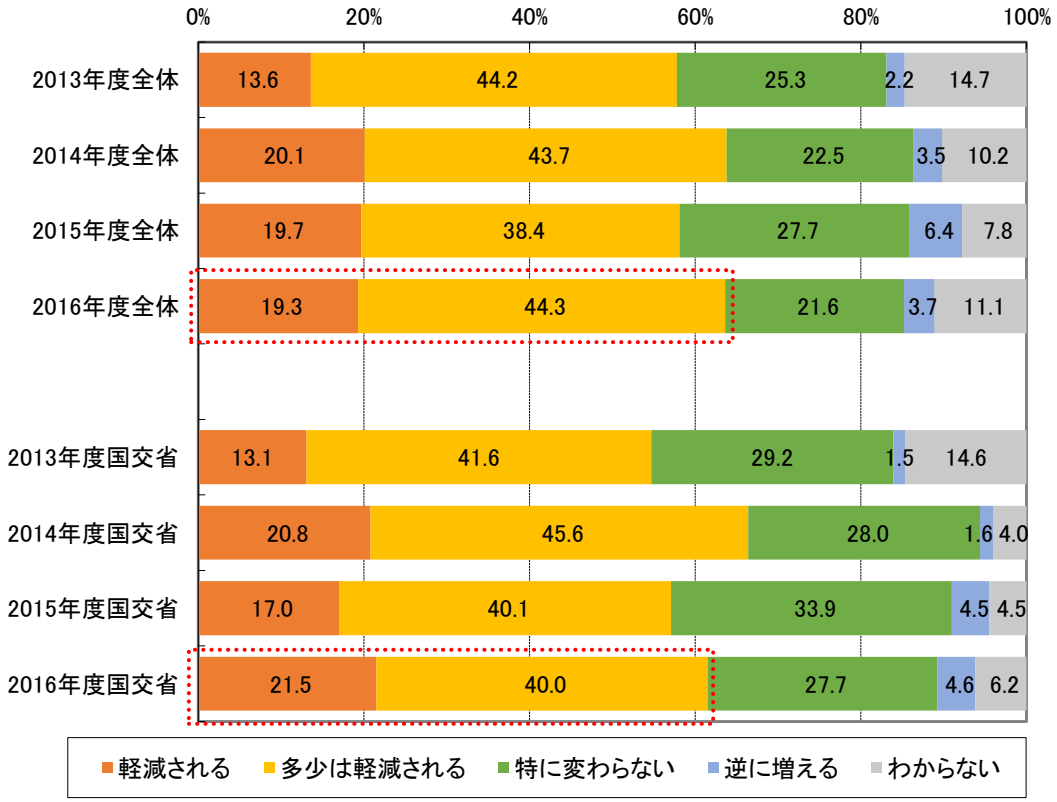


図 5-3　設計図書の照査ガイドラインが適切に運用されれば受注者への負荷は軽減されると思うか

※図 5-1 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



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「運用にバラツキがあり一部過度な要求をされている」の合計が国交省発注工事では 2 割強と昨年と比較して上昇しました。また、うまく活用されない理由として「発注者に確認できる体制が整っていない」や「形式だけの施策」との回答が上昇傾向にあるため、あらためて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。また、受注者側からもガイドラインの運用についてもっと主張しやすい環境の更なる整備が必要と考えます。「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荷は軽減されると思うか」については、「軽減される」「多少は軽減される」の合計は全体、国交省発注工事ともに 6 割強となり、適切に運用されれば受注者の負担軽減につながると考えられますので、発注者側の体制強化、ガイドラインの趣旨の理解と運用の徹底が必要だと考えます。

６）設計変更について　（自由筆記は P57　10)）

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 6.8%、国交省発注工事でも 10.4%という低い結果になっています（図 6-1）。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、全体では 41.9%、国交省では 52.2%、また「発注者の対応が遅く受注者が対応せざるを得ない」が、全体では 41.0%、国交省では 53.6%となっている。「設計変更業務は受注者側で行うものと考えている」は、全体は 22.6%、国交省は 23.2%となっています（図 6-2）。

図 6-1　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

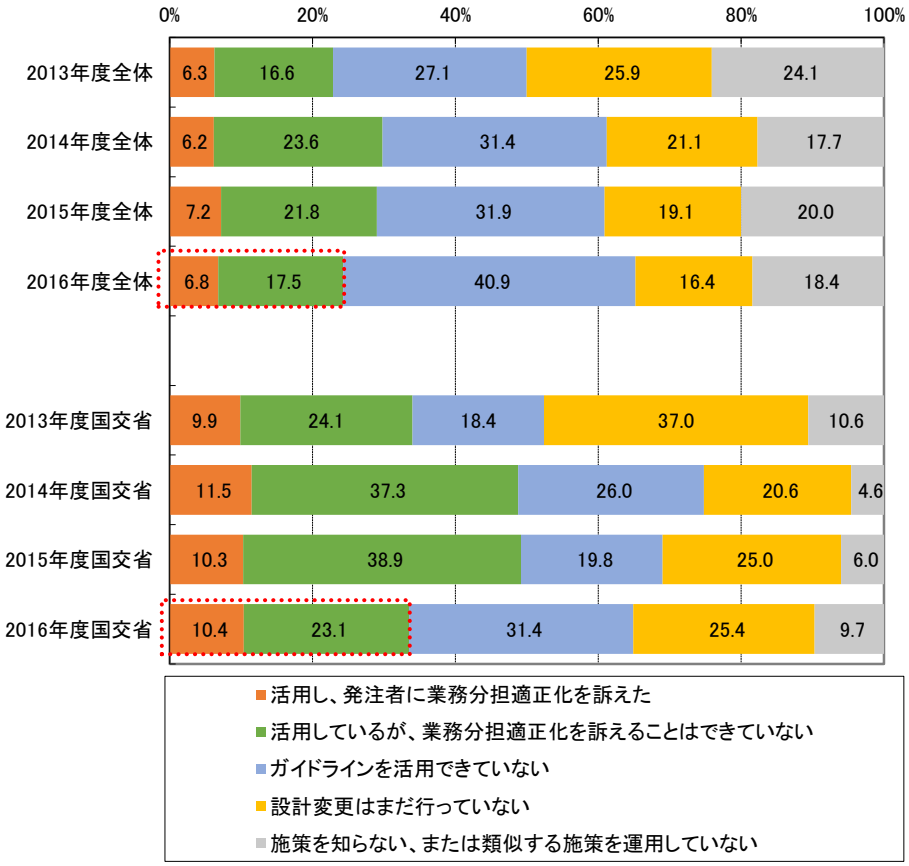
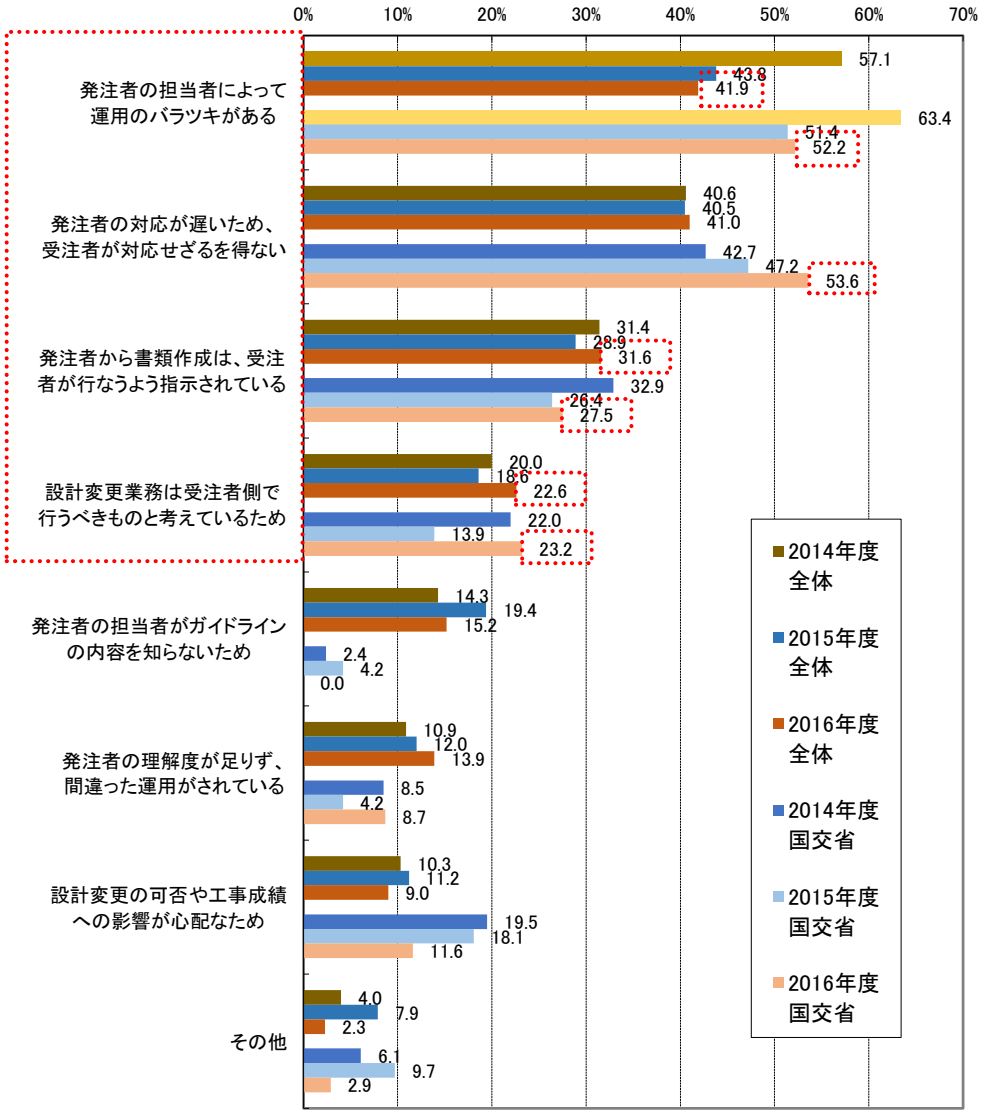


図 6-2　設計変更業務分担適正化を発注者に訴えることができていない理由は何か（3 つ以内選択）

※図 6-1 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



考　察

設計変更ガイドラインについて、ガイドラインを活用した作業所のなかでも業務分担の適性化を発注者に訴えることができたのは 3 割程度であり、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一部では言いづらい環境は改善されていないと考えられます。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、国交省工事では全体より 1 割高くなっています。発注者側もルールは知っているが実務が追いついていないことが考えらえます。発注者側の体制を整え、現在の人員でお互いに対応できる適正工期と、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。

7）三者会議について

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 39.7%ですが、国土交通省発注工事では 88.1%という高い値を示しています（図 7-1）。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、全体では 44.2%、国交省では 36.3%となっています（図 7-2）。

図 7-1　三者会議について特記仕様書に記載されているか

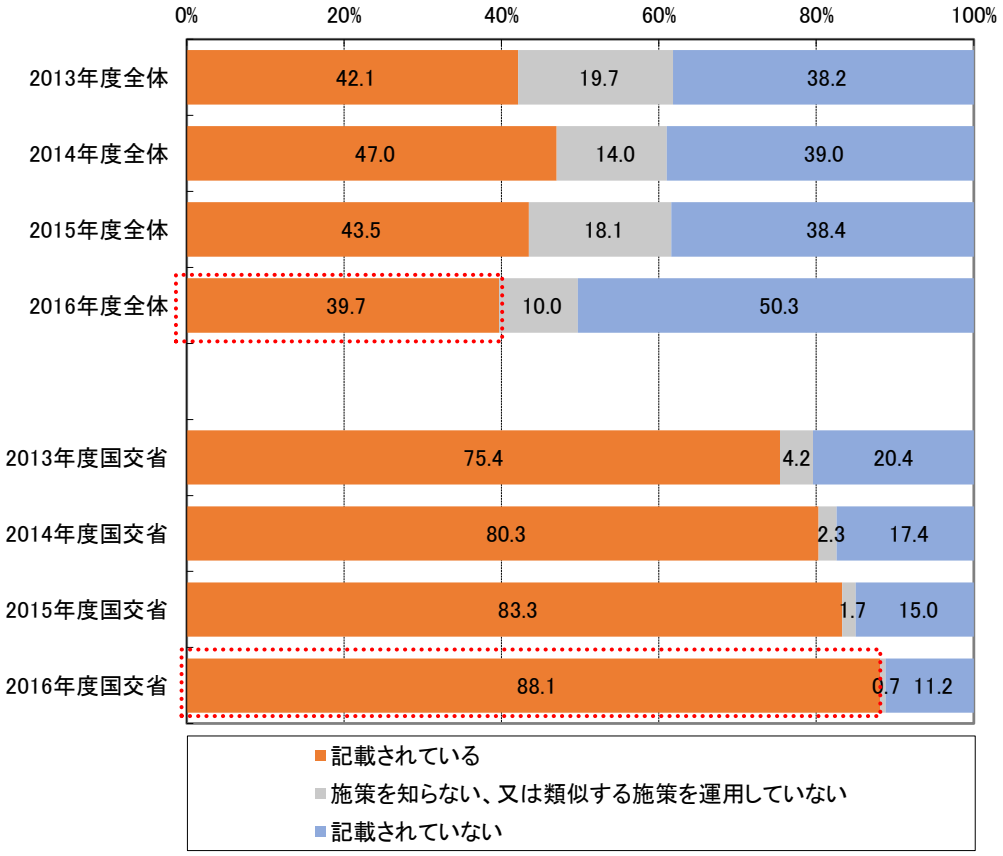
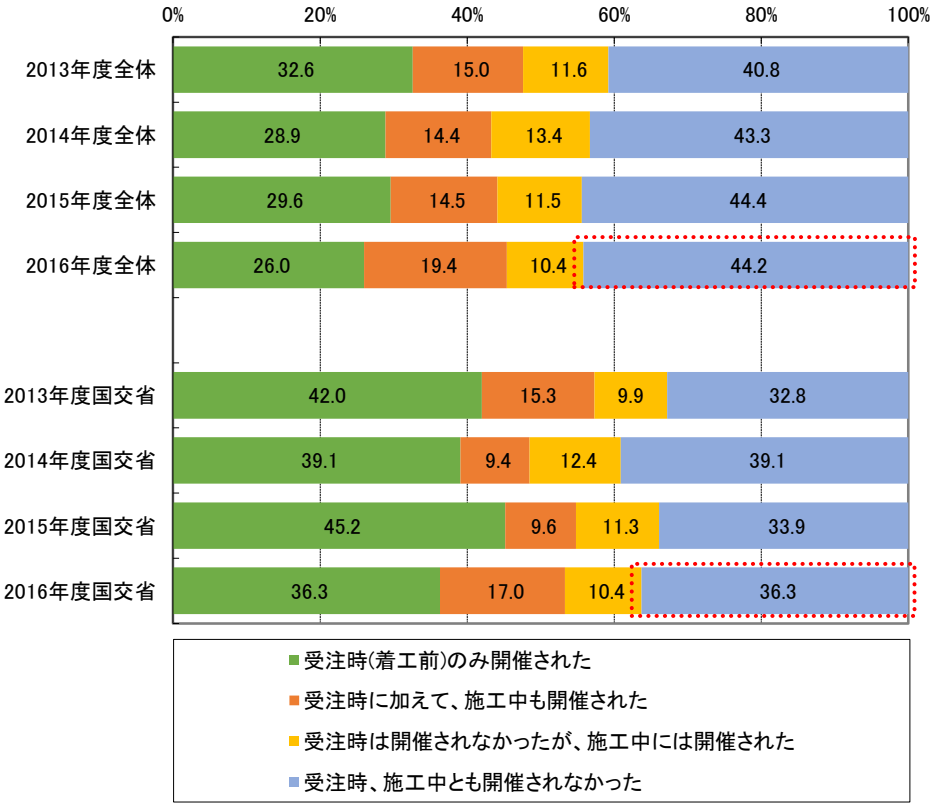


図 7-2　三者会議が開催されたか

※図 7-1 で「記載されている」「記載されていない」と回答した人のみ



考　察

三者会議の開催について、国交省発注工事では特記仕様書に記載されている作業所が 9 割にも拘わらず、6 割の作業所でしか実施されていません。また、国交省以外での三者会議の開催も 5 割程度と低調です。「受注時、施工中とも開催されなかった」をなくすためには、国交省工事の特記仕様書への記載を確実なものにすることは勿論のこと、必要に応じて三者会議を開催するよう発注者協議会などを通じて地方公共団体などへ再度指導を徹底する必要があると考えます。また、受注者側から開催依頼があった際には三者会議を開催していただきたいと思います。

８）ワンデーレスポンスについて　（自由筆記：P57～P59　11））

「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67.6%。全体は 24.8%になっています（図 8-1）。「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、国交省発注工事では 54.5%、全体では 77.2%となっています（図 8-2）。「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 8-3-1、図 8-3-2）。

図 8-1　ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載されているか

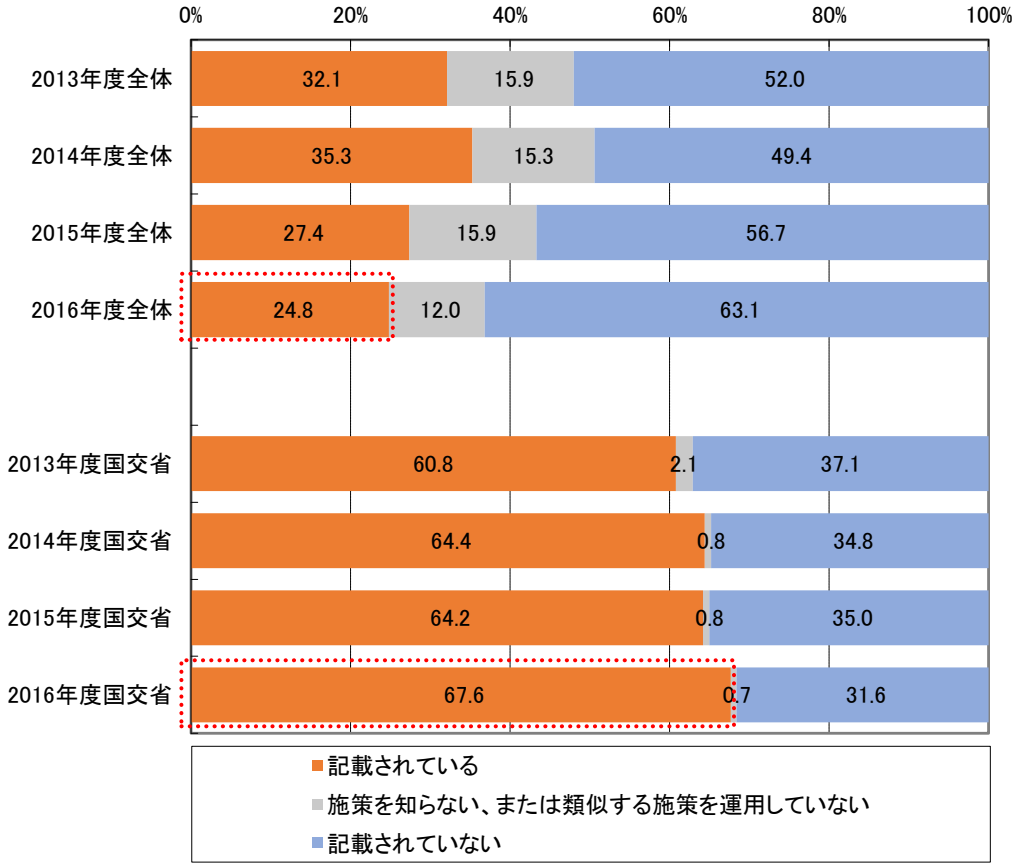


図 8-2　ワンデーレスポンスを運用しているか

※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

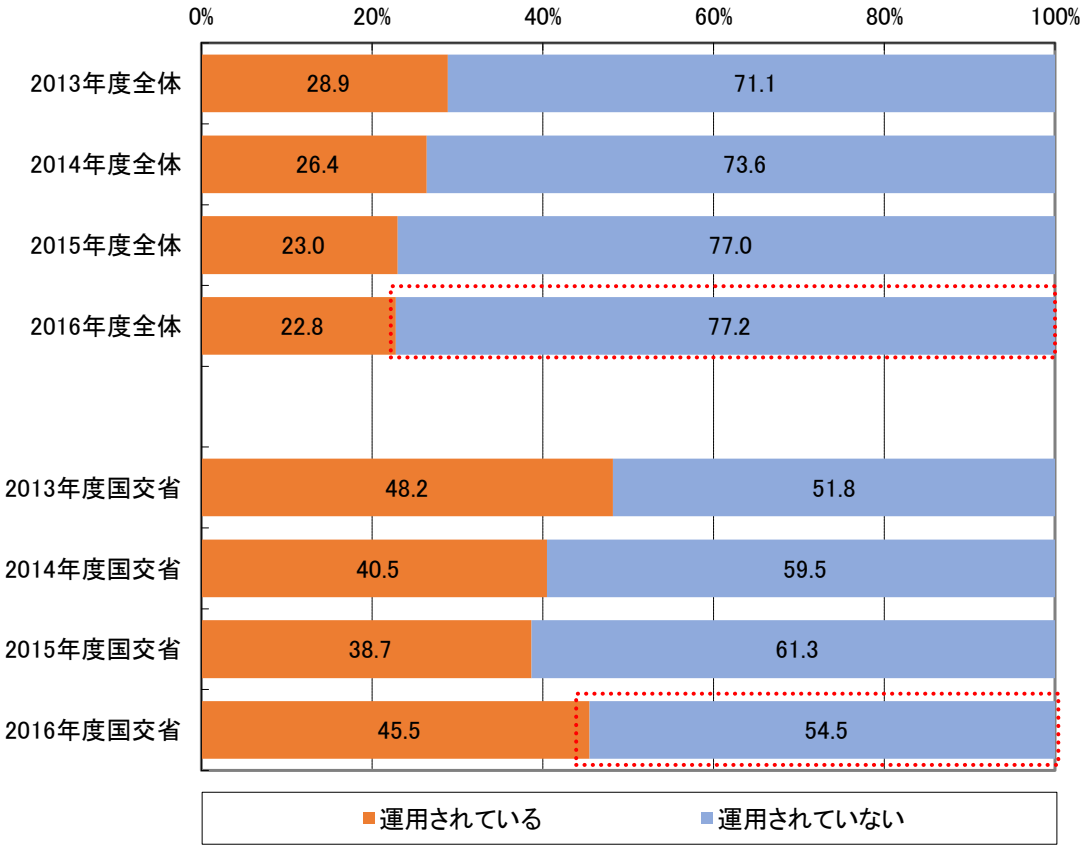


図 8-3-1　ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載の有無とワンデーレスポンスの運用の有無

（全体）　※図 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

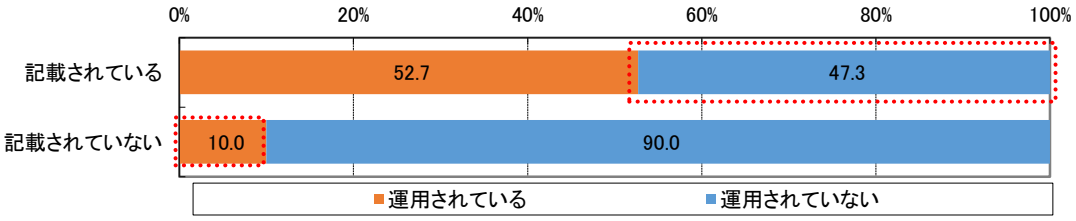
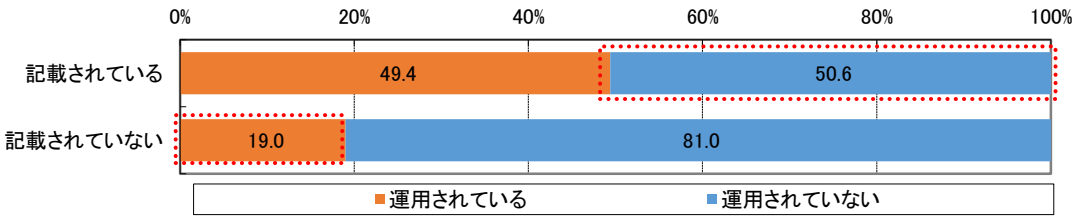


図 8-3-2　ワンデーレスポンスが特記仕様書に記載の有無とワンデーレスポンスの運用の有無

（国土交通省）　※図 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



考　察

ワンデーレスポンスについて、国交省においては「特記仕様書に記載されている」とする作業所の割合は若干の上昇がみられ運用状況も改善されつつあります。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、国交省発注工事とも約 5 割となり、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。今後も継続して特記仕様書への記載を進めるとともに運用強化が必要と考えます。

９）設計変更審査会について

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 29.4%となり、年々減っています。全体は 68.5%になっています（図 9-1）。設計変更審査会について、「記載されている」との回答は、国交通発注工事で 71.1%、全体では 21.0%になっています（図 9-2）。「申し込んだが開催されなかった」「申し込める雰囲気ではなかったので申し入れていない」と回答した作業所が全体で 10.5%、国土交通省発注工事で 6.3%となりました。一方で、全体で 63.4%、国土交通省発注工事で 58.4%の作業所は「何も決まっていない」と回答しています（図 9-3）。

図 9-1　設計変更審査会を知っているか

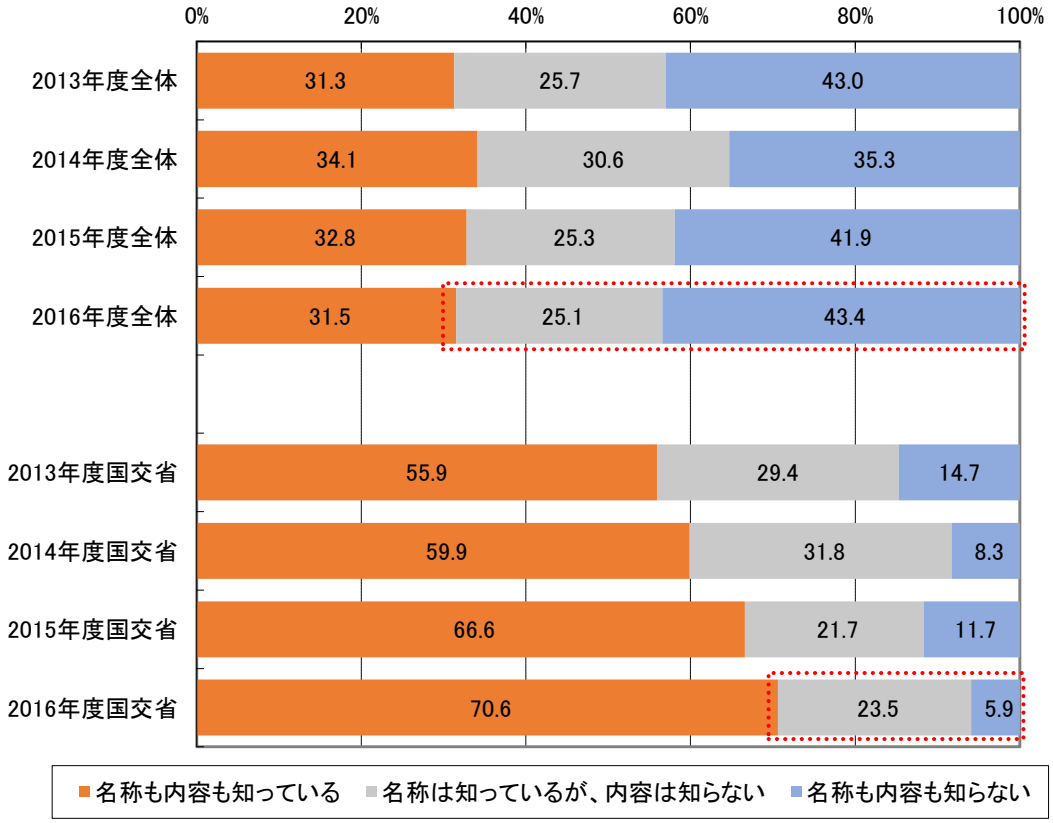


図 9-2　設計変更審査会について特記仕様書に記載されているか

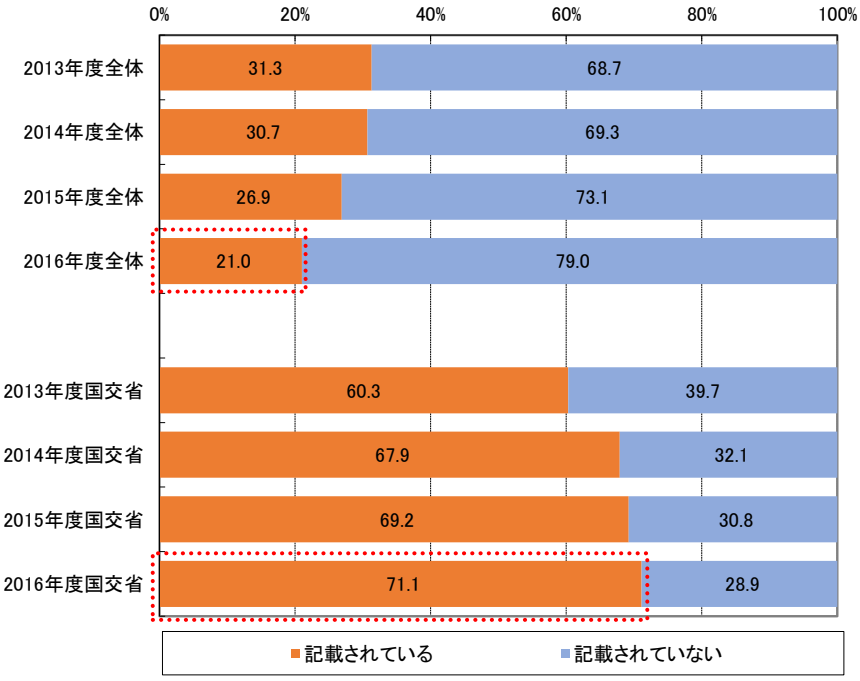
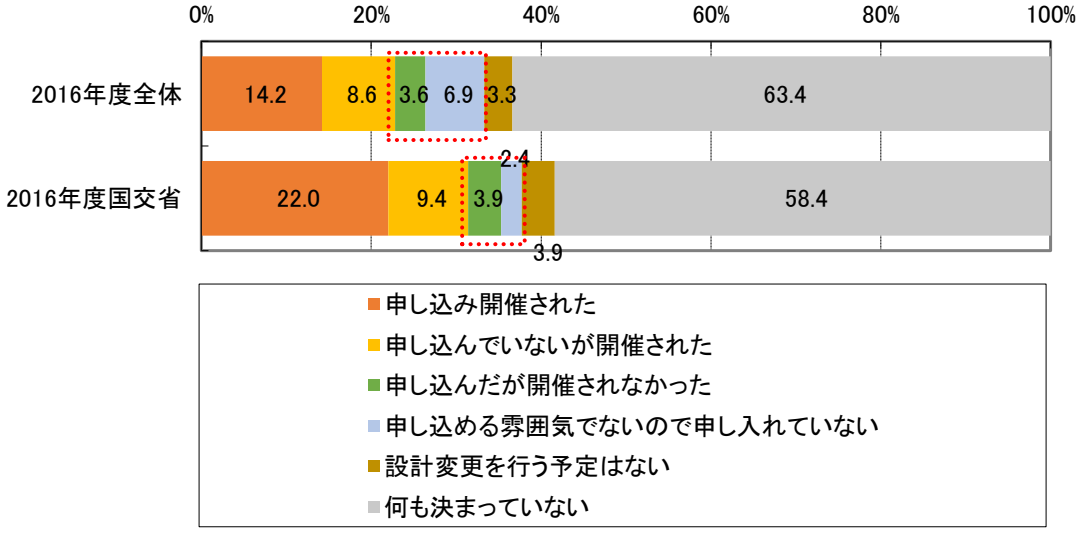


図 9-3　設計変更審査会が開催されたか

※図 9-2 で「記載されている」と回答した人のみ(2016 年度)



考　察

設計変更審査会については、国交省発注工事では 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、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 2 割に減少しています。国交省発注工事、全体ともに、「申し込んだが開催されなかった」との回答があることから、申し込みがあった場合には確実に実施していただきたいと考えます。また、いまだ 6 割の作業所で「何も決まっていない」と回答していることなどから、設計変更審査会の必要性の更なる周知徹底と確実な開催が必要と考えます。

10）工事一時中止ガイドラインについて　（自由筆記：P59～P61　12)）

工事一時中止ガイドラインについて、全体で 56.8%、国交省発注工事では 75.8%の作業所で「名称も内容も知っている」と回答しています（図 10-1）。「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交省発注工事の 16.5%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 33.5%、国交省発注工事では 40.1%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 10-2）。

工事一時中止に係る措置として「満足できる変更をしてもらえていない」「あまり満足できる変更はしてもらえてない」と回答した作業所が、全体では 37.5%、国交省発注工事では 47.6%となっています（図 10-3-1）。

図 10-1　工事一時中止ガイドラインを知っているか

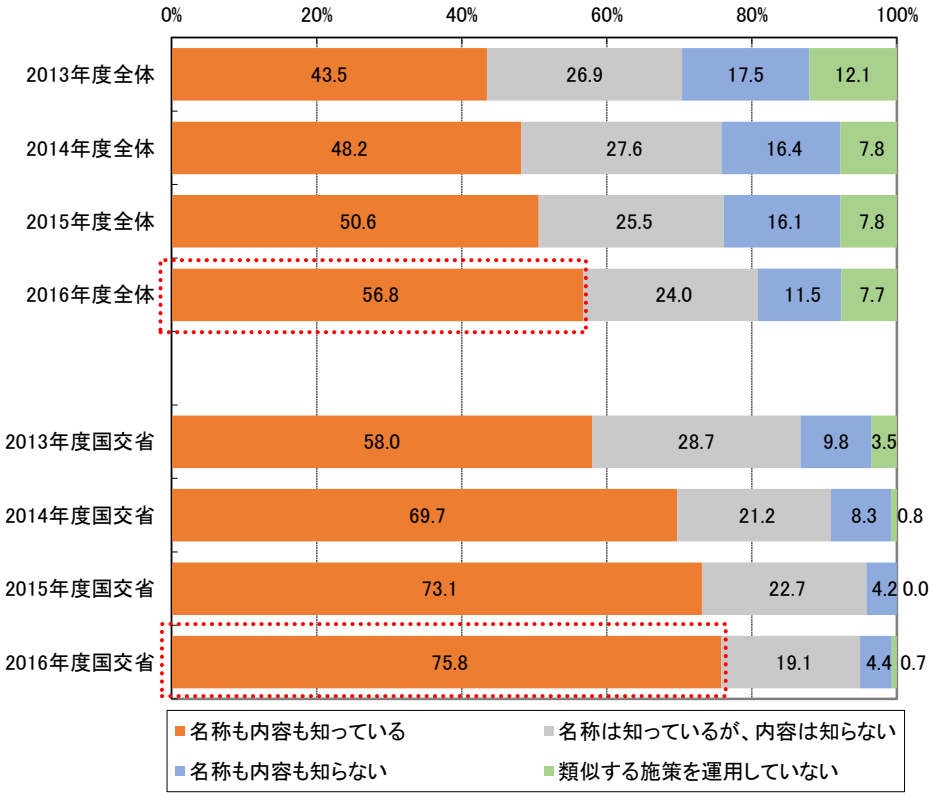


図 10-2　工事一時中止ガイドラインを適用したか

※図 10-1 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

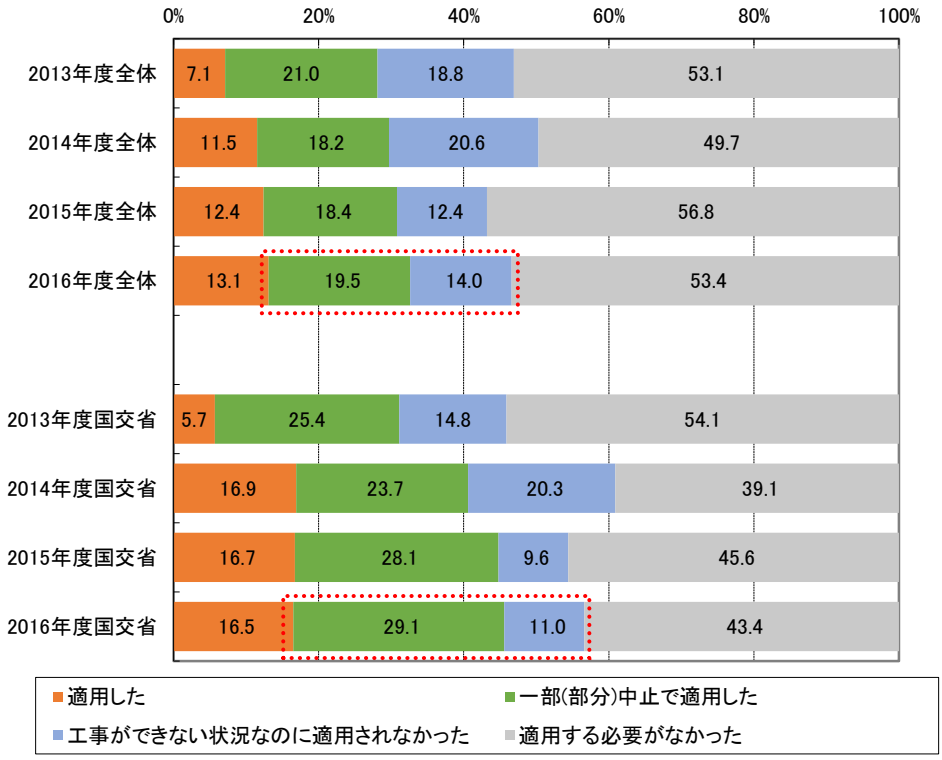
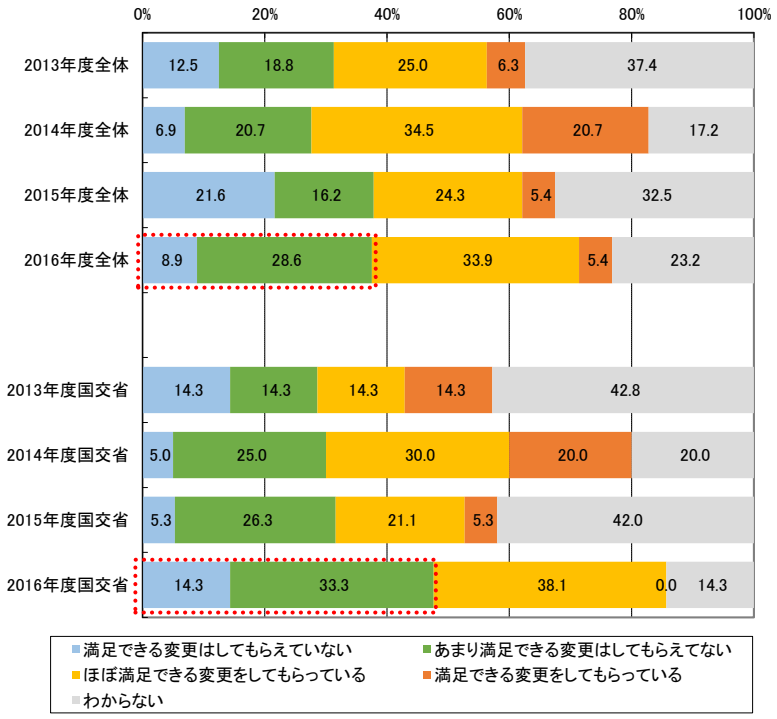


図 10-3-1　工事一時中止に係る工期の変更はしてもらえたか

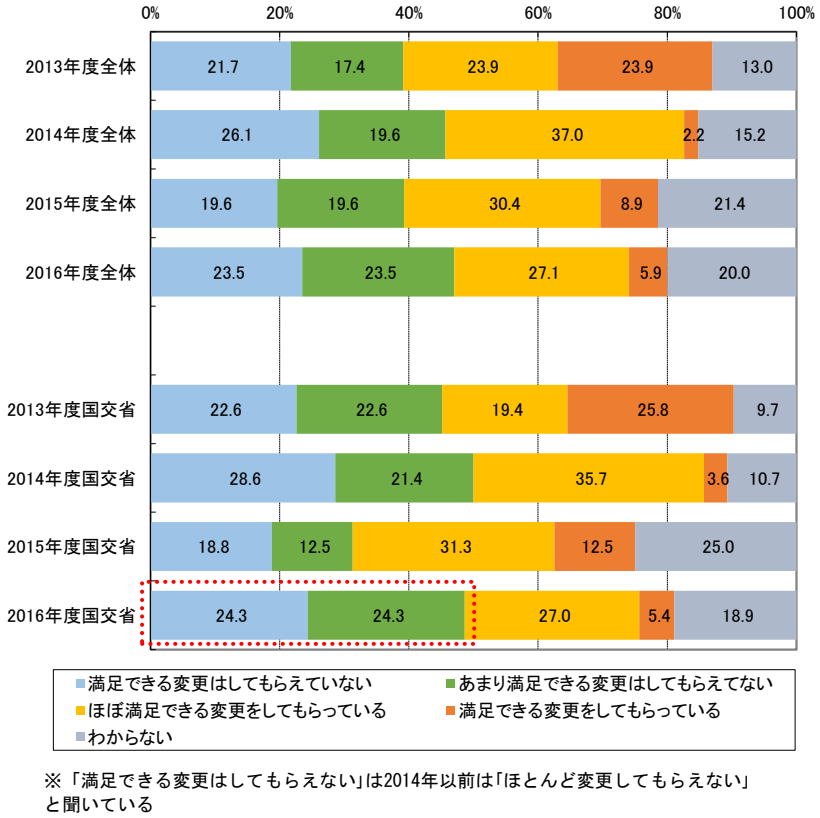
※図 10-2 で「適用した」と回答した人のみ



※「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

図 10-3-2　工事一時中止に係る工期の変更はしてもらえたか

※図 10-2 で「一部（部分）中止で適用した」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

考　察

工事一時中止ガイドラインの認知度は国交省発注工事で 7 割強あり、全体でも 5 割強あります。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、国交省発注工事で 5 割強の作業所が工事一時中止の適用を受けていません。また、「適用された」と回答した作業所でも「満足できる変更はしてもらえなかった」「一部（部分）中止で適用された」との回答が全体、国交省ともに約 **5** 割を占めており受注者が望むガイドラインの適用がなされていないと考えられます。工事一時中止ガイドラインについて周知は進んでいるものの、発注者側の認識不足により適用がなされていないと考えられます。受注者の責によらない事由の場合は工事一時中止の適用を適切に行って頂きたいと考えます。

11）施工条件の明示について　（自由筆記：P61～P65　13)～14））

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」との回答が全体では 40.7%、国交省発注工事でも 26.8%となっています（図 11-1）。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」と回答する作業所は全体で 46.4%、国交省発注工事で 40.3%となっています(図 11-2)。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 47.5%あり、国交省発注工事では 56.3%になります。また、91 日以上遅れた作業所は、全体で 23.3%、国交省発注工事では 28.1%になりました（図 11-3）。本工事着工が遅れた要因は、全体、国交省発注工事ともに「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」が挙げられ、特に全体では「地元協議が未解決」が 26.5%、国交省では「隣接工区との調整不足」が 40.2%と高い値を示しています（図 11-4）。設計変更業務について「受注者が全て行っている」と回答している作業所が全体の 21.7%、国交省発注工事の 15.4%となっています(図 11-5)。設計変更業務を行う理由としては、「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」と全体の 34.7%、国交省発注工事の 36.5%が回答しています（図 11-6）。設計変更の業務に対する対価については「全く支払われていない」と回答している作業所は全体では 71.6%、国交省では 70.5%となっています（図 11-7）。

図 11-1　施工条件は設計図書等に具体的に記載されているか

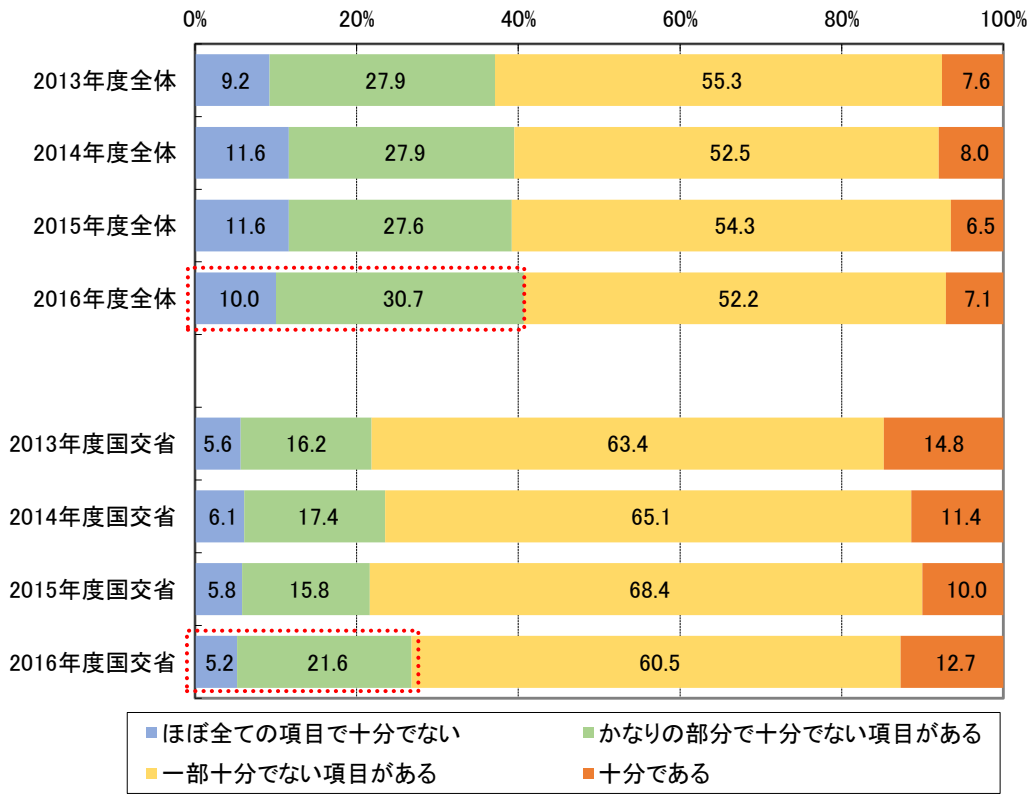


図 11-2　現場説明に対する質問回答書の内容は、具体的に記載されていたか

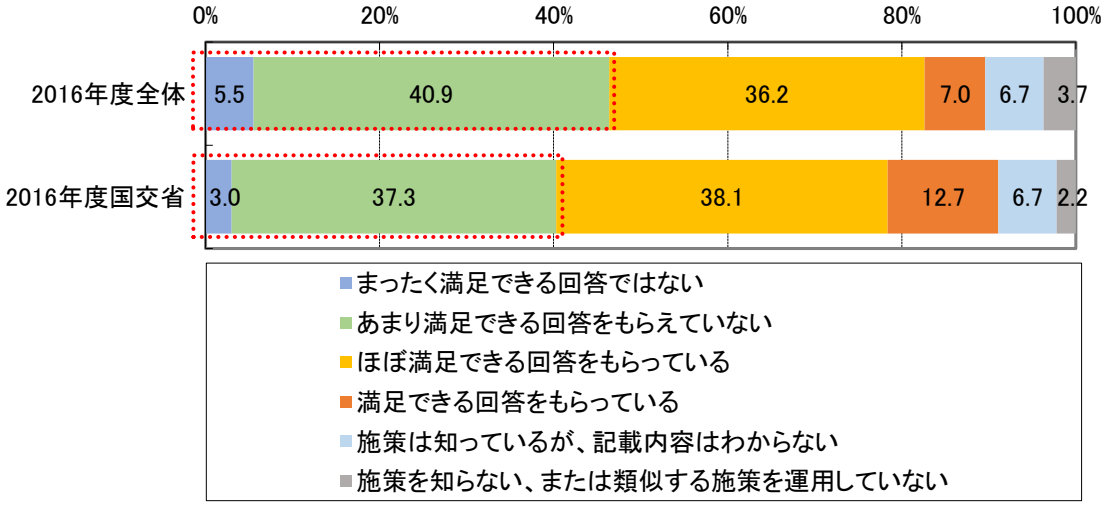


図 11-3　受注者の責によらない理由で、本工事着工は何日遅れたか

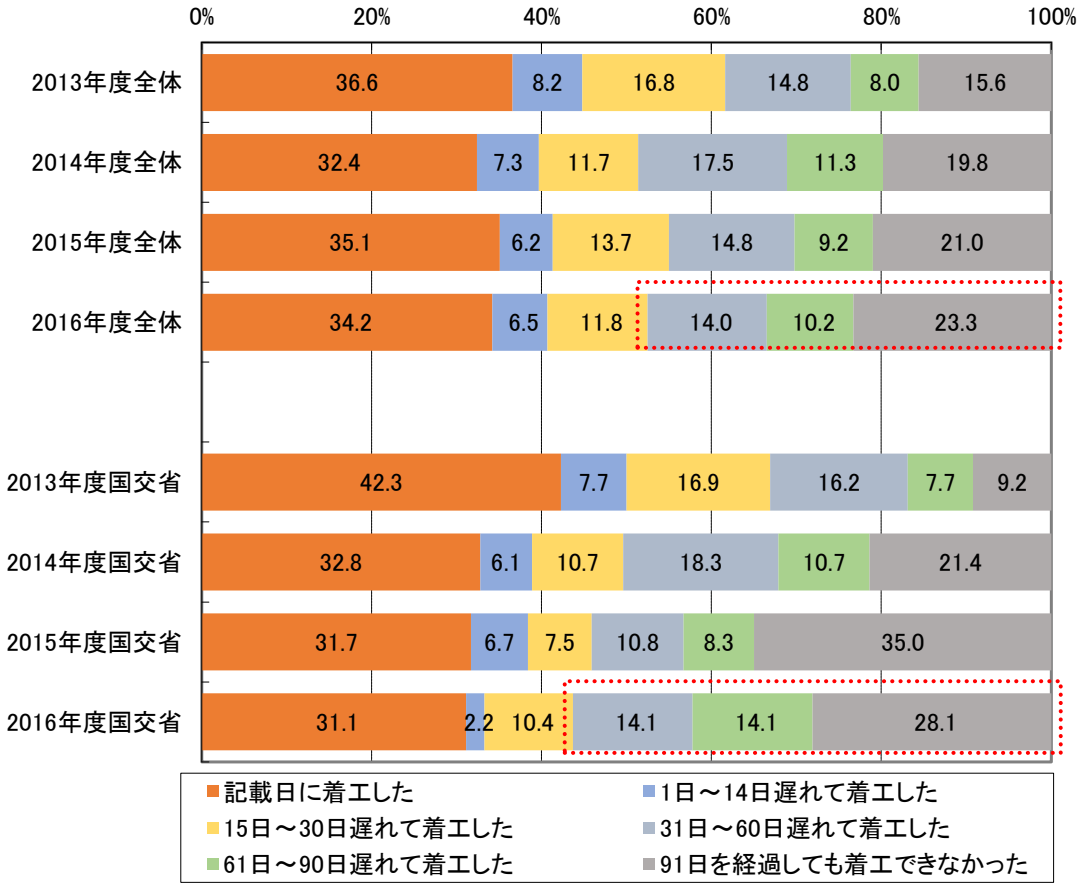


図 11-4　本工事が遅れた要因（2 つ以内選択）

※図 11－3 で「遅れた」と回答した人のみ

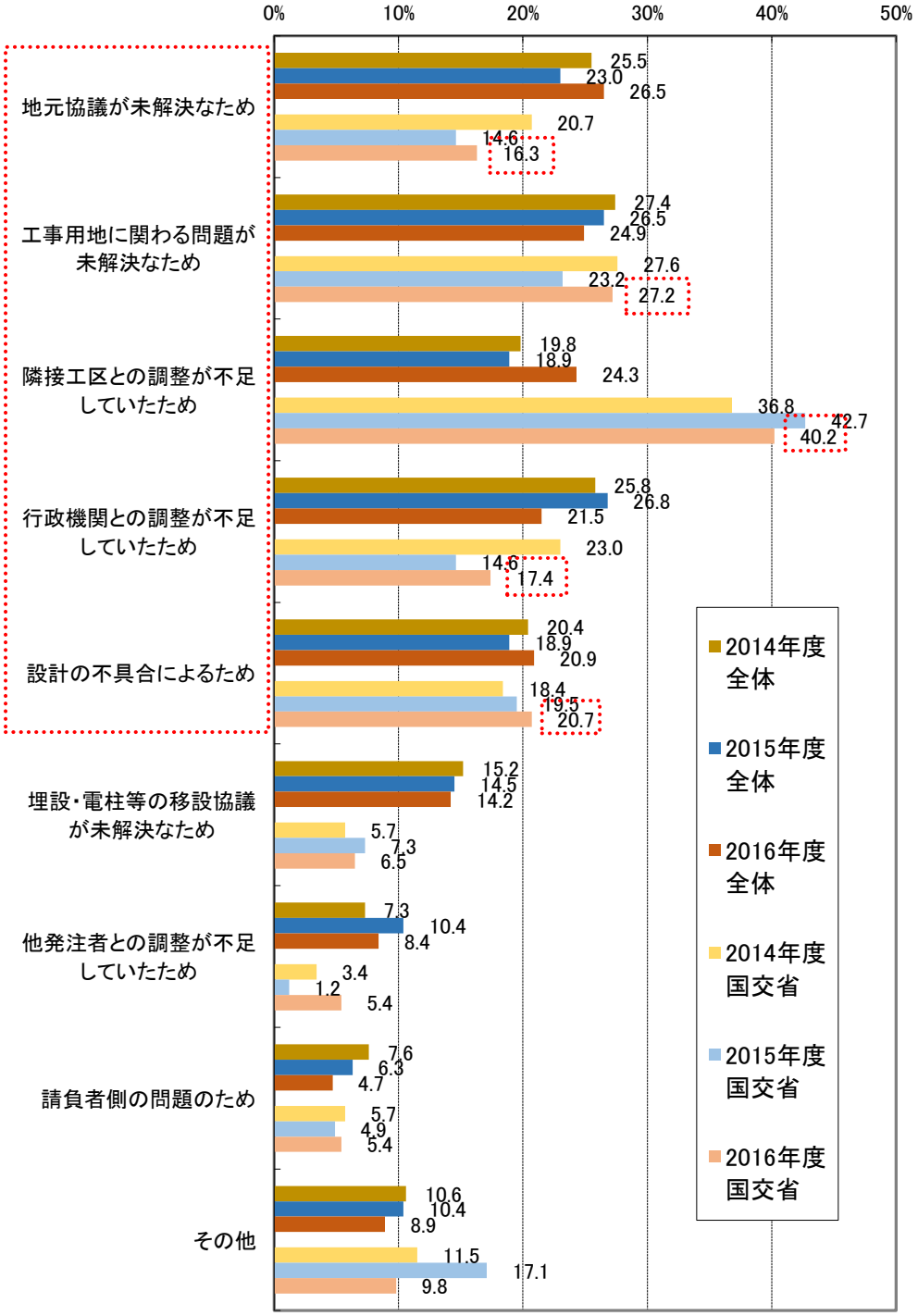


図 11-5　設計変更業務は、受発注者のどちらが行っているか

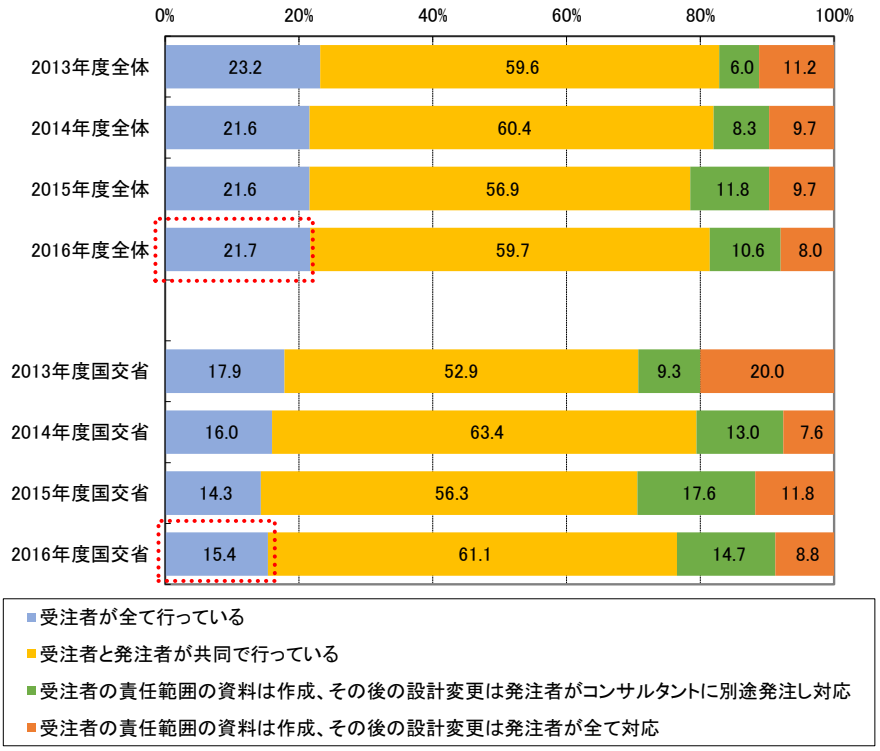
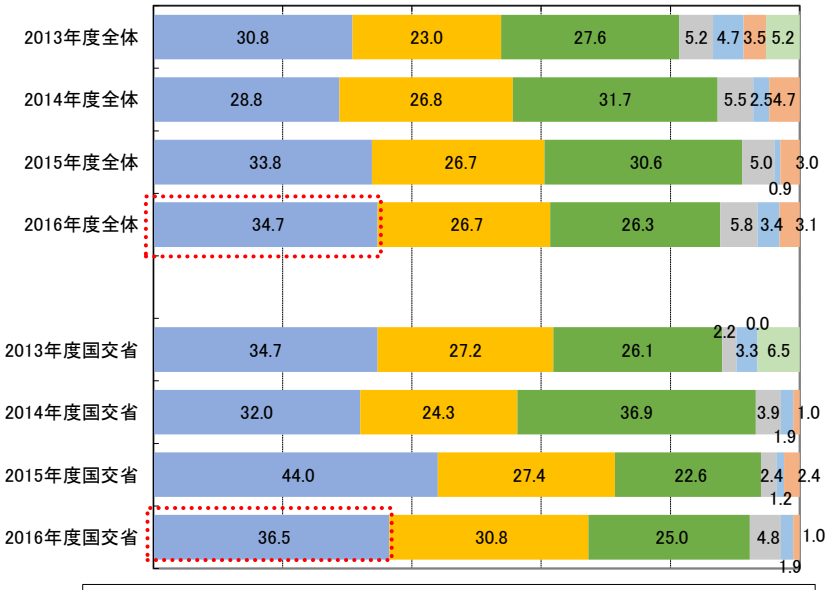


図 11-6　なぜ設計変更の業務を行っているのか

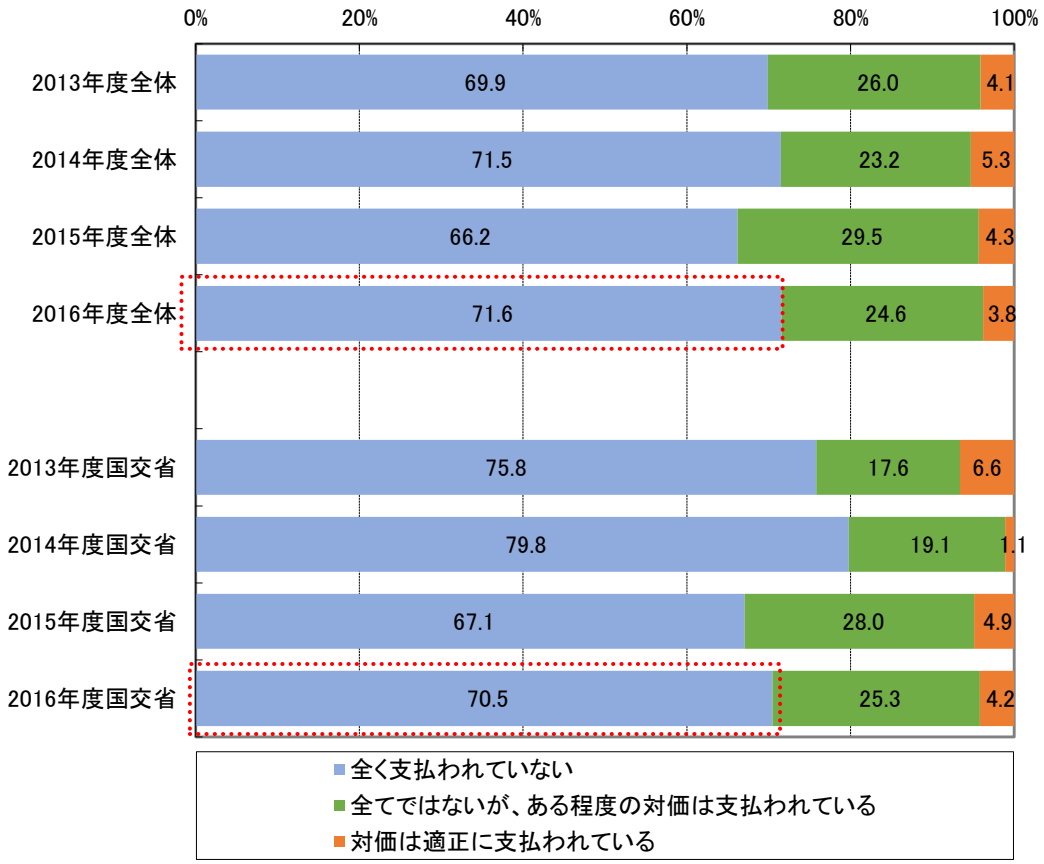
※図 11-5 で「受注者が対応」「発注者と共同で対応」と回答した人のみ



※「受注者側が作成すべきだと考えている」は2013年のみ選択肢がある

図 11-7　設計変更の業務に対する対価はどうなっているか

※図 11-5 で「受注者が対応」「発注者と共同で対応」と回答した人のみ



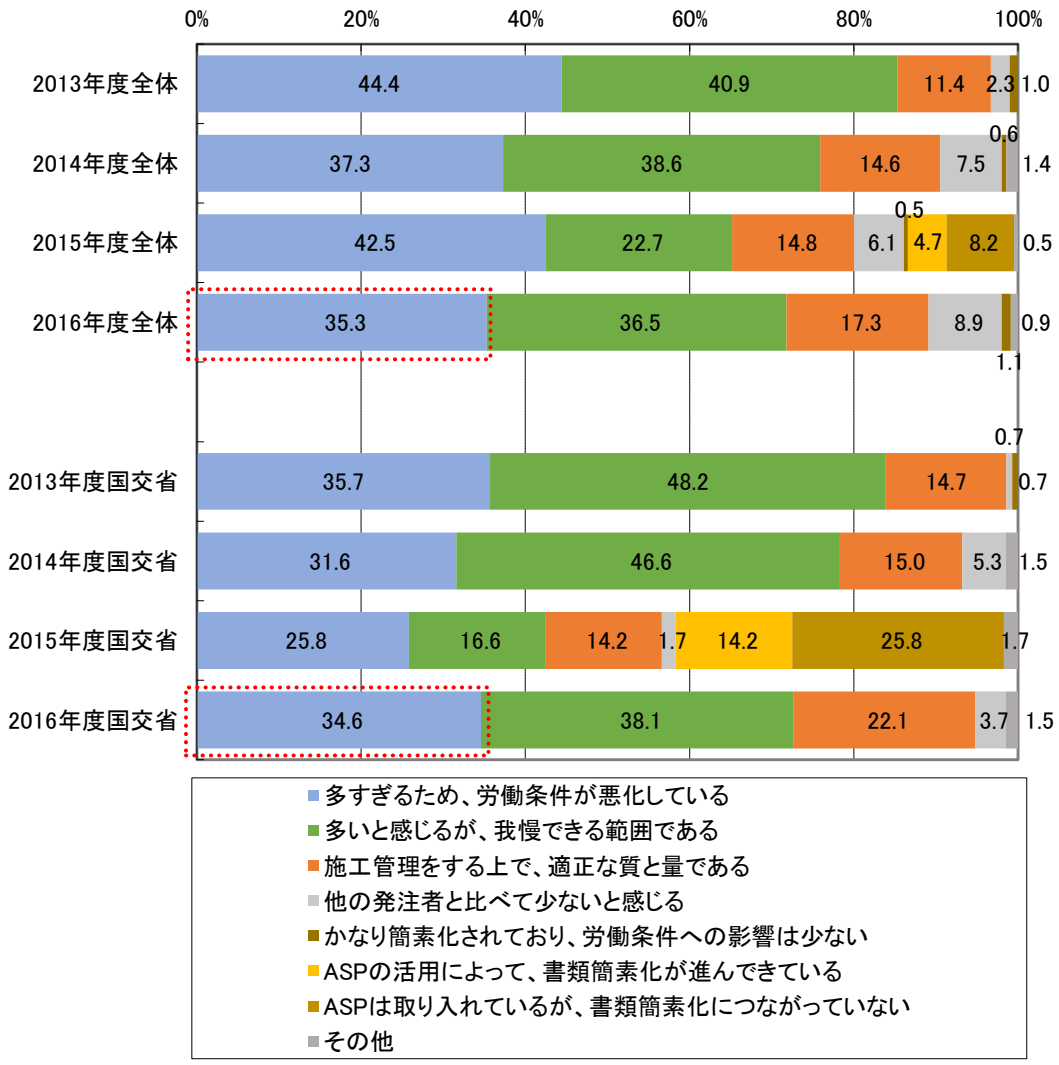
考　察

施工条件の明示が十分されている作業所が 1 割程度と依然低い値であり、工期算定に必要な条件が不足しています。また、現場説明に対する質問回答書の内容についても「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 5 割、国交省発注工事でも 4 割となっており条件が分からないまま入札せざるを得ない受注者が多いことが分かります。条件明示の重要性を再度周知徹底する必要があると考えます。また、約 5 割の作業所が受注者の責によらない理由で 31 日以上着工が遅れており、その理由は「隣接工区との調整不足」が全体と比較すると、国交省発注工事においては 2 倍近い割合であり、「工事用地に関わる問題が未解決なため」も依然高い割合となっています。近隣工区との調整について特に留意する必要があります。近隣工区との調整を減らすため、大規模工事での発注も検討していただきたいと考えます。また、「地元協議が未解決」「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、「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約 2 割存在します。「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」「発注者に設計変更の業務を行うように指示されている」「発注者が全く対応してくれないため、受注者が全て対応せざるをえない」との回答をあわせると 6 割強となっており、さらに約 7 割の作業所でその対価が支払われていないことからも、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。

12）書類簡素化要領について　（自由筆記：P65　15)）

工事書類について「多すぎるため、労働条件が悪化」と感じている作業所は、全体では 35.3%、国交省発注工事では 34.6%となりました（図 12-1）。

図 12-1　「工事書類」について、どのように感じているか



※「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つながっていない」は2015年のみ

考　察

工事書類について「多すぎるため、労働条件が悪化」と感じている作業所は、国交省発注工事では約 4 割と増加に転じています。全体では約 4 割と減少しています。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書類が増えた理由を見つけ改善するとともに、地方公共団体や他の発注者へは更に書類の削減を進めるよう継続指導をしていただくようお願いします。書類作成の効率化を進める上でも、地方整備局、自治体を含めた書類様式の統一化も必要と考えます。

13）総合評価落札方式の現状　（自由筆記：P65～P70　16)～17)）

「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 43.6%に上ります。国交省発注工事では、67.6%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 13-1）。その、所定外労働時間の増加につながっていると感じる理由としては、「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」が昨年度より高い割合になっており、全体では 82.6%、国交省発注工事では 84.8%となっています。また、「技術提案の履行確認書類などの提出書類が増加」が、全体では 63.6%、国交省では 60.9%と昨年度より減少していますが、技術提案の履行に関係する項目が依然高い傾向となっています（図 13-2）。

図 13-1　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るか

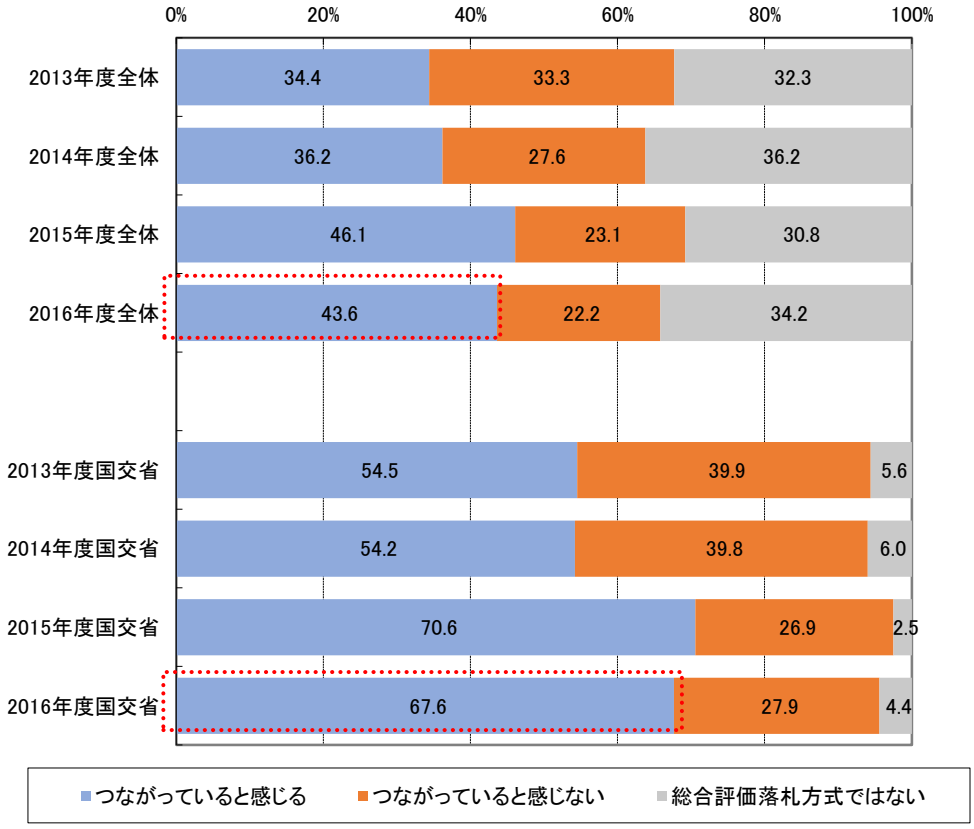
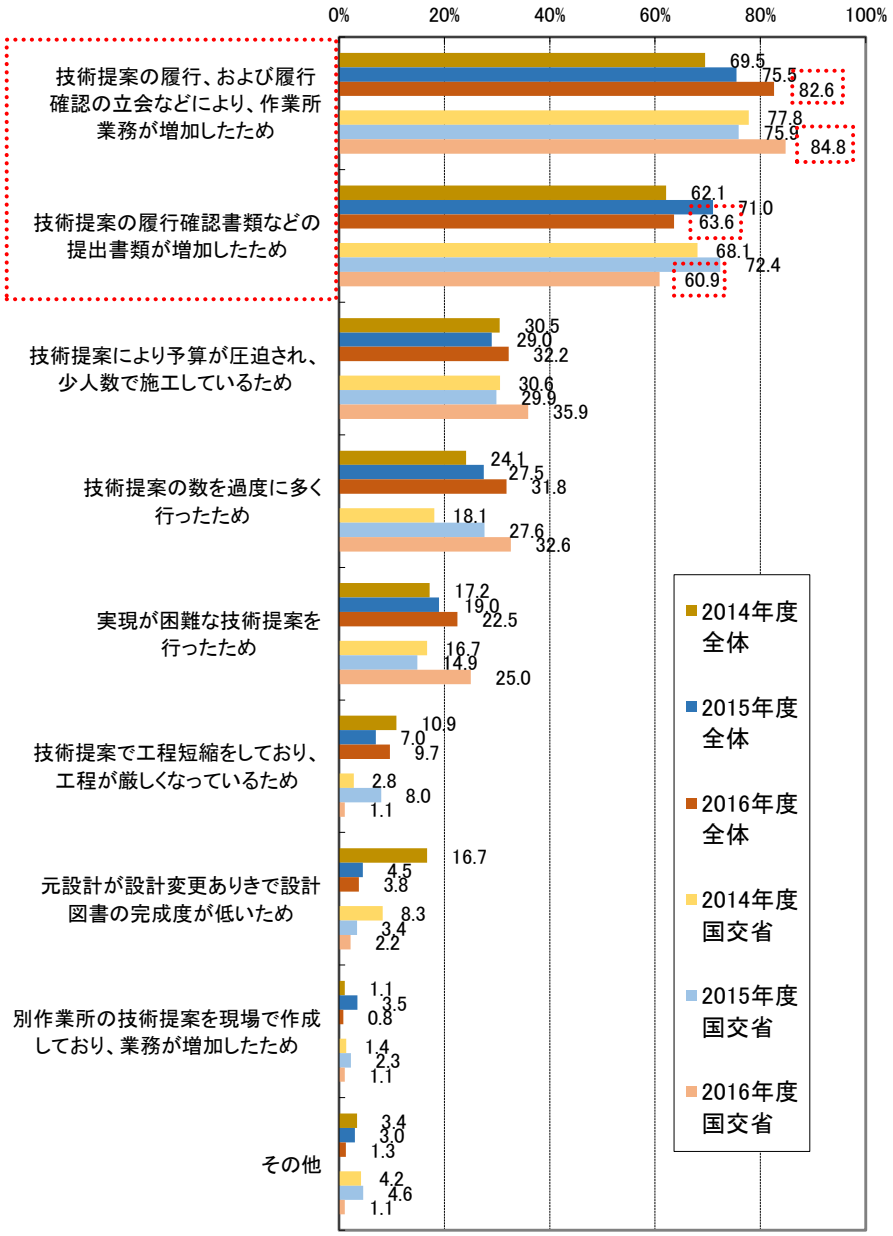


図 13-2　総合評価落札方式により、所定外労働時間の増加につながっていると感じる理由(3 つ以内選択)

※図 13-1 で「つながっていると感じる」と回答した人のみ



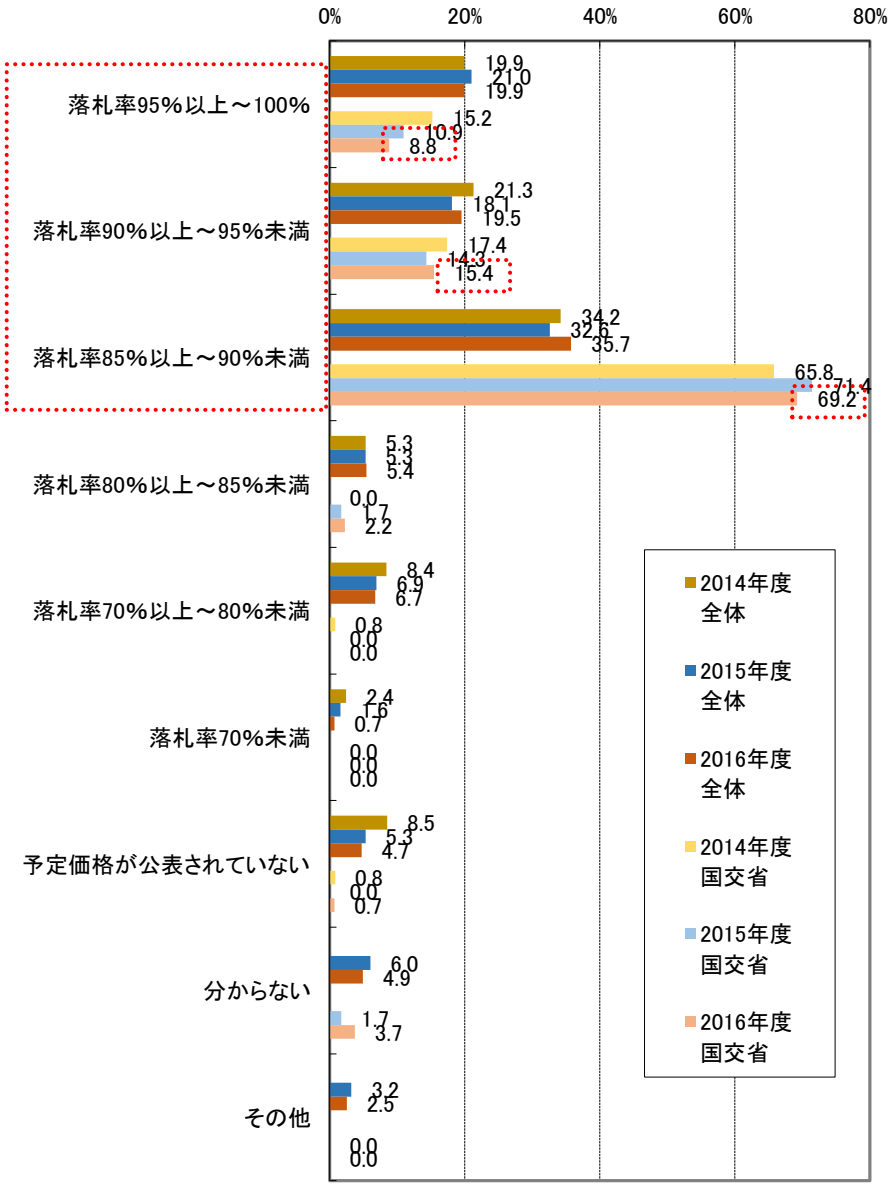
考　察

総合評価落札方式においては、技術提案の履行確認に関する「作業所業務や提出書類」の増加が昨年に引き続き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。技術提案の履行に関する業務を軽減することが所定外労働の削減につながると考えます。また、技術提案においては、各社が技術提案の違いを出せなくなり、受注するために他社との差別化を図ろうとして提案の項目数を増やしていることも問題であると考えます。総合評価落札方式による、受注者への負荷を軽減するために、複数提案やオーバースペックの提案を制限するなど、受注者への負荷が少ない発注方法の検討が必要と考えます。また、担当者により評価が変わることもあることから、評価基準や評価内容を公開することも必要であると考えます。

14）受注価格の現状　（自由筆記：P70～P73　18)～19)）

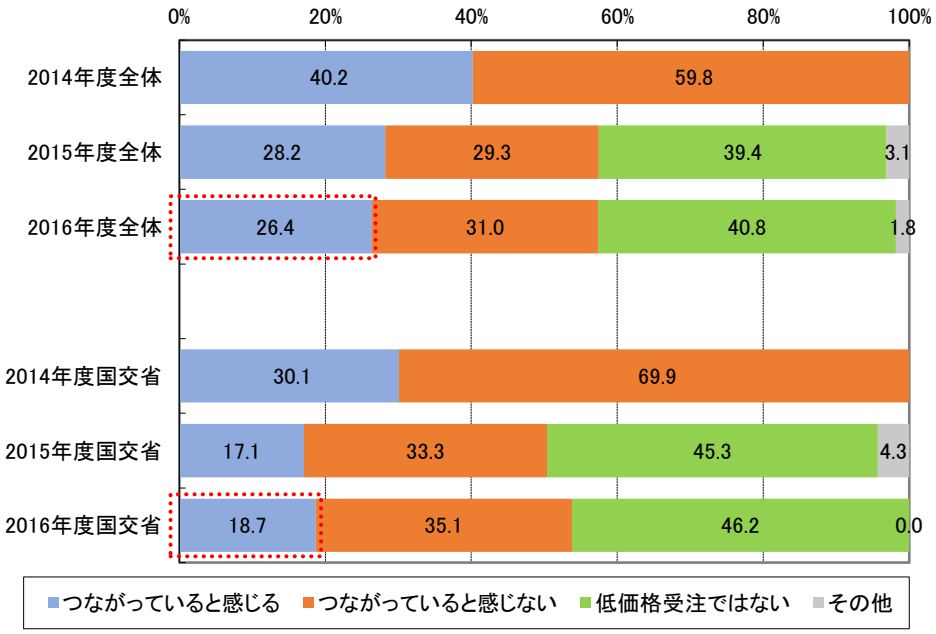
落札率が 85%以上の作業所は全体では 75.1%、国土交通省発注工事では 93.4%になりました（図 14-1）。「低価格受注が所定外労働時間の増加につながっていると感じるか」については、国土交通省発注工事でも 2 割の作業所が所定外労働時間の増加につながっていると感じています。また、「低価格受注でない」との回答は、国土交通省発注工事の 46.2%になりました（図 14-2）。そして、「低価格受注が所定外労働時間の増加につながっていると感じる主な理由」は、「通常よりも少人数施工」が、全体では 54.5%、国交省では昨年より大幅に増加して 72.0%となっています。また、「受注価格と実態価格の乖離が大きく、業者選定・資機材調達・労務確保に時間を割かれる」との回答は、全体で 32.2%、国土交通省発注工事で 24.0%となりました（図 14-3）。

図 14-1　請負金額落札率



※「分からない」「その他」は2015年より追加

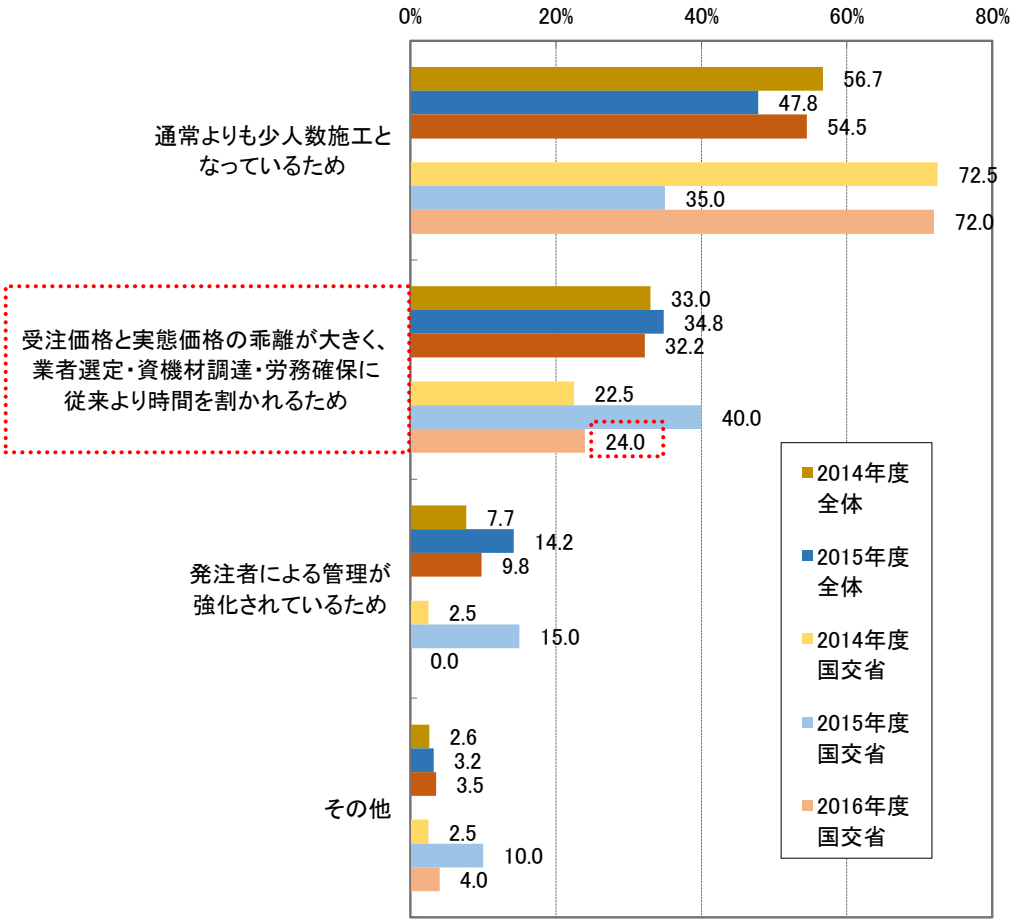
図 14-2　低価格受注が要因となって、所定外労働時間の増加につながっていると感じるか



※「低価格受注ではない」「その他」は 2015 年より追加

図 14-3　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 14-2 で「つながっている」と回答した人のみ



考　察

落札率は 85%以上が 93.4%とここ数年小幅の増減となっています。国交省発注工事においては「低価格受注ではない」という回答は 46.2%に留まっており適正価格での発注が必要と考えます。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」という回答が高くなっており、人員不足が常態化されていることが分かります。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」が次に高くなっています。これら２つの理由から低価格受注により配置技術者の削減や、下請発注での調整に苦慮していることがわかります。低入札時の調査基準価格を高めに設定するなど、低価格受注を少なくするための更なる対策が必要と考えます。また、低価格受注であるために監理を増やすのではなく、工事評点で評価をするなどの方策も所定外労働時間の減少のためには有効であると考えます。

15）その他（担い手三法（品確法・入契法・建設業法）、発注方式など）（自由筆記：P73～P78　21)～24)）

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、国交省発注工事ともに高い値を示しています（図 15-1）。多様な入札契約方式については、全体、国交省発注工事ともに、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 15-2）。ＣＩＭの活用推進については、「取り組みを知らない」が全体で 16.5%、国交省発注工事では 16.1%と前年より減少しました。「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」との回答が全体、国交省とも大きく増加しています（図 15-3）。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、国交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、国交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 15-4）。

図 15-1　４週８閉所出来ない理由（全て選択）

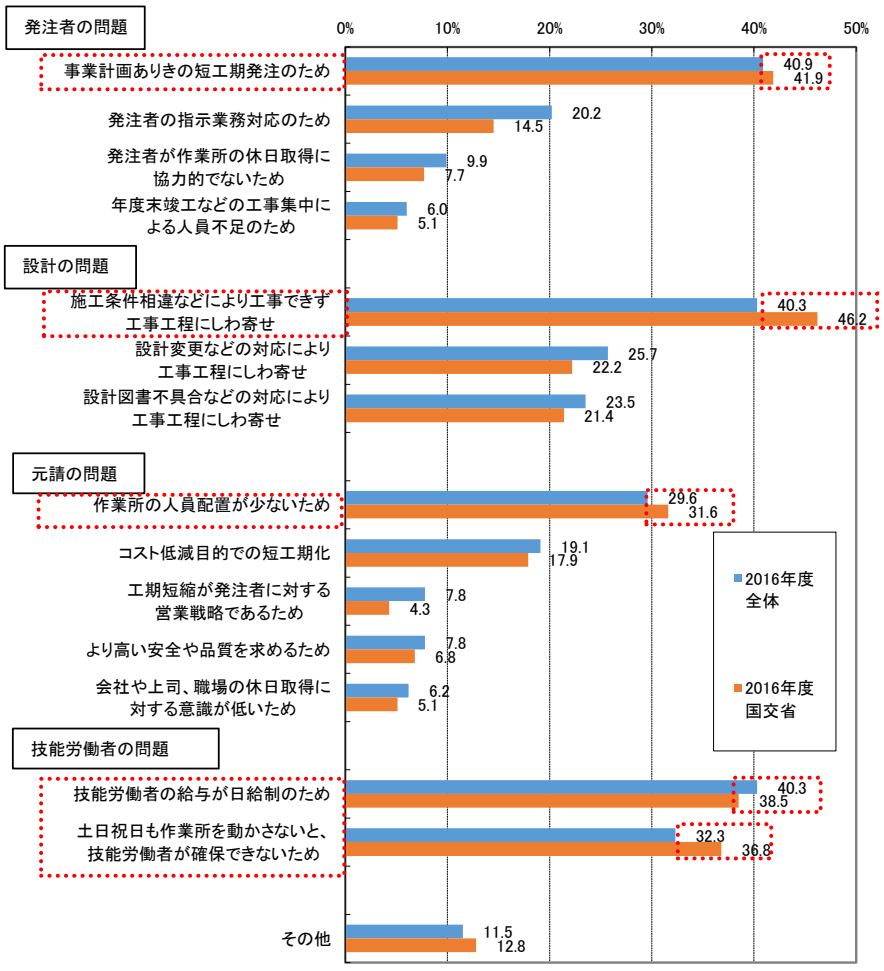


図 15-2　多様な入札契約方式について合致するものを全て選択

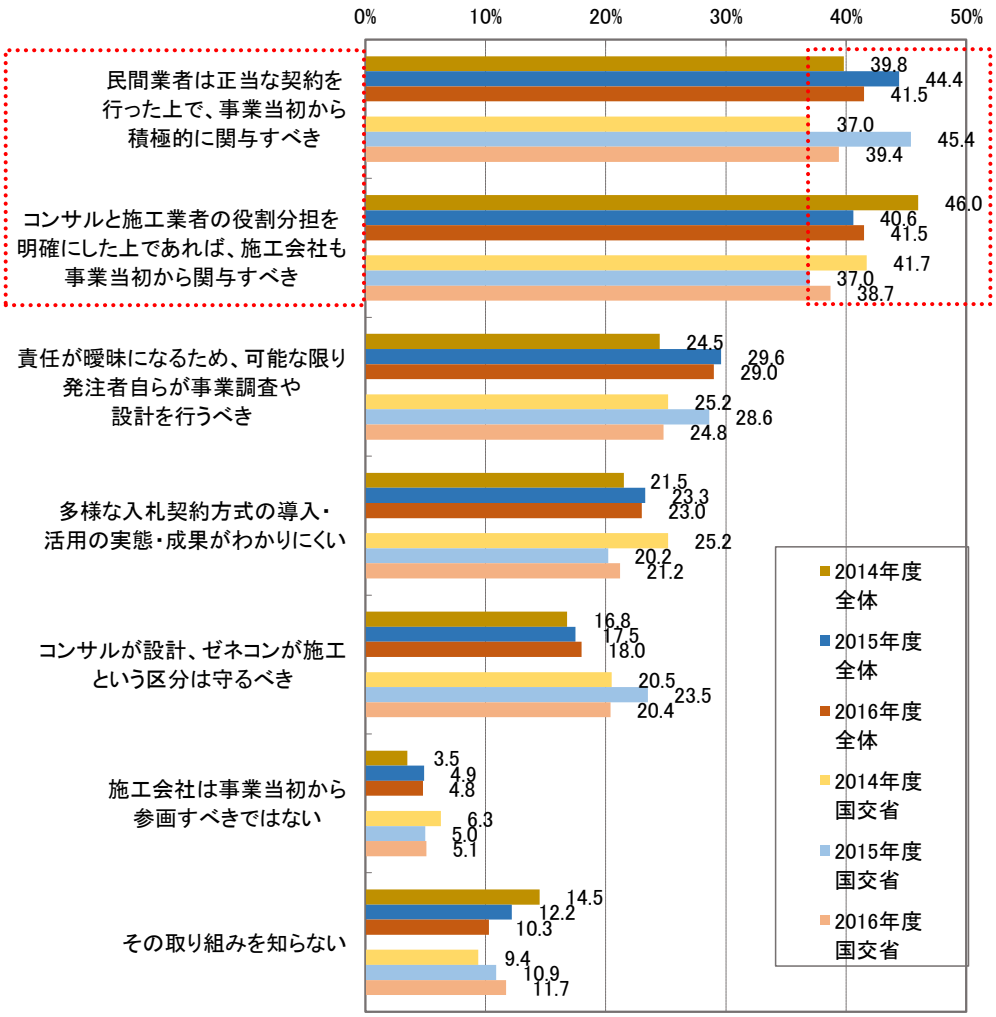


図 15-3　ＣＩＭを活用推進するための考えに合致するもの全て選択

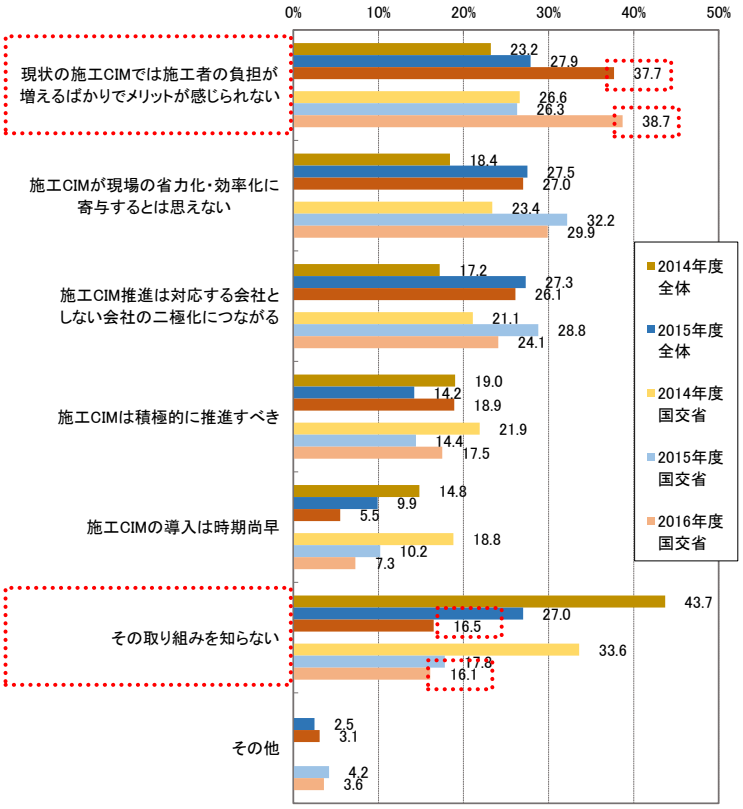
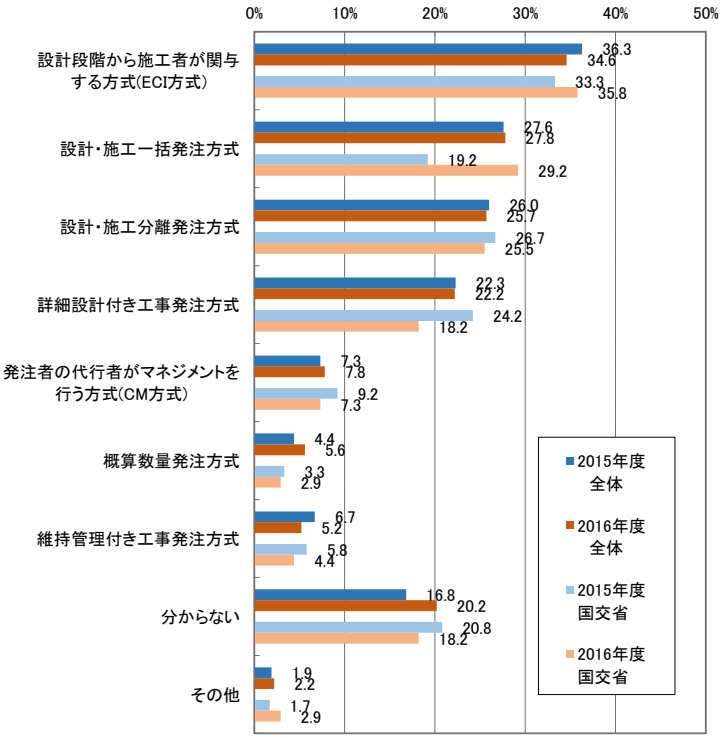


図 15-4　今後推進すべきだと思う契約方式について（全て選択）



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」「技術者の確保」が高い値を示しており、問題発生に応じ適切な事業計画の見直しが必要です。全体でも 40.9%、国土交通省発注工事では 41.9%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」が増加しており、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」が高い割合になっており、技能労働者の雇用形態や処遇改善が急務といえます。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、国交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。ＣＩＭの活用推進については、「取り組みを知らない」が減少したが「メリットが感じられない」と回答する作業所が 4 割に増加しており、十分に理解されていないと考えられます。今後推進すべきだと思う契約方式はＥＣＩ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。

３．その他アンケートに寄せられた意見（疑問や問題点など自由筆記）

１） 作業所の現在の閉所設定。及び、受注時の閉所設定と異なる理由
（グラフ：P4～P6 図 1-1～図 1-5）

・当初計画と実際の現場条件が大幅に違っていたため。
・着手時期の遅延による工程の遅れが出ているため。
・追加工事が多く現段階では発注者による工期工程の見直しがなされていないため、未確定部分が多く工程を短縮しておかないと経費的に大きな問題となるため、受注時の閉所設定を確保できたていない。
・工法の見直しにより発注が遅れたこと。またそれに伴う工程の見直しを行わないまま発注したため。
・全体仮契約を行っているが、実際は各年度発注のため年度ごとの工期が厳しい。契約工期より現場着工が 9 ヶ月遅れた。
・道路開通時期が設定されており、他で発生した遅延要因で工程が遅れていても、それを回復するように迫られている。
・発注者都合による設計図面の変更による待機期間が 5 か月と長かったため。
・契約条件の認識の違いで、全ての工種において、発注者の指定時期に出来高を上げる必要があった。
・発注者より工程短縮を要請されているから。
・一部完成検査回数の多さがあげられる。当作業所では 25 回行った。
・想定外の地中埋設物等により工程が読めない部分が出てきているため。
・工程が厳しいが工期を守るため。天候不順な時期があり土工事は特に左右される。ただ職員については隔週で土曜日に休むよう指示している。
・契約書には、平日のみを作業日としている。
・発注者や施設使用者から早期完成の要望があるため。
・ＪＲ営業線近接作業を行う場合、年末年始、夏期、ＧＷ期間中のＪＲ繁忙期に設定されている期間は作業を中止せざるを得ず、工期が間に合わないため。
・施工パーティーを増やせば進捗が倍になるという単純な発想で積算されている。実際は不可能である。
・作業員の給与体系（日給制）と、発注者の想定している工程が甘すぎる。正当な理由があっても、開通は動かせないとなると無理をするしかない。
・工期設定がもともと厳しい。しかも工期延長は道路開通時期が地元に公表されており不可能に近い。
・長期間に渡る工事の中で最終工程に対する目途が着いてきたことに加え、協力業者の閉所に対する理解が深まったことによる。
・地元要望と施工業者要望による。

２）「建設業の総合的な人材確保・育成対策」としてのモデル工事について

・請負者側にも利益最優先させる傾向があり、「人を育てる」「労働環境を整備する」という意識と相反する点がある。
・受発注者間で工事工程を共有し、問題に対していつまでに誰が対応するかを明確にして工程に対する問題の早期解決を実現する。
・快適トイレ試行現場。
・建設業の魅力発信モデル工事。

３）女性技術者が赴任してきてから変わった点があるか

・現場に女子用トイレを設置するなど。若干事務所の雰囲気が和らいだ気がする。
・トイレ、更衣室等に配慮した。
・現場全体が明るくなった。作業員さんの言葉使いが丁寧になった。
・男子スタッフの現場で長年工事をやって来たが、女性技術者の加入で事務所改装と現場に女性技術者専用トイレを設置した。男性技術者と同様に接しているが、若干事務所内においては明るくなったように感じる。
・安全掲示物や備品の充実など、普段行き届いていなかったことが女性技術者のが赴任してきたことで解消された。
・女性専用トイレを現場に設置したことにより、他作業所から女性技術者や女性技能者も「使用させてほしい」とお願いされることがあり、対外的にも好印象になると感じた。
・女性、男性分け隔てなくみんなが使いやすく利用しやすい安全設備を整えるように気を配るようになり安全意識の向上につながっている。
・現場事務所全体が明るくなった。また、職人さんや船員さんからも大変好評である。いつも、厳しい顔をしている職人さんもにこやかに対応してもらえており、技術的なもの以外に意外なところで効果が出ている。
・当現場はＣＡＤオペとして採用しているため、大きな変化はなし。
・発注者側と良好な関係を作りやすくなった。
・作業所の変化は特に感じていない。
・現場が華やかな雰囲気になった。また、女性の頑張る姿をみて励みになった。
・セクハラ問題について非常に気を使うようになった。建築では屋根があるところが多いが、土木は雨ざらしの中で常に工事をする必要があり、見ていてかわいそうな気がする。
・会話や服装に配慮が必要になった。
・改めて女性は現場には適していないと感じた。
・男性にはできるが女性にはできない現場業務が多いと感じた。
・男性にできないが女性にできる現場業務を探すようになったが、あまり見つからない。
・現場の不陰気が和むが、作業員のセクハラ発言が問題である。
・ＣＡＤ作業など、業務の移管ができ時間が削減に寄与している
・新入社員であるが男性よりしっかりしている。
・女性技術者が赴任する予定であったため事務所や職員宿舎設備について、受け入れ態勢を整えており、従前の設備に比べ改善されている。
・今まで以上に業務がスムーズに進んでいると感じる。

４）モデル工事が波及されるにあたり懸念事項及び改善点は何か。また、今後増やして欲しいモデル工事はどのような工事か

・過重労働防止のためのモデル工事の実施。
・最適工期であったかどうかの検証工事。特に、供用開始が決まっているのに発注が遅れに遅れても工期を延伸できない工事。

・各現場の配置人員は、会社の中での指標となる人月施工高をクリアできるように成されているが、時短や４週６休、８休などの課題をクリアしていくためには、根本的に人員配置を既成の考え方から脱却して余裕のある配置をしていく必要があると考える。現在の一般的な設定よりも多い職員の配置ができるようなモデル工事があると良いと思われる。
・標準積算基準適用除外工種採用モデル工事。
・トンネルやダム等の大型の昼夜で施工する工事などをモデル工事にすると良いのではないかと思う。
・発注者、受注者ともにメリットがあったモデル工事については継続運用をすべきと考える。いずれかにデメリットがあった場合には、廃止を含め検討すべき。
・モデル工事を試行した場合、成果がでるまで継続願いたい。頻繁な試行変更はかえって負担増となる。
・モデル工事として発注する場合は、それに対する予算、人員、時間を確保する責任が発注者に課せられるべきである。
・社内のバックアップ体制はもちろんのこと発注者からもモデル工事となるメリットを示してほしい。
・週休２日のモデル現場の場合、工期に余裕を持たせて発注するべき。週休２日にするために平日に遅くまで残業し、作業量を増やして繁忙により週休２日を達成するのでは意味がない。
・現在のように工事実績を発注条件があると、業界自体が活性化しないので技術者の過去実績を大幅に緩和する。若手技術者の配置を条件とするといったモデル工事を増やしていただきたい。ただし、技術者の経験不足等による不具合が生じないように経験者を監理技術者・現場代理人等でないように運用していただきたい。
・週休２日のモデル工事を増やした方がよいが、天候等による工事の遅れについて正当に評価し、それに伴う工期の延伸を認めなければ週休２日の意味がない。
・特殊資格の必要な線路内工事は交代要員が少なく、有資格者に負担がかかるため線路内工事のモデル工事を増やしてほしい
・モデル工事自体は様々な取組があり、建設業の魅力化としていい方向だと感じるが、モデル工事として扱われることによる過度な書類や手間の増加は避けるべきと考える。
・設計施工一括発注方式や ECI 方式を増やし、コスト縮減や工期短縮だけを目指すのではなく、技術の向上も目指して欲しい。
・発注者、受注者共に意識の改革が最重要課題であると考える。
・発注者が意識を変える必要がある。
・作業員の給与体系の改善。
・モデル工事でなくとも、若手技術者や女性技術者の配置は民間企業で既に取り組んでいる。モデル工事に限らず、週休２日や技術者育成について条件を満たした企業に加点や助成金等を与えるなど、優遇措置を制度化すれば一過性の運用にならないと思う。
・行政が強制的に取り組まないと、民間会社(請負者)任せでは、休日等の待遇改善はできない。
・設計段階で余裕を持った工程で発注し、特記仕様書に週休 2 日を記載し、閉所日の充実化を図り、マイナスイメージを払拭させる。
・モデル現場に指定されたことで現場の足かせになる。
・受発注者相互のモデル現場の趣旨の解釈の違いにより現場に不利になること。
・受注後の条件変更が生じた場合、受注者側に不利が生じる事。
・中央官庁発注工事に止まらず公益法人、地方自治体更には公益民間発注工事の全ての工事に対し推進しなければならないと考える。

・運用当初は、今までの慣例、風習に捉われ、不要な書類の作成や手間をとってしまい、組織の下部（若手技術者）が残業時間の増加など不利益を被るのではないかと懸念する。
・運用時は、店社から現場へ運用方法を十分に認識させること、発注者が適切な指示をだせるマニュアル等を強化することが改善点として挙げられる。モデル工事となる場合、そこが加点対象となることがある。（若手技術者登用等）。受注の足かせにする必要があるかが疑問である。
・週休 2 日を実現するに当たり、発注者側の工程に対する適正な設定と理解が必要。年度出来高に左右されたり工期設定が現実と合っていなかったりすることが課題と考える。
・モデル工事受注のため、該当する技術者が優遇されることを懸念する。
・モデル工事が様々な工事に波及されるあたり、大規模工事では対応可能であったが、小規模工事においては過負荷となる事案等が考えられる。
・工事を受注した時点で、未確定要素がほとんど無くなっていて、４週８休が確実に出来る工程で積算されたモデル工事。
・若手技術者の配置を条件とする工事は、同等の若手との入替も念頭に入れた柔軟なものとしてほしい。
・上記施策が取り組まれることで、実務経験の少ない技術者でも、対発注者との折衝や、必要書類、積算等の考え方を早期に習得する機会が得られる。
・女性に対する現場作業環境の整備に係わる費用をどうするか。発注者からの指示とするか、当初積算に組み込むか明示することが必要である。

５）発注工期の設定における問題点について（グラフ：P9 図 2-4）

・正確な工期など存在しないと考える。正確な施工条件、歩掛りなど将来実施する工事についてわからないのではないか。
・着工後にわかる問題点も多いため、工期延伸のハードルを下げることが必要である。
・あらゆる条件を加味しての適正な工期の算出は不可能に近いと思われるので、全体事業計画がるため工期延伸が厳しいのはわかるが、工期延伸に対して柔軟に対応してほしい。
・受注時には判明していなかった、地元業者が施工している隣接他工事の遅れなどが工事着工を遅らせ、工期に大きく影響している。また、正確な地質調査は費用の面からも困難であるため、設計と大きく条件が異なる場合が多々あるため発注工期の正確な設定は困難である。
・発注者自身で工期を設定することを聞いたことが無い。必ず、設計者が発注者の立場や現場条件を鑑みて工期を設定している。現状の無理な工期設定のほとんどは、設計コンサルタントに原因があると考えられる。コンサルの力量不足、仕事に対する価値の違い、コンサルの人材不足、知識不足、責任の無さ、挙げればきりがない。そもそも、コンサルの成果とは、設計書を出して終わりであるが、その中身に関しての検査が、工事の検査に比べ、あまりにも杜撰であるとしか思えない。工期設定などは、工事の歩掛をそのまま日数にしただけである。施工不可能な状況の工程が殆どである。こういった事象を考えると、工程に関することは施工者に任せるのが一番ではないかと思う。現在の建設業の抱える多くの問題の起源に位置するのがコンサルタント会社であると言っても過言ではないと思う。
・詳細設計を実施するコンサルタントと発注者の協議のなかで、実際の現場条件が反映されていないことが多い。
・着工月がいつかによらず、工期末を年度末としている場合が多い。工期設定が積上げではない。
・コンサル任せになっていると感じられる。発注者は事業期限のみ考えていると感じられる。

・発注者毎の積算基準から積み上げているため、施工数量ありきの発注工期となっている。実際の特殊条件や特徴が発注工期に反映されていない。
・施工条件を細かく検証せずに算出していると思われる。施工サイクルなどはマニュアル通りで細かい設定をできないのではないかと感じる。
・準備期間が受注者のイメージより短い。契約後 30 日までに着手などあるが、その機関ではまだ社内書類を作成しているイメージである。
・同一施工ヤード内での関連工事による工程への影響を考慮した工期設定を行うべきである。
・工期に追われるのは、事前協議がしっかり行われず、工事着工後に受注者が資料を作って説明することでやっと協議が進むケースが多いためである。工事自体の工期設定より、事前協議や近隣協議をしっかり対応していなければ工事の中身だけ精度をあげても無意味である。
・工期設定については条件を満たせば適正であると思われるが、発注者側の他企業、官庁との調整や打合せ、地権者への対応が不十分であり施工業者への皺寄せとなっている。
・発注者が行うべき事前協議などの遅れによる工期不足を施工者に押し付けているため。
・路線の開通やオリンピックなど、目標があるものは逆算工程で発注されるが、事前協議や設計図書の精度が追いついていないと思う。
・工期の設定については問題ないが、事前協議等を考慮していないため施工段取りができていても施工にとりかかれないことが多く、事前協議や工法の選定等を確実に行ってから工期の設定、契約をしていただきたい。
・現場が稼働できないのに発注して工事が 6 ヶ月何もできなかった。工事一時一部中止のガイドラインにそって協議したが対応してもらえなかった。
・工期変更の土台となるため、設計工程とその根拠を明確に開示してもらいたい。
・現場条件や周辺の作業条件を勘案し工期設定を行ってほしい。稼働率などの明確化が必要である。
・指名から入札時までのことになるが、明確な条件明示、正確な詳細な数量明示があいまいなので、現場着手前後に設計照査を二度三度行うことになる。工期設定根拠も良く分からない。
・契約工程表は受注者から提出するが、発注者側からの設計時に考えた発注時工程表の提示がない。契約後は工期設定の責は受注者側が負うこととなる。
・稼動日の考え方が従来のまま発注されているので、4 週 8 休の実現は不可能である。トンネル工事の積算では、23 日/月×10 時間×２（昼夜）となっている。年間の休日が 84 日である。年間の休日日数 120 日程度に対して、明らかに少ないと思う。
・発注者に設計時の計画工程表を求めたが、開示されなかった。稼働日の積上げではなく、完成日ありきの工期設定であり、発注者による工期の算出はできないと感じた。
・発注者やコンサルには正確な稼働日算出は出来ない。発注者やコンサル算出日に割増率を掛けて発注工期を設定してはどうか。
・現地条件により変化する歩掛に柔軟に対応できる技術者を養成すべきだと考える。
・同時施工不能なものについても、同時施工可能なものとして工期設定していると思われる点があり、発注時の設計図書に、発注者の考える工程表も追加すべきである。
・工種の相関、輻輳等、工期設定の内、重複作業がある場合並列作業で行えないなど、施工に関する認識不足があげられる。完成期日が決まっているのであれば、早期発注をしていただきたい。
・工期延伸をお願いし、理由を理論だって説明しても、月 1 回の土休にさえ「土曜日休んで何を言っている。」という態度では改善は望めない。

・工場製作工程やストック条件などにおいて、ありえない条件を正としてコンサルは施工工程を算出している。
・道路の運用開始などの期日から単純にさかのぼった工程となっている場合が多々ある。
・供用開始等の工期の縛りがあるにもかかわらず、余裕のある発注時期でない。また、無理な工期設定にも関わらず受注者が何とかするだろうという、発注者は思っているのではないか。
・ほとんどが完成期日ありきで設定されているのでは、何らかの理由で発注時期が遅れても完成期日に変更がないのでは、他には年度末を工期の縛りとしている。
・道路や鉄道は開業という目標があり、マスコミにも発表している手前、遅れは絶対に許されない状況となる。
・事業の完成期日からの逆算で工期設定がされており、それに間に合わせるため現場条件に合わない施工計画（機械のセット数等）がされているように感じる。完成期日ありきは当然だと思うが、それに対し適切な設計、計画をすることが重要と思う。
・道路開通日や大規模イベント開催日など、固定された日から逆算される工期設定はなくしてほしい。その日を基準とするのであれば、採用工法の判断基準を、費用よりも工程を重視して選択してほしい。
・現行の積算工程は、工事数量÷（施工能力×班数）で算定されており、班数の取り方が実施工とかい離している物がある。作業エリアを考慮せずにただ班数の数字だけを入力して、工程を算出している物が多いと感じる。
・施工場所の広さや搬入ルートの通行量や幅員、周辺環境（学校、住宅地、病院等）条件を考慮して施工機械のセット数や資機材の１日の搬入出数量の設定を行い、適正な施工サイクルを集計して必要工期を算定する。
・積算工程では、実際は１セットしか入れない現場条件でも、3セット、4セットと増やして、工期内に終わるように、工程を書いているところに問題がある。
・現在の建設業においては優秀な作業員の確保が難しく、また作業員の絶対数が少ないため机上の計算で出した歩掛かり通りに工事が進捗せず当初の工期設定では問題が出て来る。
・単に施工数量を日当り(あるいは月当り)の標準歩掛りで算出している工種も有る。工事の内容によっては上下作業や並行作業などが発生することを理解していないケースもあると感じる
・工期の設定以前に、受注時の状態がすぐに施工にかかれない状態であることが多い（用地、他業者の進捗、設計、他機関との協議等が未完了）。受注者の時間外労働も問題であるが、最近では発注者の職員の減少による個々人のオーバワークが目立っている。その結果として、発注時に完了していなければいけない業務が終わっていないまま工事を発注している事例が多い。発注者の体制にも問題が多く、考える時期に来ていると思う。
・工事受注当初に発注者側と受注者側にて工程すりあわせの場を設け、その段階で適正工期を決定することができれば、休日取得等建設業全体の作業環境が改善できるのではないか。
・着手までの準備期間、竣工書類の作成期間に余裕がほしい。
・暦以外の長期休暇である夏季休暇や年末年始休暇を実態と合った休日で設定する。
・試行工事でははじまっているが、労務、資材確保、設計照査期間や占有物件の協議を行う期間を、あらかじめ数ヶ月見込んでおくのが当然と考える。
・設計照査に長期間かかるのでその期間を見込んで欲しい。
・発注工期は、土、日、祝日、夏季休暇、年末年始休暇、降雨、降雪等も入れているが、実際その全てを休日にして作業している現場を実態調査して貰いたい。発注者が休日作業は当たり前に考えている。

・土木工事では、現場条件によりやってみないとどれくらい時間が掛かるか分からないという部分もあり、事前に必要な工期を正確に捉えるのは難しいが、設定工期に余裕期間をもうけ余裕分の経費を見込んだ発注を行い、早期に竣工した場合はその分の経費を減額するなどしてはどうか。
・発注者が発注工事の現状の休日取得率を把握し、それをもとに４週８休にした場合の適正工期を割り出す。たとえば単純な例でいうと、現状の休暇取得率が４週５休とすると、実稼動が２５日　４週８休なら２２日　２５日÷２２日＝１．１４倍　この結果、従来の工期が３００日なら３００×１．１４＝３４２日に変更が必要となる。
・発注後は、次年度、次々年度に予算を繰越、事故繰越して取り繕う手法が横行している。受注者は、当初設定工期の数倍にのぼる工期延伸をさせられ、技術者も拘束され人材不足を助長されている。
・建設国債の償還期間を変更するなど、年度末に工期末が集中しない施策をさらに実施すべき。
・予算の年度消化が工期に影響する。
・予算を繰り越しできない、発注者の未調整や未解決のままの発注など施工条件とは関係ない理由による工期設定をせざるをえない行政のシステムに問題がある。
・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分かっていても発注するためしわ寄せが受注者にくる。
・多くは工事の発注時期の遅れによって、発注工期にしわ寄せが来ているように思われる。
・適切な発注工期で発注して欲しい。適切な発注工期を審査する仕組みをつくっていただきたい。
・補修管理は進めてみなければ分からない部分が大きい。新設工事のように事前に分かる範囲が少ない。
・工事の取り組みを長期的に計画し、工事資源である労働、資材、機械の需要が偏らないようにする。
・稼働率（休止率）のみで工期を設定せず、その地域特有の諸条件（漁期・時間等）を踏まえたものを設定していただきたい。その地域特有の諸条件は、発注者側から予め入札前に提示すること。また、事前に発注者と関係各所と調整を完了していただければ、未然にトラブルを防止できるものと考える。
・材料、労務、機械等がすぐに集まることが前提の工期設定になっている。
・年度末発注の工事は、年度替わりの人事異動で工事着手が遅れる傾向にある。
・発注工期については、短さだけが問題ではなく長すぎる工期も問題であるので、適正な工期になるよう発注者に働きかけを行っている。
・歩掛りが大規模工事を対象としたものなので、小規模または不連続施工となると金額的にあわなくなる。そのために、土曜日、祝日稼働するというてんは否定できない。
・仕様書にない書類の提出が多く、その書類を提出しなければ着手させないなど、発注者のローカルルールがある。
・計画から公告までの期間が長すぎて、工事の施工期間を圧迫しているように思える。
・適正な工期について複数の施工業者に調査をした上で、工期を設定すべきである。
・工事内容によって工期設定の不平等が目立つ。工事着工後に工期設定が変わるケースが公共工事でも多く存在する。
・設計・施工一括の発注であると、工期が設計と施工を含めたものとなっており、設計の遅れが施工へしわ寄せが来て、結果長時間労働、休日作業となる恐れがあるというデメリットがある。
・民間競争物件では、工期も施工者で設定して入札している。しかし、競争が故に入札時点で 4 週 4 休となっている。その他、近くでの緊急工事や雑件が発生した場合も人員の応援もなく、現配員である 2 名で対応しなければならない。このことも時短や土休につながらない理由である。よって、工期設定だけの問題ではない。官庁工事の場合であっても、想定外のことが必ず発生すると思うので、それを

予想した工期設定は難しいと思う。
・受注後、設計工期を確認すると、設計時の工期開始と実際発注された時期が違うのに、発注工期に反映されていない場合が多い。

６）発注工期が所定外労働時間の増加につながっている理由（グラフ：P11 図 3-2）

・受注と同時に、関係機関との協議を実施しなければ工期に間に合わない。準備期間が年毎に短くなっていると感じる。
・受注者に対する依頼が書類と施工両面で多い。また設計変更の対象にならない細かい依頼が多すぎる。
・近接工事との関係上工期を区切られるため思うように工事ができない。
・道路通行止め規制等で、土、日曜日作業及び所定時間外労働があるため。
・当現場では発注が遅れたのに工期の見直しがされていないため、無理な工程となり所定外労働時間が増えている。
・休日条件が４週８休と設定されていることになっているが、現実とはかけ離れている。
・関連工事が本工事完成を待って施工されるため。
・事前協議が原因の場合は、発注者は工事中止命令を速やかに出せるシステム作りが必要である。
・設計段階から施工段階において現場状況に応じて工期の見直しを円滑に行える体制にしてほしい。今は施工者の努力で進めるのが現状である。
・設計図書の修正で工事着手が遅れた。
・工期は決まっているが設計図書が出来上がっていない。
・用地買収にも目途も立っていないのに供用開始日を先に設定するなどという行為がなくならない限り受注者に皺寄せがくる。

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理由（グラフ：P13 図 4-2）

・変更協議に係わる職員が足りない。
・発注者が自ら内部及び他部署（道路管理者、埋設業者など）に説明する資料が作れない。施工方法を検討する能力が無い。
・事前協議が契約工期内に行われるため工期が逼迫するが、工期回復は受注者の責にしようとする発注者側の意識が強い。
・施工が出来ない設計書のため、設計の不備を協議するが、受注者側で設計から見直さなければならないため。
・折衝や協議窓口が複数あり、同議案に於いても個別に対応を求められるため。
・詳細設計が曖昧で細部に不明瞭な点が多く、事前検討業務が多くなっている。
・発注者における設計照査がまったくなされていないため、工事の進捗段階で判明する不明箇所を確認する作業が非常に多い。

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）」を行っているか（グラフ：P15 図 4-4）

・事業計画に対する工程遅延の対応策や今後発注予定工事の概略工程等の検討業務。
・本来発注者が行うべき関係機関との協議や折衝業務、発注者が行うべき地元との近隣対応。

・発注者用の現場案内パンフレットの作成。
・発注者側も日々の業務でオーバフローしているのではと感じる。要は業務内容が多岐にわたり、細かすぎるのが最大の原因である。
・委員会資料の作成や発表への対応。
・コンサルの設計の不備を施工業者が修正するケースがある。
・発注者の国税対策用の書類作成。

９）受発注者間の片務性について（自由意見）

・民間工事の多くでは、設計事務所が開発許可を取るところまでしかやらず、その後の協議や変更行為は施工者サイドに委ねられるケースが多々あり、現場を進捗させようと思うとどうしても片務になりがちである。
・受注者側が動かないと工程が間に合わないため、やむなく行動する場合がある。
・発注者に任せていたら協議や計画が進まないため、受注者の業務負担が増えている。
・発注者の対応が遅いと施工者の工期遅延につながる恐れがあり、それを回避するために施工者が努力せざるを得ない。
・設計図書の不具合は本当に受注者の仕事ではないが、工事をすすめなければならないという呪縛の元進めている。
・請負という観点から多少は仕方がないと考えるが、あまりにも要求が多い場合は断るようにしている。
・発注者側に旧態依然の考えが多く残っており、契約関係なく受注者に押し付ける事が多い。発注者側の意識改革が最も必要であると考える。特に出先期間の発注者に問題があると感じる。
・甲乙対等には決してならない日本の文化がある。
・設計図書、設計図面に違算が多い。数量変更をお願いしても「それで請けているのだから」の一点張りである。資料を多数作成して説明しても、変更につなげてもらえない請け負け状態である。時間もかかり金もかかる。発注者がコンサルから出てきた数量と図面で本当に仕事ができるか考えていない。
・発注者側の業務補助を行うことは昔からの慣例であるため、気づかぬうちに発注者が受注者へ業務を指示してしまっている事もあるのではないか。発注者側の教育の充実が重要である。また、発注者側の職務規定に罰則を設ける等の処置も有効ではないかと思う。
・受発注者同等といえども、発注者は金を握っているので権限が強いのは変わらない。
・発注者が自ら実施する必要のある業務、契約図書の作成や発注者側の都合による変更図面の作成等を受注者側に依頼してくる。自らの業務は自ら行うべきである。
・片務性について、第三者が監視するモデル工事を実施しても良いのでないか。
・全ての受注者は、発注者への信頼を得ることが一番だと思うが、その意識が片務性につながっていると思う。
・甲乙対等とはいえ、様々な場面において請負者としていいにくい場面が多々生じる。
・今後の発注者との関係性を考えると、発注者からの要望は断りにくい。
・休暇取得は現場代理人や監理技術者は不可能であり納得がいかない。長年やってきたが、ここ数年は休暇が不可能となってきている。発注者は休暇が取れてうらやましいと感じる。
・設計変更等で決定権があるので、発注者が上という意識は消えない。どうしても言うことを聞かないと円滑に現場が進まない。
・現在の工事ではないが、設計変更に係わる数量計算、変更図面等の業務は当たり前のように受注者に

させるようになっている。また、発注者内部で説明するための資料作りや修正も全て受注者に行わせようとする。それならば、受注者が直接、発注者の担当者上位者に説明できるようなシステムか機会があれば効率がいい。また、発注者側の人材不足、経験不足が受発注間の片務性に繋がっているのではないだろうか。

・設計変更は受注者が資料金額を用意しないと変更してもらえない。
・工事評価点や設計変更等を考えると施工業者の立場は弱いのが実状である。
・発注者が行うべき業務を受注者がしっかりと認識し、対等な立場で協議することが必要である。今までの慣習から受注者側も、発注者の業務を当然のように引き受けてしまっている。発注者に片務性に対する理解を求める前に、受注者側がしっかりと勉強し明確な線引きができる体制を整えるほうが解決への近道ではないか。
・本来発注者が行うべき業務をやる業者もいれば、やらない業者もいる。人間が行うことなので、やはり設計変更や工事評点をつける際には、いろいろなことに対応してくれた業者が有利になると思う。「本来発注者が行うべき業務を受注者に行わせることは犯罪」というぐらい、片務性の解消に向けて業界上げて取り組んでほしい。
・発注者は何でも受注者にやらせるという雰囲気があり、受注者も何でも引き受けるというこれまでの風習がある。
・口頭で指示されたことでも誠実に履行していれば、最後には対価を見てもらえるという気持ちがあることは確かである。
・工事成績評点も気にしなければならない時代なので、ほぼ言いなりに近い。
・発注者の監督員が複数の工事を担当しており、受注者への依頼が多くなっているのが現状である。また、設計コンサルにも設計費等が生じるためか、設計変更資料の作成はほぼ施工業者が行っている。書類の簡素化といわれているが、年々増えてきていると思う。工事成果品に関してはさほど変わりはないのが、それ以外の発注者主催の現場見学会等の資料作成や地元説明会資料や各種アンケートといった書類も増えてきており負担が増えてきている。
・昔に比べれば減った気がするが受注者側で作成した図面で指示を出す発注者がいる。
・施工業者も人材不足のため、職員の業務負担となる。
・発注者の人材不足を施工業者に押し付けている。
・発注者側の担当者の業務の理解が浅く、担当者の上司への説明資料の作成や本来受注者が行く必要のない協議先への同行や資料作成など、担当者自身の内容の理解があれば不要な業務が多い。また、そのような受注者側の負担に対して発注者側は当たり前であると思っている節がみられる。
・契約の段階から片務性のあるものを出してくる。受発注対等という認識は皆無である。
・発注者側も人員の不足している部署が見受けられ、人員不足の箇所は民間に委託しているため、発注者側の責任分担が不明慮になっている。発注者間の片務性を解消するには、まず発注者の職員を増やし対応するべきである。
・発注者のマンパワー不足が今後改善されるとは思えないため、受注者が作業を行い必要な対価を支払うのがもっとも現実的と考える。
・発注者の人数が基本的に少ないためワンデーレスポンスは難しい。
・関東地方整備局については局と出先の出張所で方向性が乖離している。例えば電子納品に対する意識などがそうである。ＡｕｔｏＣＡＤ形式では電子納品不可能であるにも関わらずいまだにＡｕｔｏＣＡＤ図面で発注図が支給される。協議後の概算変更金額回答は、関東地方整備局はそれすらも知らな

い職員がいる。その点においては、中部地方整備局の方は優秀であった。
・発注事務所と施工管理担当の出張所との連携が取れておらず、金額変更を含めた協議が滞るケースが頻繁にある。設計照査を実施するに当たり、担当出張所が発注内容を確認していないことが多く、設計図書との相違をすべて、コンサルの成果から説明を求められるケースが多くある。
・発注者はマネジメント業務が増え、施工管理業務をコンサルに依頼しているため、設計変更の必要性や理由を理解するのに時間がかかる。
・本来、様々な施策（各種ガイドライン、ワンデレスポンス等）の運用を推進していくべき立場である発注者側担当者の浸透度の低さや、施策の有効活用に向けた発注者側からの広報が不十分である。
・国土交通省などは片務性について理解があると思われるが、地方自治体など図面を作成できない職員がいる場合、変更図面の作成を待っていては工事が止まる状態である。相手もそれを感じこちらに依頼するため、変更の為には受注者が作業を行う事が非常に多い。
・資料等作成の範囲を明確にしてもらいたい。
・発注者が行うべき業務は確実に発注者で処理してほしい。
・発注者から一方的にいろいろな資料作成の依頼がある。
・受注してから着工までに契約破棄できる期間を 6 ヶ月から 3 ヶ月程度にした方が本来行なうべき役割分担が明確になるのではないか。半年も受注者がいるから受注者に任せてしまう。
・自社や関連会社の会計検査対策などに必ず毎年 10/365 日はとられている。
・業界全体についてもいえるが、設計コンサルタントの体力も低下しているように感じる。設計照査を行ってもその後の設計図書修正が質、納期ともに施工に追いつかないことが多い。
・特に発注者からの資料作成依頼等は無いのが現状である。ただし、設計支援業務（民間企業）の職員から関係機関への協議書の作成依頼等が多々ある。
・片務性の原因は、コンサルにすべてが起因している。コンサルの提出した不可能な設計図や設計書などの変更は、施主ではできない。かといって、設計したコンサルに依頼しても、「既に担当者がどこかに行ってしまった」「契約が終わっており、新たに発注できない」「能力がない」などの理由から、施工者へ依頼するのがほとんどである。それらの対応を拒否した場合、施工者がこうむる被害は、「工期が遅れる」「嫌われる」「設計変更が認めてもらえない」といった理由から、無理をしても設計の見直しを受注施工業者は行う。その結果、労働時間が超過し、コストが合わないといった不具合がしわ寄せとして施工者に向かう。これらの結果は、建設コスト上昇や、労働時間の長期化に繋がっている。すべての原因は、設計コンサルの無能さに起因する。
・発注者からの依頼を受ける分設計変更して頂ければ問題はない。
・資料等の作成も発注者からの指示、依頼業務として書面に残すべきである。
・対価の支払いが期待できれば、外注業者へ依頼するなどして元請の作業量の減少につながる。
・設計変更の協議書を提出する場合、返答に工事金額の概算を記載してほしい。
・設計変更等の業務についてはある程度施工者の協力がないと時間がかかる傾向にある。それについて経費計上があればよいのではないかと考える。
・発注者が一方的に工事評点をつけること自体が片務性を生んでいるので、双方採点してほうがよい。
・ここ最近は、実際の業務に負担になるよう片務性はなくなってきているように思う。
・国交省工事では担当者によって強弱はあるが片務性を改善しようという発注者側の意識を感じている。
・最近の発注者職員の若手の中には、礼儀正しく、責任感が強い方が少しずつ増えてきていると思う。
・最近は発注者もコンプライアンス遵守が徹底されている。

・担当する監督職員によって対応が全然違うので一緒くたには言えないが、片務性を感じることは少なくなったと思われる。
・中央官庁と地方自治体各々の場所で考え方の違いが多々あり、困惑することがある。
・設計変更ガイドラインを遵守しない場合、発注者側の罰則規定を設けたらいいと思う。発注者側がガイドラインを軽視しているのではないかと感じる。
・請負者の立場から簡単に解決する方法は無く、地道に協会団体等を通じて訴え続ける必要がある。
・発注者から「内規で決まっている」と言われるが、内規は契約事項ではないと考えるので必要なことは契約事項として提示してもらいたい。
・民間工事では「設計施工責任」と言う名目の元、「請け負け」で押し切られる場合が少なからず存在する。
・公共工事においては、設計変更用の資料を無償で作るケースが多い。
・民間工事においては、契約工期や契約内容等で片務性を感じることが多い。
・人事異動による大幅な入れ替え時に引継ぎが不十分であり、受注者の負担する業務が多く発生する。
・最近は発注者もしっかり設計にお金をかけているので、問題なく施工できる場合が多いが、いざ設計変更となると設計で吟味しているぶん、変更契約に対応してくれなくなってきているような気がする。

10）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ない理由（グラフ：P20 図 6-2）

・民間発注者においては、まだまだ認識されていない。
・地方自治体職員にその意識は無い。
・県発注工事のため、設計ガイドラインに則してない。
・発注者側では詳細が分からず、作成できない図面や資料が多い。
・国交省の取り組みであり、鉄道工事事業者の工事にも適用されるのか分からない。
・ガイドラインの内容をしらない。
・難しい変更については先送りになる。担当が変わりすぎる。
・発注者側に設計変更を出来る人はいない。
・設計変更に対する明確な取り決めは、発注者が設計変更を行わなければならないケースが増えるため不都合であるとの考えがある。従って運用しないのではないか。
・設計変更に添付する図面や数量については受注者が作成する流れが従来からある。

11）ワンデーレスポンスについて（グラフ：P24 図 8-2）

・当現場の発注者にはまだワンデーレスポンスが浸透されていない。
・発注者が国土交通省以外のため。
・地方自治体までは浸透していない。
・「ワンデーレスポンス」は国交省の工事での用語との認識である。
・ワンデーレスポンスを実践しようと試みているのを国土交通省発注工事でしか見たことがない。
・発注者が民間企業だから。
・発注者がワンデーレスポンスに理解を示していない。直轄工事ではないため、「うちは国土交通省ではない」という回答である。
・民間工事では浸透しておらず発注者の理解は小さい。
・発注者が「ワンデーレスポンス」を運用する体制になっていない。特記仕様書に記載がない。
・こっちが期日を決めないと回答がなかなかこない。

・発注者が対応できない。
・書類を提出しても、発注者が多忙であり返答が遅くなるため。
・監督員の力だけではどうにもならないため結論がすぐに出ない。コンサルへの指示対応が非常に遅いことと、コンサルも業務が終わったものについて真摯に対応していない。
・施工条件の明示されているものの、その範囲か否かについて判断がすぐに出来ずに回答待ちにならざるを得ない状況が多い。基本的に条件変更を認めてもらえないという傾向がある。条件変更を認めると、それが前例とされることを発注者の担当者は嫌う。
・ワンデーレスポンスの回答が「後日指示」とかであり、具体的な指示がかなり遅れる。
・発注者の人数が少ないため対応が遅くなる。補助の技術員はいるが結論を出すのは事務所であるため一日では回答は難しい。『いつまでに回答します』でもワンデーレスポンスとなる。
・日時が遡って記載されているので、実際は 1 ヶ月ほどかかっているが、書面上は数日で処理が出来ている状態になっている。
・資料を添付して質問を提出しても、最終的には提出年月日を差替えさせるなどの対応を迫られる。
・書類上は一日であるが、実際は数日かかっている。
・発注者内での決裁に時間がかかっている。
・書類は受注者から現場技術員、監督官の順で回っていく。それぞれ在席していないこともあり、そもそも現実的な制度ではない。主旨は理解するがもっと現実的な制度が良いと考える。
・現場事務所はその日の内に対応してくれるが、本社等関係部署が多いためなかなか決まらない。初期反応が「ワンデー」であり、その日の内に「解決」する意識はあまりないように感じる。その結果、結論が出るまでにはこれまでとあまり変わらない日時を要する場合が多い。
・形だけの運用で全く機能していない。その理由は発注者側の回答が工事事務所等の決済が下りないと返答しないからである。
・発注者側の関係部署が多いため、回答までにかなりの時間がかかっている。
・発注者の担当者レベル、若しくは監督員で回答出来ずに局の回答待ちとなるため。
・発注者の担当者との問答はある。担当者レベルで回答できる範囲内であればよいが、担当者レベルで回答できない問題点については上伸しなければならないため運用できていない。また、発注者の担当者が少ないため問題が発生した時にやり取りできない時が多々ある。
・担当係長等が出張等で不在時に代理に判断する担当が明確でない。
・施主の担当者レベルでは対応できない案件もある。担当者が県外の応援のため権限がない。
・協議書等を提出した場合に、『検討のうえ後日指示する』という回答があるが、後日ではなくいつまでに回答指示するかを明確にしてほしい。
・全てがその日のうちに回答できるわけではないが、意図的に先延ばししている状況はない。双方前向きに努力しているのであれば問題ない。
・提出日と決済日をいつにするかだけでも多少は改善されてきていると思う。しかし、書類のための書類なのではないかと感じる。
・仕様書に記載はないが、発注者側が何らかの回答を早期に行って頂けるので特に問題としていない。
・「ワンデーレスポンス」という表現は無いが、発注者は仕事を止めないよう早めに回答してくれる。
・完全には無理であるが努力は見られる。100%に近づく為にはよりコミュニケーションの強化が必要である。
・内容により、正確な返答を受けなければならないものもある。特にワンデーレスポンスにこだわる必

要は無いと思う。
・今回の工事では、即答を必要とする問題がなかったから。
・ワンデーで返答し、解決できるような事象でないことは受注者側でもわかっているから。
・「ワンデーレスポンス」で対応できる内容や量ではない。
・担当監督官は意識しているようであるが、PPP や設計コンサルの対応が遅いため早期の対応が出来ていないと思われる。
・連絡は、メールではなく FAX で行うといったルールがある。
・運用の有無以前に、質問に対してその日のうちに何らかの回答を行うのは当たり前のことである。施策にする必要があることが問題だとおもう。発注者、受注者間のコミュニケーションがよくとれていれば問題なく円滑に行える。
・休日前の業務終了時間前後にレスポンスがある場合、対応のために休日出勤が増える。
・特にＡＳＰを活用して書類を決済しているため、非常に便利と感じる。ただし、現実は協議書についても約２ヶ月経っても最終決済までたどりついていない。

12）工事一時中止が一部(部分)中止になった理由、または認められなかった理由（グラフ：P30 図 10-3-2）

・当工事出入口工事用道路の発注が出来ていなかった。
・土工事箇所の伐採未了であり、現場条件の相違による発注者での再設計のため。
・他の工事を行っているので待ってほしいと言われている。
・隣接工区の事故による、工事一部中止がでている。
・用地の関係、設計が出来ていないため工事にかかれず一部中止となった。
・認められなかった理由は詳細な説明がなされていないため発注者に聞いていただきたい。
・隣接工区が工期内に完了出来ず、約６ヶ月待たされた上、残工事を押し付けられたので工事中止命令を要求したが、一部中止で扱われてしまった。
・受注後、本工事に着手できなかったが、準備工は出来るという理由で一部中止となった。
・詳細設計の遅延が５ヶ月あった。運用実績がなく発注者が運用に消極的だったため。
・近隣住民への事前工事説明不足のため工事一時中止となった。部分的には認められたが満足のいくものではなく、なぜ一部だけなのか理由もわからない。
・先行工事の遅れにより、工事着手が４か月遅れ更に遅れが生じている。監督官には、工事中止命令の指示をお願いしたが認められていない。
・前工事が完了しなければ着手できない工事だが、前工事業者の設定工期と自分達の設定工期は輻輳していたため、発注者に工事一部一時中止を申し入れたが却下された。未だに工期延伸に至っていない。
・洪水で半月ほど仕事が止まったが、復旧作業で忙しくいつ再開できるかもわからなかったため、一時中止の手続きができなかった。その後依頼をしたが遡って一時中止命令を出すのは難しいと言われた。
・受注後、着工できない旨を申し入れたが、工事一時中止を受け入れてもらえずさらに時間が経過し、ようやく工事一時中止の運びとなったが、工事一時中止の開始日について、日付の遡りはできないとの事で実際に休止していたすべての期間について工期延伸が認めてもらえなかった。
・中止期間が１ヶ月と短いため、中止命令は出さない。
・発注者の対外的都合により一時中止を認めなかった。
・発注者の中で、施工開始が遅れることが当たり前となっているため。

・第三者が原因の場合と違い、工事中止の原因が施主に会った場合、認めてもらうことが難しい。
・発注者内部の業務停滞に起因するため、本局に対する説明ができず、中止がかけてもらえなかった。
・用地問題が未解決なため工事に着手出来ないので、工事一時中止をお願いしたが認めてもらえなかった。はっきりした理由はいってもらえない。
・一部でも工事ができると、一時中止は出してもらえない。施主の意識として、工事一時中止を出すと自分の評価が下がるという思いが強い。したがって、工事一時中止は、なかなか出してもらえない。
・関東地方整備局は「発注者側に責があり」と判断されるため行われない。中部地方整備局は理由がたてば行ってくれる。
・詳細設計付工事であり、詳細設計業務は継続できるために工事一時中止とはならない。
・工事掘削箇所内にて環境基準値外となる土の存在が確認された。当初の予定になかったため工事を一時中止しその存在範囲調査を行いその結果判明後再開という話をしたが、調査の実施を依頼され実施し、結果が判明し工事(設計項目内)を再開した。この中断期間については工期残り 2 年あった為(中断期間は 2 ヶ月)その中での取戻しを依頼されている。環境基準外の土の調査の際の 2 ヶ月は調査を行っているため工事は動いているという判断をされている。設計項目内を 2 ヶ月行っていない事は非常に苦しい状態ではあるが、工事構造物の運用開始時期の問題があり認められていない。
・事業主の調査不足による事業見直しのため。
・工事箇所の一部分に遺構が出現し、調査をコンサルタントが実施したため、その期間一部一時中止となった。
・工事の一部で当初条件と異なる恐れが発生したため、追加の調査工事や工法検討期間で工事の一部中止が適用された。
・発注者は設計照査の遅れのため、一部中止の理由から外れるとの見解である。
・工事の一部分が管理者から非出水期での施工を求められたため、一時中止（延期）となったが、発注者からは口頭のみで正式な文書をまだ受けていない。工期も延伸しなければならないのに、まだ正式な工期延伸がなされていない。
・近隣に起因するものであり、発注者及び受注者にも責任がないのに一部中止が適用されない。
・ガイドラインの適用というわけではなく、甲乙の責任割合応じた費用の算出とし、全面的な変更として発注者が認めなかったため。
・関係機関との調整不足による大幅な設計変更が必要になったため。
・工期を延長する理由とするために一時中止としているが、変更はこれからである。
・複数の工種を請け負っており、着手できなかった工種が部物的であったため。
・実績がないために工事一時中止を適用してもらえない。
・用地問題が解決しそうで解決せず、ずるずる遅延したため。
・主たる工種が工事できなかったが、撤去工事など一部の工事が行えたため。
・国土交通省以外の発注者での工事の際、工期変更はしてもらえたが、工事できない期間に掛ったお金はもらえなかった。発注側に落ち度が有るのに認めない。
・中止期間中に別の工事を設計変更で依頼され、中止期間中における経費の請求が出来なかった。
・前工事の施工遅延により、工事一部中止を実施した。
・発注者の用地買収及び河川協議や県道協議など、一切が解決していなかったため。
・工期の変更は何とかしてもらえているが、約 1 年ほぼ何も工事できていないが、発注者の都合でその間の職員経費等は見てもらえない。発注者の段取りミスによるものが原因であるため、理由が立たな

いとの返答。
正直納得していないし、ガイドラインが存在してもあまり改善されているとは思えない。
・発注者側での内部調整など事情があるものと推測する。
・部分的に起工承諾を取って、虫食い施工を開始したため。

13）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、また問題を感じる施策とその理由について（自由意見）

・「施工円滑化」よりもマンパワー不足の解決を優先すべきだと思う。
・事務所によって運用が違うとか、担当者によって違うということがないようにしなければならない。
・施策自体はどれも有用だと思うが、運用されていないのが問題である。
・国交省の施策が他の省庁に浸透するには時間がかかるため、全官庁工事に浸透していない。
・三者会議、ワンデーレスポンス、設計変更審査会などが適正に運用されれば、工事の進捗や方針、方向性がはっきりして現場にとって良いことだと思う。
・出先の発注者職員の認識が変わらなければ全く状況は変わらない。受注者に業務を丸投げしているようだが、発注者が主従関係のような認識を持っている間は無理のように感じる。
・国交省直轄の場合はいろいろな施策が有効になっていると感じるが、その他の公益団体の場合は 20 数年前と何も変わっていないと感じる。
・三者会議やワンデーレスポンスが他の発注者にも広まれば有効であると思う。
・すべて有効な施策と思うが、施策の認知が施工者および発注者の末端までされていないのではないかと思う。施策が対応できる状況になっても、手続きが面倒だとか、本当に対象になるのか不明などの理由で行わないことがあるのではないか。
・国交省の施策は有効であると思う。ワンデーレスポンス、書類作成の省力化、設計変更審査会の導入、三者会議の開催、総価契約単価協議は、特に、甲乙対等であることを感じる。ただ発注者が違うとその浸透度は弱い。特に国の機関ではそうであるので、国交省にはしっかり監督してほしい。
・ガイドライン等で縛るだけではなく、受発注者間の良好なコミュニケーションが、施工円滑化につながると考える。
・現状にマンネリ化している感はあるが、発注段階での諸条件を加味した適切な工期設定を実施してもらうことが最も重要と感じる。
・すべての施策もきちんと広報し、活用できれば有効性は感じると思われる。建設業全体の協力体制が必要である。
・国交省の現場の配属になった人は知っていることかも知れないが、それ以外の人は余り知らない事が多いので、もっと施策に関して事業者及び事業者から社員に向けた指導を強化するように指導する必要性があると思う。
・問題を感じる施策は現在思い浮かばない。
・若手技術者の配置や女性技術者の配置はぜひ進めるべきである。
・国土交通省管轄の工事であれば適応されるが、市町村などの自治体では国土交通省の事は関係ないと言われる事がある。国土交通省の施策に市町村は従わなければダメなのか教えてもらいたい。
・適正価格と適正工期での発注。発注者の工事に対する協力が必要である。
・発注者の中には、我々と協力して「知恵を出し合い、良い品質の物を作り上げていきましょう。」と言ってくれる人も増えては来ているが、設計変更等お金の絡む段では内部調整がつかず、我々が泣か

ざるを得ないというのが現状に思える。
・国土交通省で様々な施策が行われていることは知っている。日建協としても、しっかりと運用がされるよう強く働きかけてほしい。しかし、民間の工事では、ほとんど浸透していない。今回のアンケートでも質問の趣旨は理解できるが、当作業所としては該当しないことも多い。
・週休 2 日制を工期に取り組むことや適正価格等への取組みは非常に良い事だと感じる。しかし、それを各事務所の末端まで制度の理解を浸透してもらいたい。あまりにも設計変更等の金額ばかり気にして適正な変更を行ってもらえないのが現状である。
・発注者の現場サイドは、施工円滑化に向けた施策について必要性を感じていないようにおもわれる。それでは、いくら理想が高くてもそれについていけていないので意味をなしていない。
・どの施策も有効性を感じない。
・監督職員レベルで運用にバラつきがあり、監督職員の主観や感覚により運用にバラつきがあるのは問題であると思う。
・色々な施策が行われているが、改善されているようには感じ取れなし。むしろ人員不足の時期に行うと仕事量が増える。大体が工事最盛期に行われるので、時期を考えて欲しい。
・工期のフレックス方法による設定は、施工者により設定できるので有効である。
・ワンデーレスポンスは、期待する回答がすぐに得られる、もしくは何らかの回答があるため、施工円滑化には特に有効であると感じる。
・ワンデーレスポンスは、適切に実施させられれば工事を進める上で有効であると思われるが、発注者が多忙であり運用できていない場合がある。
・ワンデーレスポンスは、その制度があるというだけでも、監督員がなんとか対応しようとしてくれるので良いと思う。
・ワンデーレスポンスは問題点を両者で共有でき、意識をもって取り組む事で、現場への影響を最小限に留めることができると考える。スピード感の向上にも繋がるのでよい取り組みだとおもう。
・書類の簡素化はだいぶ進んでいるが、以前の考え方で書類を求められることがある。
・書類の簡素化については、二十年前ほどから施策として実施されてきたが、従前と同じだけの書類を求められている感じがする。上申の過程で追加の資料を求められることが多く、発注機関に技術系の職員や、場合によっては技術を評価する業務等をいれたほうが良いのではと思うことがある。
・書類の簡素化について、数年前からずっと挙げられている。なかなか進まず成果があがっていないかもしれないが、粘り強くこれからも継続して取り組んでもらいたい。
・書類簡素化について確かに発注者への提出書類が減少しているため、発注者にとっては簡素化されていると感じると思う。しかし、中間技術検査や完成検査等の検査は非常に細かく厳しくなっているため、結局、検査のための書類を作成している。簡素化よりむしろ年々、書類は増えているのが現状である。簡素化して楽になっているのは発注者のみであることは分かって欲しい。
・ASP 方式による情報共有システムの運用は、時間の短縮につながると以前担当した工事で感じていたが、地方自治体まで運用が進んでいないのが問題である。
・工事帳票管理システムは、書類の簡素化や業務の効率化になっており、良い施策だと思う。
・総合評価方式入札制度は技術提案が伴うと非常に現場にとって負担となる。またＡＳＰや書類の簡素化については理想と現実が合っていないため二重の手間がかかったりして電子化だけで現場業務は収まらない。
・書類簡素化や ASP など、日々の業務は多少面倒くさいところもあるが、電子納品する上ではとても楽

だと感じる。
・ASP には登録するが、前段階として紙にて出力し打合せを実施するため二重の手間が生じる。
・情報共有システムは有効性を感じるが、中間検査や竣工検査時において検査官によっては紙ベースによる検査対応となるため二重手間である。
・設計変更ガイドラインは変更業務の受発注者の担当内容が明記されているから有効である。
・設計変更審査会は直接発注者の副所長クラスと話ができるので、結論が早く発注者の考え方や方向性が解りやすいので有効と感じる。
・設計変更審査会については受発注者間がしっかりと腰を据えて議題に集中できることにより、かなり有効であると感じる。
・設計変更審査会は、変更契約前の金額の把握や施工範囲の確定など有効なものであると思います。審査会用の資料作りなどが大変な場合もある。
・設計変更ガイドラインはもっと強力に推進してほしい。
・設計変更や工事一時中止など、発注者から受注者が負ける点についてガイドラインをだして運用していくことはとても重要であると思う。公平にありたいと願う。
・設計変更ガイドラインも工事一時中止ガイドラインも説明会を開いてもらい内容を確認した。受注時より状況は良くなっている。受注者の責に帰さないものは適切に発注者が費用をみるべきである。
・設計変更については有効だと考える。適正な協議による適正価格による施工が施工環境を整えるための最低限の条件だと考える。
・設計変更審査会を今回初めて開催したが、いい感じで認めて頂き良かったと思う。
・設計変更審査会は変更の方向性が速やかに決定されるかため有効性を感じる。
・設計変更ガイドラインは担当官職トップの解釈で変わる部分があるので全国共通なものにしてほしい。
・工事一時中止ガイドラインは増し分費用の項目が整理されており、書類作成しやすい。
・工事中止ガイドラインは経理上の観点から運用不可と考える。
・工事一時中止は、別工事で経験したが、中断期間があっても別の場所で別の作業をしていたという理由でまったく対応してくれなかった。もっと経費や損料を請求しやすい制度にしてほしい。
・工事一時中止のガイドラインが、他発注者にも浸透すると手待が少なくなると考える。
・「三者会議」は非常に有効であり、設計思想を確認しあうことで設計と施工条件との違いが明確となり、その後の設計変更に生かすことができる。
・設計施工調整会議は有効であると思う。
・三者会議（工事円滑化会議）や設計変更審査会を実施した場合は、設計変更内容が施工中でも明確になる。
・具体な回答まで進捗するのに時間を要するので問題を感じる。
・三者会議、設計変更審査会は受注者側から提案して行ってもらえるものなので有効であると思う。
・設計照査の結果、配筋図の変更等が必要になった場合、コンサルの動きが遅く鉄筋材料などの手配に時間を要するため、結果的に現場着手が遅れて工期が逼迫する。
・「設計照査ガイドライン」の運用をしっかり行って欲しい。昨今、関係機関調整、住民合意、用地確保、法定手続き等が未完了のまま、計画設計発注が多く、契約後の設計照査の一部として上記対応業務を求められる。また、大型プロジェクトともなると照査業務途中での担当者交代もあり、条件の決定に際して必要な検討事項、条件確定の時期についての整理すら儘ならない。
・今後さらに人材確保が難しくなっていくのでプレキャスト化の推進をしていただきたい。

・現場の省力化･効率化。情報化施工やプレキャスト活用化等の新技術･新工法の開発･活用は受発注者とも一定程度の評価を示していると実感している。
・施工円滑には受発注者間のコミュニケーションが大事だと考えるが、甲乙対等の立場では進んでいない。発注者側は、優越的立場を利用した対応がいまだに横行していると思える。
・純粋に設計変更を認められる内容でも、前例となることを嫌う発注者の担当者の判断で認めてもらえないケースが多い。
・発注者がコンサルからの納品時に確認しておけば、このような問題は生じないため、設計成果品の竣工検査時点での確認が必要である。
・４週８休への取組及び技術者確保に係る施策は継続して行なっていただきたい。
・国交省だけの取り組みでは、間違いなく中途半端なものになると思う。長時間労働の問題に対しては、厚生労働省と連携をとり、建設業界を未来あるものにするには文部科学省と連携をとり改革を行わなければならないと感じる。日本全体が変わるべきだ。
・完全週休 2 日制は有効性を感じる。建設業の古いイメージが一層され人材確保に繋がると思うが、作業員の賃上げが必要になるのではないか。

14）作業所で本工事着工が遅れた要因（グラフ：P33 図 11-4）

・発注者側の決裁が下りなかった。
・遅れたというよりも、設計図書のとおりに着手できず計画修正を余儀なくされた。そのために、新たに計画に要する時間、そして増工となった分だけ工期を要した。
・地質ボーリングの追加のため、本工事の工程に影響がでた。
・電力会社との協議が未解決なため電力が供給されず着手できない。
・本体工事のみしか設計されておらず、当然必要となる対策工が未計上であった。また、調査がいい加減で発注条件と実際の施工条件が大幅に異なったため。
・工事用道路がなかった。
・占用形態が完了していなかったため。
・工事説明会を行ってからの着工ということについて、事前の条件に明示されていなかった。
・本工事着工と準備工事着工が同一日であることが仕様書に明示が無く、事務所の建方と開所が遅れた。
・地元協議が未解決で行政機関との調整も不足しており、さらには設計の不具合もあった。
・契約日が着手日であった。それから計画書等の書類を作り諸々の手続きをしたが、発注者側の手続き未了のため工期が遅れている。
・契約後に、当初予定外の追加工事が発注され、その間当初予定工事に着工できなかった。また、隣接工区の工事が遅れている間は着工できなかった。
・発注者から正式な設計図書が渡されなかった。
・地元工事説明会開催後の着手を約束されたため。
・隣接工事の盛土工事が完了するまで待ち、その後坑口前の伐採や坑口までの進入路兼用の路体盛土が追加工事として施工し３カ月程度トンネル工事の着手が遅れた。
・猛禽類への影響調査が遅れたため。
・河川内工事のため、秋からしか工事ができないのに発注は春だったため。

15）書類の削減について（グラフ：P36 図 12-1）

・APS に上げる前に紙による打合せを行っているため、書類の削減にはつながってない。
・自治体は未だに紙提出が基本である。
・休日作業届けのみ運用している。
・「道路橋関連資料の保存業務」により、最終的に全書類をＰＤＦ化せねばならず、簡素化につながっていない。対価はいただけたが、本来は発注者側が主体となって取り組まなければ一向に重複書類は管理されていかないであろう。
・現在は履行報告と一部の報告にのみ利用しているため簡素化になっていないと思う。
・持っていかなくていいので時間が有効につかえる。

16）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理由（グラフ：P38 図 13-2）

・技術的難易度の高い提案を行ったため。
・10 億以上の請負だと 1 人技術提案担当の職員が必要となる。
・技術提案効果確認の会議があったため、その対応資料の作成に時間が掛かった。
・技術提案を履行するのに検討事項が多いため。
・社内的問題だが、案件を受注するための技術提案が多く実際の施工を考えていない部分が多い。
・技術提案計画書の詳細版が必要となる。履行できない場合は協議が必要でありハードルは高い。
・実現困難な技術提案をした我々受注者の責も多分にあると思う。

17）総合評価落札方式における疑問や問題点（自由意見）

・受注前の技術提案より施工途中の技術提案のほうが有効であると思うので、今後は総合評価落札方式における技術提案に対する評価点は少なくするべきだと思う。
・技術提案の評価基準が不明瞭で、各発注機関から同様な評価が与えられているかわからない。
・受注ありきの総合評価方式になっており、品質が向上するとは思えない。
・提案内容がマンネリ化しており他業者と差の付く提案内容ではない。
・技術提案が適正に評価されているのかわからない。地方自治体ではその傾向が顕著である。
・工事費がかかる技術提案事項は評価されやすいが、効果があっても工事費がかからない提案は評価されないと感じる。
・技術提案を履行するために必要なコストや技術提案数について制限を設けていただきたい。
・作業所環境改善への取り組みが、総合評価落札方式の提案項目と正反対である。
・入札制度のなかでは金額のみで受注者を決めない仕組みで有効であると思う。
・総合評価落札方式も結局は価格競争となっていると感じることがある。
・技術点により価格差を逆転している例もあるが、技術点ではあまり差がつかないこともあり、発注者側の採点基準に疑問に感じる。
・総合評価方式の評価の正当性が不明確に感じる。技術提案のコストについても高い金額や提案数を増やさないと点数を獲得できない。過剰な提案になっており低価格で品質の高いものを採用できるよう改善するべきと思う。金額上限の明示や過大な提案は減点するなども有効であると考える。
・技術提案についてはどうしても必要以上のものになり、コストも掛かってしまう。つまりは低価格受注とかわらないのではないか。

・発注時の条件と施工条件が大きく異なり、技術提案の提案内容が履行できなくなる場合や、発注時より多くなる場合が多々ある。
・少しでも技術提案の評価を上げようとして、数多くの提案を記載することが常に行われている。しかも記載したことは全て行うことは、現場での負担が大きい。発注者が評価しなかった技術提案項目については履行責任が発生しないようにしてもらいたい。
・技術提案も同じような内容をよく目にする。最近は過度なお金をかけた提案も目立ちなんのための提案なのかよくわからない。
・落札するために、実現不可能な提案をする受注者も悪いが、それを評価できない発注者にも責任はある。受注するためだけが目的の技術提案を行う場合があるのではないかと思う。
・技術提案により本来設計変更となるべき項目が、受注者の持ち出しで実施しなければならない。
・技術提案を行う際に、かなりの労力が発生するので、体力のない会社では継続してできないと思う。技術提案した物件が全て受注できれば投資に見合うが、殆どの場合受注できていないと思う。また、技術提案で受注した場合は履行義務が発生するため、それだけで業務量が増大する。
・技術提案の採点において金額及び技術的に理想となるものが高得点をあげ、実際の現場では困っていることが多々ある。理想を追い求めることは大切だが、理想が先行し過ぎではないかと感じる。
・発注者が本当にいいと思う提案にはお金を払う等の制度になればいいが、受注者のみがリスクを背負う制度になっているのではないか。
・技術提案は入札時に作成するため、実際の施工に即さない事象が発生する。現場業況が判明した際に臨機応変に現場に則した内容に変更協議ができる体制が必要だと感じる。
・技術提案の目的は提案した効果を確認することだと思うが、提案した内容の数値や言葉を一語一句確認できないと不履行であることに疑問を感じる。
・提案した技術が品質や出来形、施工性などに資するものであれば良いが、ただ単純に点数がとれる提案だからといって入れ込まれるものが多い。現場条件、効果など実態にあった提案が高評価される仕組み作りが必要と考える。
・提案実施のためのコストが大きく、工事の採算性に影響を与えている。点数と応札金額の計算方法などについても見直してほしい。また、応札前に点数を提示するなどの方法も検討してほしい。
・制度が定着して１０年ほど経過し、マンネリ化しているものもあると考える。制度を検証して、改善する必要があるのではないかと考える。
・技術提案は、入札が終わった時点で、どの項目にどのような採点をしたのか企業に通知して欲しい。そして、その結果と実情と照らし合わせ、不要な技術提案や効果が薄い技術提案を明確にし、企業側で提案内容を取捨選択して、できる限り現場の負担を減らすべきだと思う。
・受注業者の提案内容の公表があってもよいのではないか。
・適正な工期の中でより良い出来形、品質、安全を追求するのは当たり前のことであり、工期を短縮できれば原価の圧縮にもつながる。各社の技術や工夫によって具現化されるものは、工事評定にて適切に評価、反映されれば良いことであり、もっとスマートな入札方法に帰依すべきである。
・総合評価落札方式が採用されてからかなりの期間が経過しているため、特に工事目的物の品質向上に係わる項目である、コンクリート構造物、土工事などについては、非常に有用な提案項目を発注者が抽出するとともに、特記仕様書等に反映させることで、当初設計から当該項目の金額を積上げるべきではないか。それにより、施工業者の負担が減少し、構造物等の品質向上にも寄与できる。
・基本的に、技術提案に係わる費用増加については、今後発注者と協議のうえ設計変更の対象にできる

方策を考えていくべきである。
・現場との条件不一致の際は簡単に提案を変更できるようにするべきだ。
・総合評価項目を履行するに当たり、多額のコストがかかるのが現状であり、適正な費用を追加費用として認めていただきたい。また、条件が変更となり、実施する必要のないような項目や現実的に実施できないような項目は、無理に別案を提案するようなことはなしにしていただきたい。
・提案がどんどん高度化、高額化している。発注者が無償で高品質な成果品を受けるこの制度は妥当ではないと思う。
・本当にその工事に必要な技術なのかを加味せず技術提案として受入れられているものが多すぎる。
・総合評価落札方式は発注者の発注都合になっているのではないかと感じる。施工管理基準に沿って施工をすれば品質は確保されるし、長いスパンでみれば、技術提案で品質を向上したとされる物件と大差はないと思われる。結果的に落札金額を下げる手段と感じる。
・評価点獲得のためのオーバースペックな内容の提案をしがちである。本来の目的以上の機能を付加する提案が多くなっている。
・現在の総合評価落札方式は、ベストではないがベターだと思います。
・技術提案に要する費用は受注者負担となるため、提案数が多い発注者の場合、原価を圧迫する要因となる。提案費用の上限を設定するなどの対応を発注者には求めたい。
・現場では提案の履行が重要で、工程への影響が出る場合もある。
・現在の総合評価落札方式においては、技術提案の評価比率が高すぎるのではないかと感じる。
・技術提案の１点は、コストで挽回することが難しいぐらいのウェイトがあるので、そこまでいるのかと感じる。現状では技術提案が案件受注だけの道具になっている気がする。
・技術提案はどの会社も横並びの状態であり、見積金額の低いところが受注している感じを受ける。
・技術提案のテーマに工期短縮をあげるべきではないと強く思う。
・技術提案は不良業者を排除するための試験だと認識している。決して発注の遅れを受注者に負担させるものではないし、施工条件が整わない中での無理な工期短縮は適正な品質確保や業界の労働環境改善にも反するものである。
・発注者の設計に不具合があれば、設計変更で柔軟に対応されるのに対し、技術提案が履行できない場合は変更がほぼ認められないことは、不平等であると思う。両方とも同じ契約内容であることには変わらない。技術提案が履行できない場合、工事点数の減点があり、その後の工事の受注に悪影響となることが多い。工事費の減額で対応してほしい。当該工事のみの影響で済ませてほしい。工事担当者の負担が大きい。
・技術提案が提案のための提案となっており、必ずしも技術的に有効な内容となっていない。評価する発注者の技術力向上が必要である。
・技術力を確認する意味では必要である。
・技術点の増加を目的に実際に実現できないものを提案する場合があり、受注するとこれが後々まで現場の負担になる場合がある。また、実際の施工条件が受注して工事を始めるまで分からない場合があり、これが実現できない提案の要因となる場合もある。提案項目が多岐にわたり膨大な場合があり、提案作成に係る労力や費用が負担になる場合がある。提案に対する評価が不透明で、評価結果やそれに対する考察等をできるだけ公表すべきと考える。
・本来、設計に入れるべき項目を、技術提案による請負者の施工で済ませている事項がみられる。これらは、高額な提案に繋がりやすいと思われる。項目を絞るとともに、提案総額を決めた適正な方法に

移行してほしい。
・高点数を獲得するために、現場に負担の大きい過度な提案内容になる傾向がある。
・発注者が本当に必要としている課題となっているかが疑問である。また、提案内容が適切なものが選ばれているのか、正しく評価されているのか疑問である。
・審査結果の情報公開を細やかに実施すべきである。
・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。
・総合評価方式による所定外労働時間増加もあると思うが、作業所の適正人数配置が一番問題である。
・技術提案では、本来行うべき事柄以上に過度に品質管理、安全管理を行う必要あり、コストと時間をかけて履行している。しかし、実際には履行することで品質や安全の向上につながっているとは言い難く、無駄なことをしている場合が多いと感じる。
・地中埋設物等の設計変更が不可はおかしいと思う。
・総合評価点の点数の差をもっと大きくして、発注者が評価する提案を理解しやすくすべきと思う。
・技術提案をして受注した工事は、技術提案した内容を必ず実施しなければならなくなるが、現場の特性に合わない提案だと断定できたとしても、提案した内容を実施せざるを得ない。提案内容が無駄と言えることになる状況において、提案内容の削除が出来る方式になれば良いと思いう。
・明らかに出来そうもない提案に関するヒアリングが発注者からあっても良いのではないか。
・技術提案項目が多くなりすぎると、本来行うべき施工管理業務等に費やす時間が減り、時間外の短縮や休日取得がしにくくなっている。
・技術提案が他業者との差別化を図るために、段々エスカレートしており施工自体の効率を低下させ、業務を増やしている様に感じる。また、提案して履行できなかった場合のリスクもあり、現場において対処に困る場合も生じているのではないかと思う。
・有効な技術提案は全体の 1 割程度だと思う。残りの 9 割は労務環境の悪化、長時間労働へ繋がっているし、予算も圧迫している。
・技術提案のテーマが、「費用を出しにくい項目を請負者に何とかさせよう」といった内容のような気がする。
・技術提案に対し有効性があるものに関しては半額程度を設計変更にて計上できれば、より技術の発展につながると思う。
・近年、i-Construction によるプロセス全体の最適化が図られるよう、全体最適の考え方を導入し、サプライチーェンの効率化、生産性向上が目指されているが、技術提案は受注各社特有のものが多く、i-Construction に相反するものと認識している。もはや入札制度の遺産だと思う。
・現在の技術提案に昔はあったオーバースペックという概念が薄れてきた様に感じる。提案数も限定されているものの一つの提案に複数の技術を導入する記載が認められているため、実質、提案数が増加して予算を圧迫している。提案した技術の中には成熟していないものや、コストが提案時より施工時期に増大しているものもあり、労力とコストを要する。これらに疑問を感じるが、他社との差別化を図るためには仕方がない。
・工期短縮の技術提案をテーマにしてはいけないと考える。理由は、工事着手時期や、工事中の一時中止等が発生した場合、技術提案の工期短縮を明確に区分することが難しい。また、工期短縮は、作業所閉所の妨げとなり、時間外が増加する要因である。
・難易度の低い工事における技術提案の必然性が無いと感じる。

・発注者から高い評価を受ける提案が、本当に効果が高いのか疑問である。過度な技術提案になっているのを感じる。
・評価方法や結果に対してあまりオープンになっていないように感じる。また、組織力の差が技術提案の内容や見せ方に繋がり、差がつくケースが多いと思う。その結果、特定の企業が優位性を得て、他企業は弱体化するか工種的な経験値を積み重ねる事が出来なくなる。今後も防災や減災には、スーパゼネコン、中堅ゼネコン、地方ゼネコン等々、それぞれが存続できる環境を整えて頂きたい。当然企業側も努力する事は必要である。
・提案内容が高価なものは現場運営上支障となる。また、設計で本来あるべきものではないかと思われる提案がある。
・特記仕様書の総合評価施工計画条項には、「施工条件等の変更により、技術資料に記載したVE提案及び施工計画の内容に基づく施工が出来ない場合には、監督職員と協議するものとする」とあるが、事前協議の段階で受注者の責に帰さない場合に於いても「契約条件として記述内容の履行は責務であるので不履行は契約違反」とのことで却下された。
・協議となると施工条件等の変更理由が明示･検討不足等、発注者側の粗相が明確となる場合があるためか責任の所在追及や不備を認める行為に対して不快感を示す発注担当者がいる。
・技術提案の内容が同じだけではなく、記載した数値、文字一言一句同じ事を履行しないといけない。受注前に想定で記載したもの通りを要求され、現場の施工条件に合わせて変更する事が出来ない。
・工程短縮など、発注者が抱える課題をそのまま、総合評価落札方式の課題とし、受注者に押し付けていると思われる部分がある。問題の解決には受発注者が一体となって取り組む必要があると思われる。
・技術提案の履行確認が検査でもよく受けるが、大事なのは履行することによる効果であると感じる。
・受注者であるので技術提案を履行しなければならず、自社で提案しているため、記載されている事は施工するが、正直、自社にも言いたいがＮＥＴＩＳ等に拘りすぎて本質を見失っているように感じる。意味の無い提案項目が多すぎる。発注者、受注者ともに現場の条件を良く理解した上で提案して欲しい。施工していてむなしくなる。
・発注者、請負者両方を疲弊させている。労働時間の長時間化に拍車を掛けている。
・技術提案に対する受注後の縛りが非常に厳しいため、実際工事を行うとおかしいと思うようなことや実現困難な提案があるので、もう少し柔軟な対応をしていただきたい。
・技術提案数を限定して過度に多くの提案が出来ないようにするべき。
・技術提案は、品質・技術向上の観点からすれば素晴らしいものもたくさんあるが、かなり高価のものも存在する。過剰な提案は評価されないという事例もあるが、実際に入札時に評価したものについては、その対価を発注者が負担してもよいのではないか。
・工事を受注するには技術提案での高評価点を得る必要があり、そのために高価な提案項目になり技術提案費用があまりにも過大になりすぎている。
・技術提案の項目数が多く、履行確認、資料作成に作業所業務が増える。項目数の上限を設けるなど、項目を減らすべきだと思う。
・技術提案の履行書類のボリュームやグレードに対する発注者サイドの要求レベルが、担当者の主観によって個人差が非常に大きい。
・一度に沢山の技術提案をしているが、施主側から見て不要な項目、評価しない項目については実施しなくても良いシステムにして欲しい。
・技術提案の評価方式がブラックボックス化していて適正に評価されているか疑問を感じる。

・技術提案の課題が画一化してしまい、工事ごとの特性が反映されていない。したがって、マンネリ化した技術提案となり、正当に評価されているか疑問に感じる。
・当作業所工事では特に関係ないが、諸官庁発注工事では採用されているが、社内の技術開発部門において提案を考えている為、現場サイドとしては、受注して初めて内容を知ることになるため、その時の引継、その後のフォローアップが重要になってくる。
・努力が報われないことが多く、体制の取れていない企業によっては労働者への負担になっているところが多いのではないか。
・技術提案の内容確認の提出書類について「提案内容がその他の方法と比較し有効であった内容の資料を提出せよ」など最近は技術提案の証明内容について要求度が上がっている。
・技術提案方式は、評価された提案内容がしっかり公開されるべきと考える。
・評価された提案内容が工事費に反映されないことは問題である。
・提案内容の採用に当たっては、コスト化して、受注者に還元する方法が必要である。
・技術提案内容のオーバースペックによる役所判断をもっと厳しくしてほしい、過度な予算の掛るものが増えている。過度の対応にならなければ企業の独自性がでてよいと思う。ただし、その際に受注が偏り問題視され、発注者側が受注調整とも判断されかねない、要領や点数配分等が行われるのであれば、本末転倒のような気がする。

18）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か
（グラフ：P40 図 14-2）

・低価格受注と関係なく、建設業界の労働時間が長いのは構造的な問題である。行政と発注機関がもっと真剣に時短への取り組みを考えなければならない。
・どんな世界でも「安かろう、悪かろう」であり、低価格受注であればどこかにひずみが出るのは必然である。低価格受注でなくても、工期設定や提出書類の多さで所定外労働時間の増加に繋がっている。
・落札率に無関係なく慢性的な職員不足のため。
・低価格受注と時間外労働の増加は、直接的には関係ないと考える。
・低価格受注による労働時間の増加はないが、発注者対応による所定外労働時間の増加は大いにある。
・低価格受注したから人員をつけられないということは感じたことがない。
・低価格受注だと予算がないため、コスト削減のため配置人員が不足し作業環境の悪化に繋がる。
・落札率は 100%だが元々の設計価格が低価格のため、所定労働時間の増加につながっていると感じる。

19）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理由
（グラフ：P41 図 14-3）

・設計変更ありきで発注するため、変更業務に支障をきたし、所定外労働時間の増加に繋がっている。
・仮設や機械等の損料は、平日と休日の区別がないため、損料を圧縮するには休日稼働を増やさざるを得ない。
・発注者から求められる資料などが多い。また、協議などに時間を要するため。
・技術提案の履行に大きな負担があるため。
・昼夜施工実施のため。
・利益率を考慮し、人件費を削りギリギリの職員構成で施工管理せざるを得ない。

20）低価格受注における問題点を解決するために受発注者が行うべきこと（自由意見）

・発注者は最低制限価格を上げる。
・官積が正当な価格であるので、官積±5%以外を除外する。（5.0%の価格が上限＝上位）
・低価格（85%以下ぐらい）の入札者は落札されない仕組みを作る。
・受注後の変更追加工事については、同じ落札率での契約となるため施工業者にとっては非常に厳しい条件となる。変更追加工事については、施工業者の責任範囲ではないと思われるので、落札率については協議するよう検討願いたい。
・発注者が現場条件にあった積算を行い適正な最低価格を算出し、適正価格内で業者を決定する。
・税金を使う公共工事では、所定の品質が確保されれば価格は低い方が良いのは当然だと思う。そして入札に当たり、適正な最低価格を設定して過度の低価格を排除する今の方法は正しいと思う。ただし、競争により常識を外れた過度な低価格となることを避けるために、最低価格は適正価格の 8 割から 9 割前後に留めるべきではないかと考える。
・いまだに落札率を 70%から 80%が適正と言っている議員がいる。90%以上は談合だと疑っている。100%が適正価格だという事を発注者が自覚しないと、今の価格競争が収まらない。
・様々な施策が講じられているが、受注者は受注しないと生活できないので、結局価格ありきの入札額になってしまう。価格が高額でも技術提案等で高得点であれば工事価格を逆転できる配点にすべき。
・最低落札額の査定をちゃんと行う必要はある。総合評価において技術点でほぼ満点をとる会社が多く結局コスト勝負になるので見直しが必要である。
・価格だけでなく、技術提案、監理技術者ヒアリング等を条件に入れるべき。ただし、過度な提案合戦にならないよう査定する発注者側の技術力向上が必須である。
・民間の受注方策に対し、低価格受注という言葉が生まれること自体がおかしい。この値段でできますよという企業努力に対し、監理をきつくするのは間違っている。ダンピングがすべて悪いのではなく、よく精査するべきと思う。
・技術提案の廃止、若しくは発注者が認めた技術提案については「内容に見合った金額を支払うこと」。で、適正な工事価格となる。
・事業計画当初より受注者が参画することで、無理な工程や施工計画、コストによるリスクが低減されると考える。
・工事受注後も工事価格の交渉を正当にできるシステムやルールを構築してほしい。
・総合評価落札方式の場合、技術提案の評価点が入札時にわからない。入札時にはおのずと工事受注のために低入札ギリギリになる。入札が調査基準価格当てゲームになっており、この状態が数年間ほぼ変わりなく続いている。入札制度の見直しが必要と思われる。
・設計変更金額にも落札比率が掛けられてしまうのは問題があると思う。設計変更により新工種が発生した場合、必ずしも当初契約の落札比率で施工できるわけではない。全工種一様に利益が出るわけではないので、当初契約の落札比率で設計変更を行うのは安易だと思う。
・見切り発車の発注は今後の課題であると考える。
・低入調査等の無駄な経費を費やしてまで低価格受注を成立させるシステムを無くすことが必要である。
・低価格受注では、その工事の下請け業者等が適正な利益が得られる可能性は低いと思う。
・低価格受注では、原価管理だけで、通常工事より書類の手間が増えている。
・協力会社が無理な価格で契約しない、また元請け会社としても無理な価格での契約を強要しない。
・最近の発注者は、入札段階での発注者側の積算間違いを入札前に発見出来なかった受注者側に責任が

あるとの理由で変更協議すら応じない事がある。
・現場状況にあった積算がなされていない場合があるので、工事内容に適した対応を柔軟に行っていただきたい。
・積算基準に該当しない工事について、発注者側の知識や見積技術がないと相当に安い単価で決まってしまうことがある。
・法定福利費の考え方を共通認識として欲しい。
・自治体により差のある「調査基準価格」「最低制限価格」などをすべて統一すべきである。
・落札率が高くても施工条件により厳しいことがある。積算を上回る入札金額についても枠を設けるべきである。
・積算算出根拠となる要領や物価が実情と、かけ離れた工種や品目があるため実情価格を適正に把握し価格設定することができれば、低価格受注における問題点も減少されるのではと思う。
・低価格受注とは関係ないが、落札率が高いとマスコミ等の報道対象となり、適正な受注行為であっても悪いイメージを一般の人に植えつけられる事があり理不尽だと感じる。
・低価格受注はできないようにすることだと考える。
・受注額の 3%相当の技術提案で落札競争を行えるような形態が望ましい。低価格は、受注者だけでなく協力会社へも多大な不利益を発生させる。
・工事量が減少したときの施策としては、やはり最低価格の底上げしかないと考える。
・総合的に同等の品質で、低価格を求めるのはありと考えるが、元の形と異なる、断面が変わるといったことに発注者側が対応してくれるのかという懸念がある。
・下請け業者へは適正な価格を支払わないとならないため、元請業者は工事を獲得するにあたり現場管理費、一般管理費を落として受注することが多い。そのため、最低落札率を上げることにより経費の落とし幅が減るため適正な現場運営ができるようになる。
・一般管理費について、同一の規模、業種、地域に属する企業は同質であると仮定することは、画一的な施策を全国一律に実行する上で有効だろう。しかし現実には、企業は互いにその収益・コスト構造に違いを持っており、そうした仮定に基づく積算や入札制度は業界の健全な発展を歪めているのではないかと感じている。積算ソフトの利用や情報公開によって、事業者は予定価格を相当程度の確度を以って事前に類推できるようになった。予定価格から最低制限価格を類推できることから、受注の確保を目指す事業者がいれば、採算を度外視して最低制限価格をぎりぎり上回る入札を行う。そもそも、一定以上の品質サービスを得られるのであれば、低い入札額で落札される一般競争入札は発注者として望ましいはずである。さらに、ダンピングが低品質を生み出す可能性はあるものの、ダンピングがなければ必ず高品質の成果物になるとも限らない。また、建設業は単品・受注生産であるとともに、その成果物の品質評価を行うことが必ずしも容易でない。成果物の不具合はすぐに表れるのではなく、時間を経て表れてくることが多いからだ。こうしたなかで、発注者は公共調達のエキスパートを育て、そうした人材が育つための誘因付けを発注機関のなかに制度化し、裁量権の拡大を図っていただきたい。受注者は、契約後ＶＥなどの活用で、発注者の調達価格を下げることに対して積極的に取り組み、裁量権のある担当者がこのパフォーマンスや成果を評価し、次回の受発注に反映していただければと思う。
・発注者が事前に予定価格を公表することにより、受注者がその金額で施工可能か判断し応札できるようにする。
・低価格受注は減少してきており、近年行われてきた対策の成果が出ていると考える。

・東京都発注に関することであるが、大型案件と 20 億以下案件で低入札の落札率のラインが相違しているが、金額が大きいと落札率のボーダーラインが下がるのはおかしいと思う。適正価格とういのが、何であるかわからなくなり、建設業に従事していない人から見ればおかしいと思うだろう。
・入札業務を公開し、オークション方式で受注業者を決定する。
・発注者による近隣調整の遅れや支障移転の未解決など、工事発注前の事前作業などが遅れ、当初工事契約の内容と大きく変わっているにもかかわらず、工期延期や数量変更による追加、変更契約を行ってくれない。
・お互い立場が違うので、簡単に解決するものではない。受注者が有利に働く施策ができたとしても、利益目標が上がるだけで、現場で働く末端の人まで十分にいきわたるまでには時間がかかるし、それよりは労働環境改善につながる施策に努めたほうが良いと思う

21）４週８閉所できない理由について（グラフ：P42 図 15-1）

・当初着工に遅れが生じ、その工程の遅れを解消するため。
・他業者との工区調整、設計仕様が未決定の箇所がある
・発注者の都合により、受注してから本体工事に着工するのが大幅に遅れている為。少しでも工期短縮するため。
・追加変更が多すぎるため本来の請負分に加わり繁忙状態になる。
・発注者と地元との協議未決、発注者と架空線会社との協議未決等の理由から、工事着手が遅れたため工事工程にしわ寄せがきている。
・開業時期ありきの工期設定のため。
・４週８休では竣工日までに工事を終えることができない。
・河川工事で施工可能日が非洪水期に限定されているため
・トンネル工の積算工程は、月当たり 23 日稼働となっているので、そもそも現実とマッチしていない。
・昼夜勤問わず 24 時間稼働現場であり、人員不足により交代での代休取得のスケジュールを組めない。
・そもそも日曜日の休工日以外作業所を閉所する考えがないために、当初から 4 週 4 休であった。現在は工程も厳しいためそのまま 4 週 4 休を継続している。
・工区が複数あるなかで、当工区が一番工期のかかる工区であるため周りに気を遣い休めない。
・道路上での土木工事のため、工事を進捗させる上で何が起きるかわからない。そのため極力工事を進めたい。
・開通を目指して新たに工事を受注した業者が現場に入れるように工事を進めなければ会社の信用を失うため。
・ある程度先の見通しがつくまでなかなか完全土曜閉所は行えない。特に冬季工事において北海道は降雪期があるため。
・問題なく工事が進めば良いがトラブルがあった時に工期を超えてしまうため、最終工期が見えるまではとにかく工事を早く進めたいから。また、コンクリート打設が休日の前後になると、準備や湿潤養生のために出勤する必要がある。
・これまでの工事に於いても良く休んでも４週６休が最大で、工程等の問題が無くとも休まないというこうとが、通例になっているところがある。

22)「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などの仕組み作り」を試について（グラフ：P43 図 15-2）

・トンネルと、それに接合する橋梁の設計コンサルが異なる場合、設計時期が異なることが原因だと思うが、トンネルと橋梁の設計や施工方法に一貫性がないことがある。これを、施工者が設計照査で質問し回答を得る必要があるのが現状であり、やはり発注者と設計者により事前に解決すべきだと考える。上記より、ゼネコンは施工という区分を守った方が責任の所在が明確になると思う。
・設計はコンサルへ発注しているのだから、契約図書通りの施工をして不具合が出たのであれば、それはコンサルへ補償を求めるは発注者が責を負うべき。
・発注者、設計者の技術力不足を感じているが、すべてにおいて受注者まかせではさらにレベルダウンが懸念される。
・中央官庁の発注担当者の方は、工事竣工前に引継が十分に行われていない状況でいなくなることが多い。やはり、竣工まではいてほしい。
・追加変更工事の設計を施工者が行い、最終的にサービス設計となっている実態を変えないといけない。
・設計と施工の責任の所在は、明確にしておいたほうが良い。しかし、設計の段階で発注者、施工業者の意見を取り入れるような三者会議は有効であると思う。
・再設計などが残業の原因のひとつ。発注者が行なう交渉や追加工事を随意契約してしまうため。
・監督支援業務(PPP)の適用工事であるが、監督支援業務の遅延により、工事着手時に済んでいるはずの協議関連も完了しておらず、迷惑をこうむっているため。
・施工条件不一致や設計図面の相違、あるいは既設構造物が不明であったりした場合、調査費用や施工後の対応など、施工者側で一部費用を負担する可能性があるため、あくまで発注者側の指示により調査施工し、その費用は発注者が払うのが筋であると思う。
・役割分担が明確であれば、事業当初から関与することで、人材配置等の計画を立てやすいため。
適正な工法、工期設定等、メリットは高いが責任の所在を明確にしておくべきだと考える
・多々無理な工法もありコンサルと施工会社が当初から関与したほうが変更協議もスムーズに行える。
・設計施工調整会議の際に、設計（コンサル業務）の不具合等が散見されるため。事業当初から三者の関与があれば、不具合に関する設計変更を抑制でき、三者の省力化に期待できると思う。
・設計業務の段階で現場踏査が出来れば、実施可能な計画をもってスムーズな工事着手が出来ると思う。
・設計の段階で、図面に書くだけ、構造計算をしているだけで、現場条件、施工順序を考慮していないところが多すぎる。結局、変更をして設計施工となり業務が増える。
・設計にあらわれない施工上の仮設備や安全対策等細かいところまで検討出来るため責任の所在を明確に受注後の設計変更の手間を軽減するため施工方法を考慮した設計をするため。
・施工条件から施工方法、工法等を提言できるのは、今も昔もゼネコンである。設計コンサルは、専門業者やゼネコンに確認をして設計をする事が多い。
・施工会社の立場からすれば、事業当初から計画から参画することにより、設計の考え方が明確になると共に、施工側の意見も反映されてくる。
・コンサルや施工業者が事業当初から関与すれば効率よく進められ無駄がないと考えられるが、それが適正であるかチェックする能力も必要になる。
・コンサルの設計が現場条件に合致していない工法の採用等が、近年多くみられるようになったので、当初段階からゼネコンの関与が必要と思う。
・発注者が施工会社に調査や設計を求めてくるため線引きが必要と思う。もしくは、施工会社が調査や

設計を行った際は、その調査・設計費用を適正に支払う仕組みが必要である。
・多様な入札契約方式を経験していないのでよくわからないが、設計はコンサル、施工はゼネコンと区分している現在でも、施工出来ない図面をゼネコンが修正しなければならない等の状況があるため、責任分界点を明確にしたうえであればいいのではないかと思う。
・発注者の技術力不足により設計の不具合を見落したまま発注され、その後の再設計により工期が圧迫され施工会社が被害をうけることがある。設計の不具合等について発注前にきちんと確認される体制は必要だと感じる。また、設計施工一体発注は建設会社のリスクが大きくなりすぎると感じている。
・施工会社は事業当初から参画すべきではない。なぜなら、発注前の短期間に全ての現場条件を設計に反映できない。計画段階から施工会社が参画した場合、条件の相違による設計変更は認められないおそれがある。現実として「標準図活用方式」では設計変更が認められないケースが多い。
・三者会議を開催し、発注者が適切な采配を振るえば問題ない。むしろ、設計施工で牽制しあってこそ、廉価で品質の良いものが造られると感じる。
・事業のゼネコンが当初から関われば入札時に不利益が発生する。また、現在の技術提案の入札方式もなぜその技術が評価されるのかわからない場合が多々ある。
・発注者の技術力低下が著しいため、ゼネコンの負担が増える可能性が高い。
・公共的な土木事業においては、事業影響が地元から広域に渡るため、事業計画、基本設計にはゼネコンは関与すべきではないと思う。
・事業当初から施工会社が参画することは、施工会社により大きな責任がかかるため事業当初から参画すべきでないと考える。
・設計不十分で詳細設計等をやり直している現状がある。
・発注者・コンサルに設計に対する責任感がなさすぎる。コンサルに書かせて、また、そのコンサルも下請けに流して、チェック不足のまま成果品として収める。図面に不具合があるなど、施工困難な設計であっても、請負者側が設計照査し、改善策をすべて請負者が立案することが当然と思っている。最初からゼネコンが関われば、こちらに業務や責任を大きく割り振ってくるに違いない。
・施工会社の立場は発注者に対して強くないため責任が曖昧になる。
・現況不一致、設計変更時にコンサルを介した場合、方針決定までに日数がかかる場合ある。
・形が出来上がるものであれば良いが、地域行政機関、地元や環境問題が係わってくると民間では責任が重くなる。
・総合評価方式は、民間企業の技術を採用する上では有効な手法だが、提案書作成や設計業務に多大な労力を費やすことになる。その上で受注ができない案件が続くと、会社の体力が低下する恐れがある。
・責任範囲を明確して実施してもらいたい。
・入札方式を多様化して複雑化しているが目的が良く分からない。
・民間業者のノウハウを活かした関係先調整を行った方が、迅速に着工できる場面が多いため。但し、人件費相当の対価ではなく、工事費率の最低 10%をフィーとして還元することが必要となる。
・民間業者が事業当初から参画することで、現実的な事業計画を進めることはできるが、発注者が事業計画そのものを丸投げする行為に近い事が多々ある。
・あくまでも発注者が主体となって事業を成功させるといった担当者の意識低下が根本要因にある。
・民間業者が契約前に事業へ関与すると、入札案件ごとに計画等の業務を行わざるを得なくなり人材を投入することとなり人員不足に陥る。
・発注者と民間業者とのリスク分担を明確にしたうえで事業当初から関与することで、発注者としては

良いものを早く安く造ることができ、民間業者は適正な利潤を確保することができると思う。また、業界が一丸となって事業を進めていくことで業界のイメージアップにもつながると思う。
・難易度の高い工事においては、発注後の設計変更に対する柔軟性を高めてほしい。
・人材不足、財源不足を補うことができるかもしれない制度であるため。
・三者協議以外にも図面の不手際、施工中の問い合わせに真摯に対応すべきだと感じる。
・責任分担を明確にした契約は必要となるが、発注者支援としては最も効率的な方法だと思われる。
・現在の工事は、当初設計がほとんどの工種において変更になっている。これは、コンサルが確実に実施できる計画を行っていなかったからと思える。従って、事業当初からのゼネコンの関与は必要と思われる。
・契約事項を発注機関、請負会社等が正しく理解でき共通認識がもてれば、どのような契約方法でもかまわないと考える。
・民間企業が事業当初から係ることで VE に取り組みやすくなり、全体の事業費を削減できる。
・発注者側は、受注した施工者に設計思想に関わる部分にまで対応を要求することがあるのでコンサルの設計、ゼネコンの施工という区分を発注者側がもう少し理解して対応いただきたい。その点で民間業者（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関与するか、コンサルが設計、ゼネコンが施工という区分で行くのか発注者側が明確にすべきと考える。
・基本的には、責任区分の明確化のために、設計と施工は区分した方が良いと思うが、特殊な工事（大型、専門的、高難度、等）については、設計段階で詳細な施工方法、技術等について、施工業者も設計に関与すべきと考える。
・民会会社の技術力を事業当社から関与する活用するのは、より実現性の高い事業となると考えられる。また、コンサルとゼネコンでそれぞれ得意分野もあり、施工会社も事業当初から関与するのは良いと考える。
・設計が発注用になっており実施工をふまえた図面、施工計画になっておらず、設計会社の責任が不明確である。設計会社が解決できない分野は早い段階で施工会社と協力して事業を進めることが、総合的には、工期、工費の圧縮につながる。
・現状のコンサルの力量と知識の不足は目に余る状態である。工事の半分は、設計の誤りに起因する現状を鑑みると、設計段階から施工者（ゼネコン）を関わらせることが、コストダウンや様々な問題の解決につながると確信する。昔からの考え方を捨て、設計施工が一体となって 100 年保つ社会基盤を整備する時代が来ていると思う。
・コンサルだけで設計すると現地条件に合致しない施工方法で当初設計が組まれていることがあり、設計変更となることがある。施工会社が事業当初から関与していれば施工方法の助言も可能ではないか。
・民間業者の保有技術、保有資産を有効活用した事業計画が効率的に社会資本を整備していく上で必要と思う。
・ここ十年以上、調査の不足や当初設計の不備が多くなってきたと感じる。入札後の設計照査による変更で、工事に支障をきたす例も多いと聞いている。確かな技術力のある第３者が入札前に設計照査を正しく行う必要性を感じる。民間業者でなくてもよいとは思うが、必要な仕組み作りだと思う。
・途中の設計変更等による工期遅延リスク等を減らすことができる。
・発注者、工事内容等で多様な入札契約方式があってもいいと思う。発注者によっては、技術者が不足している場合は、設計施工の発注もありと考える。発注者が自ら調査設計にかかわることは、技術の継承というところで必要だと思う。

・施工業者の事業当社からの関与は、設計･施工両面での発注者・受注者間の理解を深める意味で有用と考える。ただし、責任分解点が曖昧になり、設計施工という名目で施工者（受注者）の責任を過大に負わされる危惧がある。
・設計施工分離の徹底により設計図書の質が下がり工事が円滑に進まないため。
・発注者側の施工計画が現場の実情とかけ離れた内容となっていることが多々あり、ゼネコン等も当初設計、計画に参与すれば工事が円滑に行われる。
・現在の発注者は人材不足で工事に対する知識が少ない。コンサル、ゼネコンが契約をして事業当初からかかわるべき。
・技術提案、交渉方式があるが、設計段階で技術提案を行い、それを契約内容に取り入れていくためには、事業当初からどんどん参画していく必要がある。
・「設計品質」が低下し、従事する工事という工事全てが、計画、見通しが甘いことによる工期延伸を繰り返しているため。
・建設業の理想は、設計されたものを設計図どおりに定められた工期内で完成させることだと思う。工事によって設計図に数多くの間違いがあり、その対応に施工業者が追われているのは、本来の姿からかけ離れているのが現状である。コンサルに設計を任せるのではなく、事業当初からゼネコンが参画しより良い工法、方法を提案していくべきだと思う。
・民間業者も建設事業に積極的に関与すべきと考える。
・発注者の技術力低下に伴い、契約内容を理解出来ないまま発注して責任は施工業者側へとなっている。
・設計業務を元に発注仕様書ができ施工業者が受注する。これが基本的な流れだが、受注する業者が、施工段階になって設計の不備等を発見するケースは多々ある。この際、発注者が施工者との協議に100%対応するのであれば問題ないが、設計変更を受け入れないために利用できる約束事が多く、本当に公共のために良いものをつくろうと思っているのか疑問に感じる。
・設計（仮設関係）が現場に合っていない事が多いので計画変更業務が多くなる。
・施工業者が受注後の調査、設計等行った場合、正当な金額が支払われない場合がある。
・発注後の設計図書に関する不透明さ、調査不足を痛切に感じる。
・施工できない設計をされても施工業者として困るので事業当初から関与するのがベストである。ただし、それが出来ないのであれば発注者が別途外注業者を使い設計を行い、設計変更が生じた場合にも受注業者に頼ることなく設計変更を発注者が行うべきである。
・基本的には発注者が事業調査や設計を行う能力を有しているべき。それが不可能なら正当な対価を支払って外注する。きちっとした対価を払う地盤ができれば、コンサルも育つと思う。
・現在の契約方式の場合、設計コンサルタントが設計図を作成するが、施工業者が設計照査を行い、設計変更を行う。あらかじめ施工業者が関与することで設計変更業務の軽減や、適正工期、適正金額での契約を行うことができると思う。
・建設業はマスコミから良い点より悪い点をクローズアップされることが多く世間一般からのイメージがよくない。豊洲築地移転問題でも談合を示唆するようなニュースになっているし、昔に比べクリーンな受注方式であり努力している点をアピールしてほしい。事業当初から積極的にゼネコンも情報交換をしたほうがいいと思うが、現状の建設業のイメージからするとマスコミや世間から叩かれることになるだけだと思う。

23）施工ＣＩＭ　活用推進について（グラフ：P44 図 15-3）

・CIM の成果品が、竣工書類等の公式書類として認められない限り二重管理となる。
・発注者（監理者）が理解していないと二重管理を要求される。過去にも同様の事例はたくさんある。
・CIM は設計、監理、施工のすべての面で活用できる域までいかないとどこかにしわ寄せがくる。現在は施工で先行しているが、その他のレベルアップがないと基本的に意味がない。
・設計から管理まで情報を共有してこその CIM なので、施工者の情報のみ吸い上げても役に立たない。
・CIM が施工の省力化効率化につなげるまでには、CIM を活用できる人材を育てていく必要がある。
・CIM はコンサル成果として導入すべきである。受注後の変更等が生じた場合に CIM を使うのではマンパワーや期間が掛かり、作業所への負担が大きい。
・若手社員にとっては３D として現場を観る事になり、物つくりのイメージが早く身に付くと思う。
・今現在では世の中に浸透していないので負担に感じるが、将来やっておけばよかったと思うであろう技術である。
・施工 CIM は現場の省力化につながる取り組みであると思う。
・建築現場の BIM は有効と思われるが、土木ではあまり必要性が感じられない。
・CIM には、相応の予算が必要であるため簡単には出来ない。
・CIM 対応は若手技術者に偏る可能性が高く、現在の若手不足の状況では対応できない。
・本格的な運用は時期尚早。
・現場事務所に CIM を導入するまでに、まずシステムエンジニア等の援助が必要であり、その費用対効果に疑問が残る。また、結局は人間が確認するため手間は多少減るだろうが、確認手間が多く信頼性が高いとは言い切れない。
・建設に従事する作業員がついていけないと思う。効率ばかり求めるのでなく人間的な雇用と使用を優先すべきではないか。
・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こない。

24）今後推進すべきだと思う契約方式について（グラフ：P44　図 15-4）

・ケースバイケースで有識者による契約方式の選定を行えばよい。
・事業の規模、工事の難易度によって判断すべき事柄だと考える。
・事業の特性によって設計施工分離方式と設計施工一括方式を使い分ける必要がある。
・どの方式でも基本かわらないと思う。基本設計や事業計画がどれだけ明確かでその後の工事の出来が決まると思っている。
・工事規模に応じた発注方式で良いが、責任と役割分担を明確化して欲しい。
・土木工事は地中条件や施工計画によって設計や計画が変更されることが多々あるため、設計施工一括発注方式には不向きだと考える。
・概略数量発注方式の場合は受注者の負担が大きすぎると思う。
・特殊な工事を除いて設計と施工は分離する方が発注者・設計者・施工者各々の責任分担が明確となるし、チェック機能も働くと思う。
・設計施工一括発注方式の場合、設計図書の評価を発注者側ができるのか疑問である。
・詳細設計が出来ないなら、施工者も関与させ工事発注するべきだと思う。
・設計段階から施工者が関与するのは、あいまいな設計図書を早期に照査し不明箇所を指摘することで

あり、設計業務の一部を担うという意味ではないと考える。
・設計と施工は分離したほうが良いと思うが、設計段階に施工会社がかかわることで、施工できる設計としていただきたい。
・設計の段階から施工者が参画したほうが、問題発生時にスムーズに解決でき高品質の施工ができると思う。

４．その他自由筆記

１）作業所で起こっている問題について（自由意見）

・設計変更業務が過大である。
・働き盛りの２０代後半から３０代までの人材が不足しており、建設業全般の技術の継承に支障が生じると感じられ今後の建設業界に不安を感じる。
・発注者側に監督員と PPP、施工管理委託のコンサルがいるが、現場の問題点により対応先を使い分したり、それぞれに説明したりして現場の負担となっている。
・元請職員と作業員の技術レベルの低下が懸念材料である。
・橋梁補強補修工事で、参考図として示された吊足場が設計照査の結果施工できないことが判明し、設計変更を協議しているが、足場は任意仮設であり、変更の対象とならないとの回答があった。当初設計積算時の標準方法では施工ができないため、条件の変更により設計変更の対象となることを申し入れているが難色を示している。地方自治体への設計変更ガイドラインの内容周知を国交省はもっと積極的に実施していくべきと考える。
・発注者と施工者の現状の認識が違いすぎる。復興地域での生コンの供給量等、本当に理解しているのかわからない。
・工期の延伸が十分に考えられるかどこまで発注者側で検討をしてもらえるか心配である。どの工事に何年度の予算も使用されているかわからない状況なので工期延伸の手続き方法がわからない。
・積算にはなく、過去に施工例もないような工種を含む場合、実際に施工しなければわからない事は施工方法、工程、コスト、品質、出来形、全てについてあると思う。しかし、発注者側の殺し文句は、『わかっていて受注したのでしょ』といわれる。当然その通りであるが、やはり経験のない工種については、受注後に歩掛や工程の変更など、相談に乗っていただきたい事が出てくると思われる。そのような事も含めて、発注者側にはフレキシブルな対応をお願いしたいと感じる。
・発注者側の体裁を繕うための無駄な書類や業務が多い。
・各工区間で、要求する技術レベルがまちまちである。
・近隣工区の発注により、施工ヤードが狭くなり、施工に支障をきたしている。
・受注後約 1 年経って着工が可能となった。本来、年度出来高は 1 年以内であれば繰越しが可能であるため､出来高達成に最長１年の余裕が見込めるが上記理由により着手当初から工程に余裕がないなか、年度出来高の繰越し理由、達成方法の検討等の追加業務が多く、工事に専念できない環境下にある。また、全体事業計画が遅れているにもかかわらず、開通に向けて「当工事がクリティカル」とレッテルを貼られ、工程短縮に向けた様々な施工検討、打合せ等を強いられている。
・不可抗力による工程遅延要素が発生しても更なる工程短縮方策を求められ、仮に対応策を提案しても工期短縮は設計変更の対象とならないとの理由で、受注者の企業努力を求められる可能性がある。
・発注者の予算措置、事業計画等が最優先される状況が変わらなければ、受注者の負担は減少しない。

・原価のことを考え、職員人数を最小限にしている。また、夜間工事も行っているため交代要員が不足し、休日取得が十分ではない。
・工事開始後に会社の土休に対する考え方が少しずつ変わっているが、工期があまりないため十分対応できない。
・事業用地や設計が決まっていない状態で発注され、工期及び予算上も支障をきたしている。
・一部中止命令は受領しているが、経費がかさみ予定が立たない状態である。
・土日、祝日も現場稼働のため、職員が交代で休むことが困難である。
・民間企業も国土交通省の施策には従わなければならないと考えるが、発注者側にその認識は全く無く、国交省や日建連からの強い指導をお願いする。
・発注者の不手際と思われる事象で、工事入手後 1 年程度も工事に着手できない工区が多く発生しており、工事の発注の仕方に問題であると思われる。
・現場をスムーズに完了させるためには、発注者と受注者とのコミュニケーションが必要不可欠である。
・設計の不備が多い。現場条件や状況を十分に考慮されておらず、関係機関との事前協議も十分に行われていないため、検討や調整、対応に非常に多くの労力を要する。
・深夜、休日を問わず、発注者からのメール攻撃の対応に苦慮している。転送メールも多く、メールを乱発して周知したつもりになっている。
・工事一時中止期間中の経費については発注者側の人員構成と差異があり受注者負担が大きい。
・監理技術者制度によって職員配置の自由度がなくなり、適正な職員配置となりにくい。また、若手職員が新たな工種を経験する機会が減っている。
・発注者により異なる提出書類の様式の統合化を図るべきである。
・発注者側に工事熟練者が激減しておりゼネコンまかせになっている。
・３０代～４０代前半の年代の中堅職員がいない。
・先行工事の遅れにより、着手が遅れているにも係わらず、事業工程を優先とした工程管理を求められている。
・設計にミスが多く、設計照査で指摘してもそのフォローアップが遅く工事に支障を来している。
・工事管理を行う発注者担当者が地方自治体出身者であり必要である設計変更に対し理解を得られず今後の対応に苦慮している。
・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、下請けの選定、材料の手配等に苦労した。結果、高い金額で下請け契約せざるを得なかった。
・発注機関側の職員が不足しており協議事項が滞ることが多い。また、発注者に問題提起しても解決に向けた動きが遅い。発注機関側の技術系職員の増員や別途支援業務の発注などを検討すべきと考える。
・若手技術者の育成が喫緊の課題であると思う。社会人になる以前に最低限必要でかつ求められる基礎学力、コミュニュケーション能力が想像以上に乏しいことに気づかされる。
・労働時間においては、支店、本店との社員との格差が大きい。
・全てにおいてムダな書類が増えて、現場を見る余裕が無くなっている。「物を造る楽しみ」が感じられなくなっている。若者が離職するのも当然の結果である。
・協議や指示などで決済が降りた事項に関して、設計変更業務の段階で削られた。
・隣接工事の発注が現地の状況を加味していないことが多々あり、期限を短縮しての部分引渡しを指示されて苦慮した。
・現場の職員構成が、20 歳台と 50 歳台となってしまい、若手職員の教育と対応に苦慮している。

・隣接工事が予定通り施工していないため、想定していた工事用地や工事車両の進入経路の確保ができず、設備の解体搬出の計画がかなり難しくなっている。
・民間鉄道会社の工事であり、労働条件の改善および公平性を期そうとするような取り組みは一切なく、一式無増減に近い様な工事をプロジェクト工程厳守で行っている。
・工期と工費が非常に厳しい現場であり、現場運営としては非常に厳しい面もある。しかしながら、発注者との関係は良好であることが、円滑な業務遂行には役立っている。
・時短に伴い、検討不足や管理不足等が発生し、品質や安全事故を招く。
・育休問題が課題である。当現場は平均年齢 32 歳。男子も産休をとるようになった場合に現場は運営できるのか不安である。
・低入札の工事につき、施工時にコンサルの能力が非常に大きく左右されることが多い。設計変更が多く資料作成に作業所職員が多くの時間をかける必要が発生している。コンサルの力量が年々低下しているような感じがする。また作業所の技術力もなかなかアップしてこない。現場組織も弱体化が見られ、適正な職員配置が困難になってきている。その中でよい品質を提供するためには、強力な協力会社の発掘が必要とるが、協力会社も数が少なく、需要と供給の関係で利益の出そうな条件のよい工事が優先され、低入で厳しい価格の工事では見積もり条件が合わずに、発注業務がストップすることが多々ある。
・低入札現場であるため設計変更において落札率がそのまま直接工事費にかかるため設計変更する度に不利になっている。
・発注者側の受注者に対する責務の範囲に誤りがあることを理解してほしい。
・発注者の監督官が転勤となり、協議事項が受理されず変更できなかった。
・建設業は天候の影響や労働者の確保が予定時期にできないなど、様々な要因で工程遅延が発生し、それを回復するため休日作業や残業を行っている。また、作業所での書類作成など多いので所定外労働時間も増加している。
・現場人員の入れ替えが激しく引き継ぎ資料等の余計な業務が増加している。
・東京都の仕事を行っているが、独自の書類が多く理不尽であると感じる。
・当初は、ほぼトンネル工事のみで発注されたが、明り工事を次々と追加され工期も延伸されたが、工期延伸分に見合った経費が不足し利益の下降につながっている。
・最終の変更金額が未定なため所定の金額がいただけるのか心配しながら工事を進めているため、余裕を持った人員で管理できない。
・労働時間の削減については十分認識しているが、発注者への提出資料および対応が膨大であり、かつ工事を進めさせてもらえないため社員は皆疲弊している。発注者の担当者における問題が多分にあるが、受注者も各種ガイドラインを理解して対峙していくことが必要かと考える。
・型枠や鉄筋工の人材確保が難しく、工事量が少ないので県外からも人材を呼べない。
・技術者不足のなか、せめて書類の簡素化が急務である。低価格の受注のため、急な事象に対応する予算も乏しく、品質や安全確保等に苦慮している。
・種々の原因はあるが、発注者、設計者、請負者（協力会社を含む）のすべてにおいて業務遂行能力が低下してきているように感じる。各々が切磋琢磨し、教育に力を入れていかないと事故や品質の不具合が増え続けていくことが危惧される。そのためには、色々な余裕が必要であると考える。
・特に問題は生じていないが、若い世代に建設業に魅力を持ってもらうには一般的な休暇が必要なのだと感じる。この業界の中長期的な安定の確保と休暇を見込んだ工事費、工期の設定が必要なのだろう。

・発注者(中央官庁)の方々の人員不足で、工事の調整、協議等が円滑に行えない。また、9 月、3 月等で担当者が移動になり変わるため、引継が大変または十分できていない場合が多すぎる。そのため、不要な書類の作成、提出を求められることが多い。
・日本全体に建設業の不人気が蔓延し、若手技術者の確保が難しい。また、技能労働者の高齢化も深刻で、今後、どこまで今の状態を維持して施工を続けて行けるのか不透明である。今後は、海外からの技術者の導入も視野に入れないとならない。技能労働者は、レベル３（最長３年間）しか正式には認められておらず、正式な採用が出来るようにならないだろうかと思う。また、公共事業においては、過度な価格競争を止める事に受発注者双方で取り組み、建設業に係わる労働者の賃金や社会的地位のアップを目指してもらいたい。
・週休２日を目指すには、発注者より強制的に土日祝日作業禁止を特記仕様書に記載する必要がある。
・トラブル等による工期延長がある場合でも、工期短縮のため土曜祝日の作業を許すことはせず、工期の延長を認める必要がある。
・担当の監督官、監督員は幾つもの現場を掛け持ちしており、直接現場を見ることが出来ないことは大変さを感じる。
・事業工程ありきの工程設定であり円滑に施工するための現場条件が整っておらず、他工区の遅れ等が全てあと業者にしわ寄せとなり問題が山積みとなっている。
・工事が長期間になると発注者の担当者は入れ替わり、今までの経緯や状況が全く伝わっていない。発注者内では、どのような引継ぎ伝達が行われているのかわからないが、全てを受注者に尋ねる、昔の資料を何度も提出させる、以前にあった協議がわからない等、受注者の負担が増えている。責任の所在も曖昧となり、内容を知らない担当者ではどのように対処してよいか分からない。
・設計支援業務とは本来、発注者と受注者の間を円滑にするために存在するはずであるが、どちらかというと邪魔をしている状態である。
・作業員の熟練工の人材不足により安全面及び工程面において指導に時間を要している。労働者不足により必要な労働者の確保が難しい。発注者への提出書類等が多く、職員の残業時間が多くなっている。
・受注者側の弱みに付け込み、委託コンサルの施工管理がしたい放題無理難題を押し付けてくる。うまく発注者側を取り込み、信用を取り付け発注者が直接当方と接触することができぬよう仕込んでいる。発注者は施工管理に現場を一任しているので、施工管理の言うことを聞かなければ何かと難癖を付けられて検査を受けられず工程が遅延する。施工計画に作業員配置の個人名までも記載するよう求め、自分の気に入らない作業員は排除するよう要求する。仮設の構造等も自分の考え方を押し付けて施工計画を書かせるが、不具合が起これば施工者の責となる。施工管理一人のために従業員の過重労働、工事原価の大幅超過を余儀なくされ大変な状態であるが、窮状を発注者に投げかけても請負者の愚痴程度としか取り合ってもらえず悲惨な状態である。
・工事中止が５回あり期間合計が２年を越えている。この経費は竣工時にしか支払われないため、経費（立替）に対する金利もばかに出来ない。
・働き世代の人手不足により派遣の登用や出向者の受け入れ等によりプロパーの負担が増える。働き世代の退職など負の連鎖がある。
・女性社員の登用により作業所は明るくはなるが緩くなっているところもあるように感じる。
・大型案件で大所帯の為、日曜日の他土曜日を交代で休みを取っている。しかし、業務多忙の為、勤務日は残業続きである。全体的に仕事量が減らない限り、完全週休２日は難しいと思う。発注側のさらなる書類簡素化が必要だと思う。

・私が入社した当時に比べれば様々な面で職務内容、労働環境はかなり改善されていると思う。なかには、そのような面においてかなり理解のある監督職員も増えてきているので、良い傾向にあると思う。一番よくないのは、そのような中でも、先行きの不透明性を理由に、賃上げや職場環境改善に本腰を入れない企業側に大きな問題があると思うので、経営者側の意識改革というのも必要になってきていると思う。

2）国交省をはじめとした発注者が進めている各種施策についての方向性、具体的施策、達成時期などについて期待すること。及び、実現にむけて問題となっていることについて

・契約時における設計図書に不備が多く、現場で設計の精査や設計変更に多くの労力と時間が割かれる。
・設計の精度を高めてもらい、設計変更業務や当初予定にない仕事をしないようにしなければならない。
・受注時に修正が不要な設計図書が出来上がっていて欲しい。
・設計業務が複雑化している中、設計技術者が人員不足･力量不足に陥っている
・週休２日制に対して、特記仕様書に「休日は日曜日、夏季休暇及び年末年始」と書いてある時点で疑問を感じる。
・工事書類の簡素化が叫ばれてからかなりの年月が経過しているが、安全、業法、施工、品質、出来形に対し要求される管理項目は増加しており、特に職員の負担は増加の一途である。設計積算においては、標準積算歩掛りの見直しにより、施工側で稼働日をあげて進行を得ていたものを、積算稼働日にて置き換えた節があり、実質上工程的にも休日の確保は困難な方向に進んでいる。
・特記仕様書には大体週休２休、祝日は作業しないと書いてあるが、実現しているところを見たことがない。適正工期を設定し、発注者、請負者全体で考えるべきだ。
・発注者の工期設定、工事費算定等『事業計画ありきの～』思想が、請負者に責任を取らせれば良いという決着手段となっており、請負者側も会社上層部が（現場では無く）これを最終的には受け入れるしかないと考えていること。
・適正工期、土日祝日完全閉所の実施。工期に関して、土日、祝日完全閉所している現場がほとんど皆無である実態を発注者とくに国交省が把握し、実態に即した工期を設定したうえで、受注者に土日祝日を強制的に完全閉所させることが必要である。休日作業は、災害等の危急の際以外は認めないよう強く指導することが必要である。
・積算上、土日祝日や降雨休止日を考慮しているにもかかわらず、ほとんどの現場が休日返上で作業しないと工期に間に合わないのは理不尽であり、若年者の建設業離れに拍車を掛け続けていると考える。
・適正工期の設定を期待したいと考えます。土曜日の休みを考慮していると言われるが、実態はそうなっていないように感じている。工程に関する見込みが甘い事や、積算上の見込みが既に土曜日稼働が前提であったりしていることなどが原因と感じる。
・予算消化前提にした工期ではなく、休日確保、労働時間短縮、技能労働者不足等の実情を踏まえた適正工期を設定してもらいたい。
・現状の問題点は積算工程と実工程の乖離にある。トンネルにおいては準備期間が短く、人員、資機材調達が間に合わない・掘削完了から覆工までの期間が非現実的・上記を実作業（掘削、覆工等）の短縮で補う必要がある・上記により、掘削延長の短い工事では、作業休日を取得できない
・工事完成時期のプレス発表に伴う無理な工程設定等が問題であると思われる。
・４週８休実現に向けた積算における工期設定。
・工期の設定で予定時期に施工が出来ない場合でも竣工日を変更しないことが多いので適正に工期を決

定する必要がある。
・土日祝祭日は完全に作業を休工しているが、契約工程に余裕があるため工程は逼迫していない。現実的な適正契約工程の設定。
・設計積算での工期より短縮して、公告している。すぐさまこのようなことはやめてほしい。このようなことがある限り 4 週 8 休は不可能であるし担い手は育たない。
・発注時期が平成 25 年 12 月で、標準断面発注で大幅な設計見直しがあり工期が 24 ヶ月も延伸しているのに、平成 25 年度以降の発注物件にしか平成 25 年度以降の公共工事設計労務単価が反映されないのには違和感がある。
・物価本の労働者労務単価が低すぎ、工事価格が低く設定され若手の労働者が減少していくといった悪循環が発生している。労働者の賃金上昇が不可欠であり、そのために基礎となる物価本の労働単価の底上げが不可欠である。現在見直され上昇傾向にあるものの不十分である。
・労務単価等の見直しは実施しているものの市場単価に追いついていない事もあるので適正単価になればと期待している。
・標準積算にない工種では現実とは掛け離れた施工方法に基づく安価な設計積算がなされている。
・工期短縮をテーマとした技術提案型入札をよく見かける。工期短縮は技術提案項目にしないことを強く推進して欲しい。
・総合評価の提案事項で工期短縮が評価されている。労働環境の改善には、労働時間を短縮し一般企業並みに建設業の残業時間を減らす努力が必要である。よって、発注時の工期設定は 4 週 8 休で計画を行い、それを履行する企業を評価すべきと考える。
・若手技術者の絶対数が不足しており、極端な運用は会社として厳しいと思うが、現状のままではより高齢化が進むと思われるので、若手技術者の配置を促す入札方式には賛成である。
・若年層の元請職員の育成について、入札時の若手技術者の登用促進は有効だと思う。工事に貢献し、将来の産業を担う優秀な若手は、工事や技術者の評価と同様に評価することにより、将来に安心感を持たせることができると思う。
・発注前段階の未調整事項が多く、施工に負担がかかる。
・週休 2 日を実現するうえで問題となるのは、発注段階における設計図の不備等(図面通り施工が出来ない等)にて、受注者が設計の見直し等に多大な労力が必要になり、現場を休工にしても休暇の取得が出来ない。
・現場説明書、特記仕様書等の設計図書が現地状況と一致していないことが多々ある。
・予算ありきで詳細設計されていないケースが多く、現場での協議が膨大となっている。施工以外の協議に時間を要し経費が増大している。
・工事着手時に未解決な課題があり、計画通りに着手できない場合が多い。
・地権者や事業に係わる事前調整を完了もしくは、確実に解決できる目途を立てて契約通りの工期内に着手できる条件を整えていただきたい。
・現在の工期設定は、供用開始日からの逆算により工期設定、発注時期を設定しているため、発注してもすぐに着手できるわけがないのに発注するなど矛盾が多い。
・技能労働者の賃金水準のアップは、確実に労働者不足について効果が有ると考えられるので期待する。
・魅力がある業界を作る必要があるが、それには工事単価を引き上げ、それを原資に労務費の UP と処遇改善をはかるべきである。
・優秀な技能労働者評価に取り組んでいるが、まだ労働者全員の意識向上に繋がるほどの取組みにはな

っていない。もっと積極的に取り入れるべきと考えている。建設業全体の魅力向上を目的とする実施事項であるため、発注者の予算に盛込めば施工者も積極的に取り組めると考える。
・キャリアアップは、1級、2級施工管理技士＋専門分野（技術士の下級制度）での資格制度を採用してはどうか。各分野の専門知識を取得する機会を与える。
・社会保険等未加入業者については、零細会社は援助等が必要と思われる。
・職人の賃金が低いことがすべての悪現象の原因である。例えばシールド工の場合 30 年前の収入は今の倍くらいあったように思う。また、休日を増やし労働時間を短縮することに関しても、職人は月給ではなく日給なので週休 2 日にするなら賃金を 1.2 倍にすれば同じ手取りとなる。
・結局は実勢労務単価と標準労務単価との違いが大きいと思う、休日賃金の設定も必要である。
・優秀な作業員に対しては、現状で建設マスターなどの表彰制度があるが、表彰対象者のすそ野を広げる事により、多くの作業員に実のある恩恵と仕事に対する意欲を与えることができると思う。
・週休二日制で問題なのは日雇い労働者の賃金確保である。大きな矛盾が残っており改善の兆しは見えていない。
・工期設定のみとなると作業員が土日稼動現場に流れていく。
・労務者の月給制導入による週休二日制の実現に期待する。
・職員の時短や過重労働防止を積極的に進めているところであるが、発注者の求める提出物が多く、職員の時短を実施できていない。
・色々と施策され、改善されている部分も確かにあるが、ルールが増えるにつれ書類が増えて業務が減らないどころか増えていく傾向にあるのが問題点である。
・発注者毎のローカルルールを無くし、統一ルールを出来るだけ早く達成していただきたい。
・制度が複雑で現場を担当する職員の知識レベルに差が生じ、現場を運営する上で余計な労力が生じている。問題を低減、解消するための制度でだが、理解し、満足な運用ができる制度となっていない。
・ワンデーレスポンス等の取り組みを謳ってはいるが、実際はレスポンスが遅いことがほとんどであり、工事の工程を苦しめる状況になっている。
・発注者側の能力アップ・意識改革を行わない限り前に進まない。施策に挙げるべき。
・ワンデーレスポンスの徹底を希望する。
・末端の技術者レベルや、監督職員レベルにそれらの施策内容が伝わっていない気がする。もしくは、担当事業所間でかなりの温度差があるような気がする。
・農林水産省は国交省に比べて遅いため、同程度の施策を実施して欲しい。
・国交省をはじめとした官の発注者が進めている各種施策を民間の発注者への展開を望む。官と民間では認識に大きな格差があると感じる。
・人手不足が続いている現状を打破するためにも、魅力ある建設業になるため、国交省は率先して進めて欲しい。都道府県、市町村、独立行政法人、民間へも担い手確保、活性化につながるよう指導を行って欲しい。
・官公庁などの発注者側が適正工期、工事費を意識した発注を行い、法制化し、公益企業にもそれを義務化して欲しい。
・国交省から民間団体へ２～３年程度先には展開していただきたい。
・各地区の整備局および自治体によって、施策のレベルが異なっているので統一できないものかと考える。自治体は国交省の施策を取り入れるが、対応時期や結論が遅く、現場の進捗にそぐわない。
・国交省に準ずる発注機関にも同様の取組みを実施させるよう指導してほしい。国交省以外の発注機関

の中には、発注側に都合のよい取組みだけを抜き出して行っているように感じる。
・労働時間短縮をはかろうとしても発注者側人員削減により受注者側の仕事量が増加している。設計照査、道路占用協議書、施工体制関係等、労働時間短縮実施するためには実態を把握してほしい。
・発注者が本来すべき業務である、設計変更に関する数量計算書や設計計算書の作成義務を果たすべきである。工事成績をちらつかせながら、受注者に対し業務を押し付けることが当たり前だといった考えが横行しているように感じる。
・とにかく書類が多い。防衛省に関しては、担当者技官等が専門知識に乏しく話をしてもなかなか理解できず、彼らの会計検査対策として余計な資料の提出まで求められているように感じる。
・契約工期に縛られ、変更追加が増えようが、完成工期を変えない状況があり現場の繁忙さが増すばかりである。
・現在でも発注者は、官庁の立場で、優位性、片務性を確保し、自分のリスク管理、責任回避手法に囚われ、業者に契約以上の負担を強いている。国土交通省は、建設業者への負担の増大ではなく、他の公共工事発注者に改正趣旨をもっと徹底し、将来の国土維持管理のため建設業の衰退に歯止めをかけていくべきと考える。
・工程遅延が外的原因にある場合は速やかに工程延長と契約変更を行い適正な工程と請負金を補償してもらえれば、土日祭日の仕事を無理に行う必要がなくなる。とくにトンネル工事は昼夜施工が標準となっており時間外労働を助長している。
・いまだに受注者に負担を負わせることについて何も感じていない現場担当者が多い。
・発注者と受注者の業務区分がまだまだ明確でないと感じる。
・積算基準にこだわる体質が改善されず、小規模工種の積み上げで施工性や作業所特性を考慮しない。そのことから設計変更協議において見積書を提示しても見積採用は厳しく、設計変更をしても、受注者の赤字が嵩むばかりである。
・工期設定と工事金額（特に経費の見方）の算定根拠が明確にされること。
・工程の考え方がなかなか開示されないので、開示してほしい。
・指示書に概算金額を提示すること。
・「週休２日制の実現」に鑑み仕様書等に想定現場運営人数まで記載してほしい。
・現場の省力化でＣＩＭの導入について期待している。設計段階からＣＩＭを導入するモデルを早期に実現して欲しい。また、プレキャスト製品の活用拡大についても、現場の省力化に大きく寄与すると考えている。
・４週８休の取得の早期達成に期待したい。そのためには適正工期の設定が大前提となると思う。現在の一括発注方式の場合、設計コンサルが工事工程を作成し工期設定がなされるが、そこには施工業者の技術力は取り入れられていない。適正工期の設定には発注者、設計コンサル、施工業者の三位一体となった検討が必要になると思う。現在活用が進められている CM 方式や ECI 方式などの更なる推進を図るべきだ。
・建設業全体の社会的地位の向上。
・必然産業であることの社会的認識。（産業が衰退すれば国民生活に支障が出ることを理解していない）
・風評被害ではないが、例えば、マスコミや議員が、落札率 100%近くの工事は、『悪』というように考える風潮がある。業界関係者は、各種施策を行っていて少しずつ改善されてきていると感じるが、一般的には社会のイメージが相変わらず良くないと思う。今後も、業界全体が改善の方向へいくことを期待する。

・メディア等では建設業、特にゼネコンは「悪」という論調が多く、一般的には毛嫌いされることも多いと感じ、これが建設業を志す若者の門戸を狭めている一因であると考える。これを打開するためには、メディアによる公平な情報発信や広報イベント等により建設業に対する理解と関心を若者及び親の世代に対して今以上に深めることが必要であると考える。
・発注者が進めている施策は、今後の担い手である世代である中学、高校、大学等）に、全くと言ってよいほど認知されていない。業界内への発信より、むしろ教育現場に向けての施策推進計画、実践が必要である。
・人材不足に対する問題点は、建設業のイメージが悪い。実際に働く環境が、他業種に比べて、非効率的である。
・技術者の処遇改善について賃金水準の引き上げに取り組まれているが、賃金以外の社会的地位を向上させなければ若手技術者は増えていかないと考えます。
・学生たちは、入社してからのギャップが大きく、辞める人が多いので、業界の社会への貢献度や現場の厳しさなどを学生時代に理解する施策が必要だ。
・各種施策はよく考えられていると思う。
・思ったより施策スピードが速いと思う。
・各種施策の方向性は、間違っていないと考える。
・発注者に本気になっていただきたい。
・発注者には、週休 2 日制実現のための適正工期と適正工事価格の設定を期待。
・設計労務単価の適切な設定、４週８休の休暇取得に向けた適正工期の設定、若手技術者等の確保・育成、CIM 情報共有システム等の活用推進に向けた取り込みについては大変期待している。
・この問題は、20 年前から変わらないのが現実である。将来に希望をもてる産業にする最後のチャンスではないか。
・各種施策についての方向性、具体的施策については、素晴らしいと思うので早期実現に期待する。
・国交省の各種施策について 4 種 8 休の実現に期待する。
・この工程表通りに各項目が達成できれば素晴らしいと思う。
・方向性、具体的施策が達成時期に遅れることなく達成されることを期待する。
・各施策により関係者間の情報を共有することにより建設システムの効率化、高度化に期待する。
・「週休 2 日の徹底」は、今後、若手職員を確保する上で必要であると考える
・発注者として将来に向けて若手技術者の育成を望むなら、人材育成費用として費用を明示し、競争費用とは別に、落札金額への割増を見込むとか、考え方を変えるべきと思料する。
・週休 2 日のモデル工事は今後推進していくべきだと思うが、例えば多数の工区で複数社が並行して工事を行うような場合、「他工区との関係で工期延伸できない」といったことが懸念される。また供用開始日があらかじめ決まっている場合なども同様だと思う。
・公共工事においては、国交省の指導により、運用が広がっていくと思うが、民間工事おいて、いかに普及させていくかが課題であると思う。
・モデル工事の結果を全社ならびに他社に上手く伝達し、自発的に新技術を使ってみたいと思わせるための広報不足。
・土日祝日を完全に休みにすると、職人が集まらない。
・技術者の数も減少傾向であるため、過去の実績要件の大幅な緩和が必要になってきている。特に若手と中堅社員に大幅な緩和が必要であり、それをバックアップする会社の組織体制も必要と思われる。

・シールド工事は地山によって工程が大きく左右されるため、不測の事態に備え祭日と土曜日は作業を行っている。そのため４週８休はなかなか取得しにくい。職員数の増を行えば出来ると思うが、昼夜施工のため増員にも限りがあると思う。
・施主による４週８休での積算工程の完全実施。建設現場での週休２日制の法令化など、休日の充実が、若手社員のモチベーション維持に必要であり、若年層の就業意欲向上につながると考える。
・若手技術者、女性技術者の配置を条件とするモデル工事を推進すれば、企業として受注のためにも若手技術者、女性技術者の採用を促進するため、技術者の年齢バランスが向上していくと考える。公私のバランスが非常に大事だと思うので、休暇の取得を重視したモデル工事を増やして欲しい。
・当現場はトンネル工事であるが、トンネル掘削が始まれば昼夜の作業が始まる。その中で工期短縮や、休日を確保することが難しい状況である。その反面、日中の作業のみとし休日を確保すると工期が延長になり、各職員の単身赴任（地元以外の独身者を含む）の配属も長くなるので、どちらが良いのかは何とも言えない。
・発注者と受注者の両方が帰るノー残業デー。受発注者両方でやらないと意味がない。

日建協

2016 年度　土木作業所アンケート結果

2017.3