

令和4年度 第23回国土交通省本省と（一社）建設産業専門団体連合会との

意見交換会 議事要旨

日時：令和4年8月3日（水）10：00～12：00

場所：ホテルグランドヒル市ヶ谷 3階「瑠璃」

I. 要望事項と回答

【共通要望事項】意見交換議題①

「請負契約のダンピング競争の徹底排除について」

【要望趣旨】

昨年12月に岸田総理は、所信表明演説の中で、「建設業では官民協働して、直近6年間で年平均2.7%と、全産業平均を上回る賃上げを実現した」旨の発言がありましたが、建設技能労働者の平均年収は467万円（令和2年）にとどまり、全産業平均の年収522万円を下回っている状況です。また、昨年11月の「第3回新しい資本主義実現会議」において、岸田総理から「民間側において、業績がコロナ前の水準を回復した企業について、3%超の賃上げを期待する」旨の発言があり、それを受ける形で、本年2月の「国土交通大臣と建設業4団体との意見交換会」では、建設技能労働者の給与3%アップを目標とすることを旗印として官民それぞれの立場から可能な努力をすることを確認しています。

建専連では、担い手の確保・定着の観点から、建設業界のキャリアパスを可視化する必要があると考え、業種毎に建設キャリアアップシステムにおけるレベル1から4の各レベルの最低年収を策定・公表することとしており、可能な傘下団体から順次取り組んでいるところです。これを公表することによって、元請企業側からも専門業種ごとの労務費相当額が推察可能と考えております。

建設業界は、ダンピング競争の結果で下請金額が調整されることが慣例のようになってしまい、安定経営が見通せない業界である中、ダンピングが繰り返されるような状況が続けば、国土交通大臣と確認した「給与3%アップ」は困難です。

については、昨年度と重複する項目もありますが、下記取組をお願いするものです。

- 技能者の給与アップの実現に向けて、その原資となる適正な工事請負金額を確保するために、元請企業による「下請の見積りの尊重」について徹底指導をお願いしたい。
- 低入札価格調査制度などの国レベルの取組を、地方自治体とりわけ市町村レベルまで拡大していただくよう働きかけを強化していただきたい。
- 各県レベルの公共発注者と各県（各地域）の専門工事業団体との意見交換会の場を設けていただきたい。
- 民間工事に対しても、国・行政による関与・働きかけの強化によるダンピング抑制策を実施していただきたい。
- 公共工事・民間工事の双方において、設計労務単価相当額が下請企業（の技能者）に至るまできちんと流れているか指導・監督していただきたい。

ダンピング受注により落札金額が低下すると、今後の労務費調査でその他の業種も労務費が低下し「負のスパイラル」を招きかねません。この回避のためにも、徹底したダンピング防止の指導をお願いします。

また、中央建設業審議会（令和4年3月14日）において、国土交通省から検討課題として言及のあった、下請企業が元請企業への価格交渉力を高めるための必要な労務費の「見える化」や「標準化」を、国が示すことができるか検討を進めていただき、業務量の繁閑に影響されない労務費の実現に期待しています。

【国土交通省不動産・建設経済局建設業課 回答】

御要望の1つ目「下請の適正な工事請負金額を確保するために、下請の見積りの尊重について徹底指導をお願いしたい」につきましては、弊省の建設業法令遵守推進本部におきまして、昨年度から公共・民間工事の元請業者を対象に標準見積書の活用状況をヒアリングさせていただきモニタリング調査をさせていただいております。これにつきましては昨年度、元請・下請間でやったのですけれども、今年度につきましては、発注者を対象に、価格転嫁の状況や適正工期の観点を加えた形で実施していきたいと考えており、しっかりと実際の動きを見させていただきたいと考えてございます。

2つ目の御要望「低入札価格調査制度につきましては、地方自治体や市町村レベルまで拡

大できないか」という点につきましては、もともと公共工事品質確保法や入札契約適正化法におきまして、ダンピング受注を防止するために必要な措置を講ずることが発注者の責務として定められてございます。

まず、国土交通省の直轄工事におきましては、低入札価格調査基準を必要な時点で見直しをさせていただき、適切なダンピング対策を取らせていただいております。現に令和4年度につきましても、5年度から適用する手順につきまして、最新の实態を踏まえて一般管理費等の計算式の見直しなどをさせていただいているところでございます。

さらに、地方公共団体に対しましても、中央公契連モデルが見直されるたびに、この基準に合わせまして、低入札価格調査基準や最低制限価格を適切に見直すように総務省と連名で対応、精査していただいているほか、様々な機会を通じまして地方公共団体宛てに周知・徹底させていただいているところでございます。今後も都道府県公契連等を通じまして市区町村に直接働きかけを行うなど、地方公共団体におきましてダンピング対策の徹底が図られるようにしっかり取り組んでまいりたいと考えてございます。

それから、「民間工事に対してもダンピング抑制を実施していただきたい」との御要望でございます。ダンピング受注自体が、下請業者様へのしわ寄せや技能労働者の賃金水準の低下につながりやすく、担い手の確保・育成を困難にするものでございますので、ダンピング受注の排除は極めて重要であると考えてございます。このために、主な民間発注者団体に対しまして、労務費などの必要な経費を適切に見込んで適切な価格で請負契約を締結していただくように要請通知を发出させていただいております。

今年の2月28日に斉藤国交大臣と建設業4団体の意見交換をさせていただいた際に、ダンピング受注の自粛、適切な請負代金での契約の締結、技能労働者への賃金支払いの徹底につきまして、直接要請をさせていただいております。私どもといたしましては、引き続きこうした必要な取組を力強く行っていきたいと考えてございます。

それと、「公共工事と民間工事、いずれにおいても設計労務単価相当額が下請業者や技能労働者まできちんと流れているか指導・監督していただきたい」との御要望につきましても、先ほど申し上げましたモニタリングにおきましてしっかりと調査したいと考えてございます。

労務費の見える化・標準化という点につきまして、これも適正価格で請負価格が締結されるのが公共工事、民間工事を問わず重要なことでございます。今日、「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会」を立ち上げてございまして、建設資材の高騰への対応をはじ

め、技能労働者の処遇改善につきまして御議論いただいているところをございまして、御要望の件も含めてしっかり検討してまいりたいと考えてございます。

あと、価格高騰や柔軟な契約変更という点につきましては、様々な機会を捉えまして、発注者、建設業団体、地方公共団体に対して働きかけをさせていただいております。

【国土交通省不動産・建設経済局建設業課 回答】

続きまして、モニタリング調査について、補足をさせていただきます。

「適正な請負代金での契約締結後の状況に係るモニタリング調査」という資料をお配りさせていただいているので、それをもって説明させていただきます。

従来から建設業法令遵守推進本部では建設業の適切な取引の推進について取り組んできているところがございます。令和3年度の取組ですが、昨年10月から重点事項と位置づけて、公共工事、民間工事問わず、元請業者に対して適正な請負代金での契約締結がなされるように、標準見積書の活用による労務費、法定福利費の内訳明示の状況や、見積りに基づく下請業者との協議の状況を（ゼネコンの）全国の支店に対して、地方整備局によるモ

ニタリング調査を実施させていただいております。

具体的には、下請の方から元請に提出される当初見積書と最終的に合意した契約書を確認させていただいているところであります。資料として、取引適正化推進期間のポスターをつけさせていただいておりますが、「その見積りは適正な価格になっていますか?」、「その金額ありきで見積りを作らせていませんか?」、「労務費や法定福利費を見積りに反映させていますか?」という、元請さん、下請さんに対してのメッセージを掲載しているポスターを去年、作らせていただいております。

昨年、モニタリング調査において、契約締結に当たる協議の状況をヒアリングさせていただいたところですが、調査対象となった元請業者の皆さんには、調査対象の工事に限らず、支店長など下請負人の選定に関与する全ての者に対して、見積り依頼・提出を踏まえた双方の協議による適正な手順を経た契約の締結、適正な施工体制の確立について、一層の徹底を図るように指摘をさせていただいております。

具体的な指摘の内容ですが、詳細は割愛させていただきますが、不適切なおそれのある事案ということで、見積書の活用の働きかけが十分になされているのかどうか、法定福利費の内訳がきちんと明示されているのかどうか、社会保険に加入していない方が入場しているのではないか、など疑われる事案を見たりします。また、合理的な根拠のない一方的な値引きは指し値に当たる可能性があるのではないのでしょうか、という指摘をしております。あと、賃金上昇を阻害するような単価設定や、労務費相当分の現金払い、等々の御指摘をさせていただいているところであります。

もう一度、建専連の皆様をお願いをさせていただきたいのですけれども、やはり適正な法定福利費、労務費の確保、そのためには適正な手順の協議をしていただく必要があるわけです。皆さんが作っていただいた標準見積書がその一助になるのは間違いございません。なかなか（元請に）出しづらい、受け取ってもらえないといった話も聞くわけですが、やはり一丁目一番地ということで標準見積書の活用の徹底を再度お願いしたいと思っております。

我々としても、モノ（当初の標準見積書）がないと指摘ができないというところもありまして、「当初見積書を見せてください」という言い方をしたときに、「当初見積書は保存していません」という元請の方もいるわけです。そうならないように、「当初に標準見積書が（下請から）提出されているはずじゃないですか」という問いかけもできるかと思いますので、引き続き活用の徹底をお願いしたいなと思っております。

今年度の活動ということで「法令遵守推進本部の活動方針」を6月6日に公表させていただきました。今年度の重点事項として、受発注者間・元下間の取引状況について、モニタリング調査を今年度も引き続き実施していきます。基本的には、今御説明した見積書と契約書の書類を見ながら、協議の状況を確認させていただくという作業をするわけなのですけれども、それに加えて、著しく短い工期の禁止や価格転嫁についてもしっかり見て、適切な指摘をしていきたいと考えております。繰り返しになりますが、受発注者間にもしっかり理解を得られるような活動をしていきたいと思っております。

引き続き、公共・民間にかかわらず、元請・下請間、受発注者間の取引の適正化を、現場レベルでの意識の浸透を着実に進めていきたいと思っております。

【国土交通省不動産・建設経済局建設市場整備課 回答】

続きまして、「各県レベルの公共発注者と各県の専門工事業団体との意見交換の場の設置」について御要望を賜りました。コロナ禍の中で都道府県レベルでの意見交換を行っていただいた地域もあると伺っております。また、国土交通省におきましても、CCUSの普及を中心といたしまして都道府県ごとに地元の専門工事団体の皆様と意見交換をさせていただくため、県や政令市を交えて都道府県CCUS官民連絡協議会をこの春に開始をいたしまして、10県で実施したところでございます。こうした取組も徐々に進めていきたいと考えてございます。

御要望につきましては、意見交換の趣旨や目的も伺いつつ、また、都道府県など関係者の皆様の御意見も踏まえまして、進めていければと考えております。

【(一社)建設産業専門団体連合会 意見】

立入調査につきましては相当踏み込んでいただいて、本当にありがとうございます。それに加えて、「有給休暇や安全経費といったコンプライアンスを守るための経費についてどのように見積りに反映させるように指導していますか」などと聞いていただけましたら、その現場所長の理解度合いが分かると思うのです。我々からすると、契約の場では、「有給休暇を5日取得させないと罰金を課される恐れがあるのです」と言うと、「それでは5日分の見積りを」ということになるのですが、現実には、(勤続年数が6年6か月以上の)労働者は権利として有給休暇が20日あるわけです。コンプライアンスを守るという意味で、きちんと労働法を守る上で、そのコストを見積りに反映させるような指導をしていただきたいのです。そうなれば、現場はもう一步踏み込んだ次のステップに行こうかと思えます。

もう一点は、民間発注者は、「建設コストは高止まりしている」と中建審でもはっきりおっしゃっていました。我々専門工事業者からすれば、大臣からの要請があつて、元請団体、下請団体、労働組合にしても、賃金3%をどう上げていくかということに知恵を絞って、これから価格転嫁をどのようにしていこうかという中であつて、「建設コストが高止まりしている」ということは、民間発注者と我々専門建設業の間には認識の違いがあるということです。

その上で、建設業法 19 条の 3（不当に低い請負代金の禁止）について、これは地方整備局との意見交換会でもお願いしてきたことですが、立入調査のときに契約書の内訳のコピーを頂いてきていただければ、そのエリアの平均値が出てこようかと思うのです。例えば、型枠であれば平米幾らぐらいだなと。そうすれば、「この現場だけ価格が低いのはなぜだ」というのが見えてこようかと思えます。

ですので、一定の（請負単価の）評価基準になろうかと思えますので、内訳書のコピーを取ってきていただくことを、ぜひとも御検討いただければと思います。

それと、御指摘にあった標準見積書。これは我々団体の努力として、標準見積書は絶対出すということについては、建専連でも各団体の皆さんにお願いしていきたいと思えます。

【国土交通省 回答】

ただ今の御意見を参考にしながら、今後、モニタリング調査、立入調査に生かしていきたいなと思っております。

実際、単価もそうなのですけれども、法定福利費が契約総額のどれぐらい占めているのかを集計させていただいておまして、この地域は単価が低過ぎだとか、全国的に去年の調査でも見えてきたところはございます。やはり需給バランスが崩れているというお話もお聞きする中で、競争が激しい地域もあるということは、公表しては無いのですが、今回のモニタリング調査で見えてきておりますので、今後の指導をしていくときに活用していきたいと思っております。

【(一社) 建設産業専門団体連合会 意見】

「各県レベルでの意見交換会の場を」ということですが、建専連は現在、地方整備局単位の意見交換会の場しか持っていないので、ぜひとも各県レベルの意見交換会を実施したいということで、各地でお願いをしています。

なぜ県単位で意見交換を希望するのかといいますと、四国の例ですが、市町村でダンピング（指し値）が相当ひどいのがありました。一例で言うと、2,000 万の見積りで 70 万ぐらいの法定福利費、出精値引きが 950 万という。これは異常です。市の発注でした。

ですので、例えば、建専連も各地にありますので、県単位でリーダーを決めていただく。目的は、その県で納税をしている方々（専門工事業者）が声を上げる。市に対しても一緒です。社会保険に加入していないような職人を工事現場に入れてないですか、というよう

な声を上げる仕組みをつくって、それから市に展開していったらどうでしょうか。これは各エリアでも大体御賛同いただいています。

これはできるエリアから、ぜひとも御検討いただければと思います。

【共通要望事項】意見交換議題②

「公共・民間工事を問わず建設現場へ建設キャリアアップシステムの早急な普及」

【要望趣旨】

建設キャリアアップシステム（CCUS）は、建設技能労働者の技術力を見える化し、将来、技能レベル毎の給与の実現などの処遇改善に資するための基幹制度として平成30年度に運用を開始したのですが、そのメリットが十分に見えてこないために、登録済み技能者数は約83万人（令和4年2月末現在）と、全技能者数約300万人に占める割合が約3割弱にとどまっており、未だに十分普及しているとはいえない状況ですが、国・各団体（元請・下請）による、建設業界の担い手確保に向けた「施策の柱」として申し合わせを行い、来年度（令和5年度）に全面実施の計画となっています。

令和3年度実施の当連合会調査「働き方改革における週休二日制、専門工事業の適正な評価に関する調査結果」によれば、CCUSの事業者登録について「登録完了済み」との回答は約8割、技能者登録についても同約6割占めていたにもかかわらず、「カードリーダーが設置されていた現場の割合」については「0%」との回答が約4割、「20%未満」との回答も約3割に上り、カードリーダーの設置が進んでいないことがうかがえます。国土交通省におかれては、経営事項審査での評価（元請工事におけるカードリーダーの設置企業に対する加点等）や、スマホで就労履歴が蓄積できる技術の導入（顔認証）、CCUSモデル工事や総合評価での加点措置、建退共との連携等さまざまな普及促進策を講じられているところですが、令和5年度からのあらゆる工事のCCUS完全実施に向けて、本システムの協議会で決議した事業計画及び収支計画を達成できるよう、強力な普及・指導をお願いします。

そこで、昨年度同様、下記事項について早急をお願いしたいと考えます。

○直轄工事におけるCCUSの義務化

（全工事現場へカードリーダーや顔認証システム等の就業履歴を蓄積できる機器を設置す

ること。試験運用（モデル工事）が必要な理由が不明。現場に1枚でもCCUS登録者がいれば就労履歴を記録できる環境を作るべき)

○地方公共団体への早期周知と導入依頼。

(地方公共団体が認知し現場へ導入すれば、早期の全国普及のための効果絶大)

○民間工事現場への全面導入・義務化。

(業界としても取り組んでいるところ。公共工事の就労履歴の蓄積だけでは不十分であり、CCUS制度の効果が半減以上となる)

○元請企業が、正しく稼働させることへの指導。(元請がシステム処理しないと正しい就業履歴が記録されない。(施工体制が登録されていない))

建設現場にCCUS導入をしていくことは、「担い手確保のための施策の柱」として行政・業界の共通認識であり、各立場から可能な努力をすることとなっています。行政においては、「現場へのCCUS義務化」を入札条件にすることは、可能な努力と考えられます。

CCUS現場が増えないと稼働計画を満たせない状況が起きることとなり、更なる料金改定等の必要が生じれば、システムを運用しようとする機運が下がり、目標の一つである「技能に見合った職人の評価」も遠ざかることとなります。

【国土交通省不動産・建設経済局建設市場整備課 回答】

要望書にあります4項目ごとに簡単に我々の見解を述べさせていただきます。

まず、「直轄工事におけるCCUSの義務化」ということであります。国土交通省としても、カードリーダーによって就業履歴が蓄積できる環境を整えていくことが重要だと考えています。直轄工事では、土木工事、あるいは土木工事以外、営繕であったり、港湾・空港であったり、こういうところでもモデル工事の取組を進めさせていただいております。

さらに現場でのカードリーダー設置が進むように、国土交通省では経営事項審査の改正を行いまして、民間工事を含む全ての建設工事でカードリーダーの設置に必要な措置を実施した場合には15点を加点する。あるいは、民間工事を除く全ての公共工事の場合は10点を加点する。このような新しい措置について検討を進めているところであります。こうした取組によって、広く一般に現場で技能者が就業履歴を蓄積できる環境整備が進められるようにということで、制度の周知・普及に努めてまいりたいと考えております。「義務化」ということですが、直轄工事での取組、あるいは経営事項審査による普及効果、こうい

うものも踏まえながら、業界団体の皆様とも意見交換をしながら、着実に利用・普及に取り組んでまいりたいと考えておるところであります。

要望書の中に「地方公共団体への早期周知と導入依頼」というものもありました。これも、公共工事における利用促進がCCUSに有効と考えておりますので、直轄工事に加えまして、地方公共団体の発注工事におきましてもCCUSを活用していただけるように促進を進めているところでもあります。現在、35の道府県で総合評価、あるいはモデル工事などでのインセンティブが導入されております。あるいは、他の都道府県でも検討を進めていただいております。

さらに、都道府県、地方公共団体での取組を後押しするために、この7月、8月、全ブロックでCCUS連絡会議というものを開催しまして、都道府県、政令市、あるいは地元の建設業協会の取組について直接働きかけを行っているところでもあります。さらに、市町村に対しましても、都道府県公契連を通じまして直接の働きかけを実施しているところがございます。

「民間工事現場への全面導入・義務化」については、CCUSに登録をいただければ、民間工事でも公共工事でも、区別にかかわらず利用できるということでもありますから、現在のところ、大手や中堅企業の現場を中心として、全現場登録の半分ぐらいが民間工事の現場ということになっております。さらに、民間工事でも元請の現場登録を後押しするという点では、経営事項審査の措置によりまして、民間工事を含む全ての工事現場でのカードリーダー設置を進めることを予定しているところでもあります。

さらに、CCUS処遇改善推進協議会という会議体を用いまして、民間発注者団体、あるいは元請建設業団体も含めて、CCUSのさらなる周知・普及の活動に取り組んでいきたいと考えておるところであります。

【(一社)建設産業専門団体連合会 意見】

建専連でヨーロッパに視察に行ったわけですが(2020年2月)、イギリスでは約240万人の労働者に対して約200万人と8割の労働者がCSCSカードに加入しているということでした。日本はここまで来るのが相当早くて、イギリスは開始5年目で16万5,000人ぐらいの加入者だったらしく、10年目ぐらいに一気に加速しました。その要因は、当局が安全衛生に対する規制強化をちらつかせたら、業界が「これはまずい」となった。CSCSカードは安全衛生の基礎的試験に合格した証でもあるので、これは取得させないとまずいとい

うことで一挙にC S C Sカードの保有率が8割まで上がった。これは、半ば強制的なやり方だと思うのですけれども、8割ですから完全義務化ではないらしいです。けれども、大型工事についてはもう完全にそうなっているそうです。

ですので、目標値にもよるわけですが、その目標値を達成するには何らかの強制が必要ではないかというような気もします。

もう一点、建退共とC C U Sの連携によるメリットについてですが、反対にデメリットとして一定の事務手続が要る。我々はI Tに非常に疎いですから、カードリーダーにタッチしたら後は何もなくていいぐらいの感覚でいたわけです。しかし、元請または1次下請が、2次以下の下請けも含めて全部管理する（一括して傘下技能者の就労履歴をC C U Sからダウンロードし、建退共の就労実績報告作成ツールに取り込む）ことができるようになる旨、最近新聞に掲載されていました。でも、これはアウトプットして、もう一回インプットし直すという一定の事務処理が要るのです。建退共にも確認しましたが、扱うデータが違うということですので。それが1点。

あと、費用の問題です。（証紙代を）誰が負担するのか。マスコミで、民間工事でも（証紙代を）負担するという方針を出されている元請もいます。ところが、これは労働者のためだから、下請けが負担すべきものなのだ、という理解をしている元請さんもいるわけです。

（証紙代を）半額負担しようかという元請けもおられたのですけれども、退職金規定で建退共制度を選択している下請企業からすると、半分負担してくれるのなら助かります。でも、中退金（中小企業退職金共済制度）など他の退職金制度に加入している企業にとっては、自社の退職金規定とは別に、建退共証紙代を負担しなければならないわけです。

ですので、この費用負担は誰が持つのかということが明確にならない限り、このお金の問題は早めにオープンにして、我々のメリットになり得るかどうかは、我々専門工事業団体も元請さんに早めに聞かれたほうが良いのではないかと思います。誰が費用を出すのか。我々は建退共証紙を貼らなくて良いですよと言ってきた手前、早めに明確にしないと、デメリットの可能性もあるので、これは情報提供としてお伝えしておきます。

【国土交通省不動産・建設経済局建設市場整備課 回答】

少し補足をさせていただきます。1つ目ですが、ここは強制政策（にすべきか）、ずっとそういう話があって、我々としてもどういことができるのか内部的にも考えているところなのですけれども、一方、業界全体でここまで進めてきているという状況がありま

す。さらに（CCUSの利用を）引き上げていくためにはどうするか、例えば、直轄では、（モデル工事を）Cランク工事であれば、都道府県建設業協会とコミュニケーションを取らせていただき理解をいただきながら我々は進めているところであります。現在、半分ぐらいの建協からはまだ理解いただけていない。これは我々としても頑張っているのですけれども、このような状況もあります。

まず、業界全体としての形をつくっていけるようなインセンティブ工事ということもご理解いただけていないところもあります。ただ、おっしゃるように、特に建専連では前向きに進めていただいておりますから、こういう意見をいただくのも私は理解できます。様々な関係者から、どういう形にできるのかということを考えていきたいと思えます。

もう一つ、建退共の話でありますけれども、事務手続はできるだけ簡単にしていかなければいけません。あるいは、（建退共証紙の）費用の負担、特に民間工事ですね。以前からどこが負担するのかというところがあります。一部のスーパーゼネコンでは、民間工事でも（証紙代を）負担するよと言っておられる会社もおられますけれども、全てそうなのかというと、そうではないと思えます。そこはどのようにうまく進めることができるのか。建退共とCCUSの連動というものを、青写真としてやっておりますけれども、まだ進め切れていないところがあります。7月に、（建退共とCCUSを）つなげるための便利なツールは整備したということなのですが、これがきちんと使われるように、建設業振興基金や建退共本部と、そういうところも含めて議論を進めていきたいと思えます。また、現場実態も踏まえて御意見をいただければと思えます。

あと、2点ほど補足説明させていただきたいと思えます。「元請企業がCCUSを正しく稼働させることについて指導してください」というご要望および「CCUSを入札条件として考えてください」というご要望がありました。

まず、元請企業への指導ということでもありますけれども、CCUSの施工体制の登録とか、元請が必要なプロセスを踏まなければ技能者の履歴が正しく蓄積されないということは確かにございます。ですから、元請に正しく稼働してもらうことは大事でありまして、これについてしっかり指導していくということはこれからより強めていきたいと思っております。

建設業振興基金においても、様々な説明会の開催、あるいはCCUS認定アドバイザーの設置、こういう形で対応いただいております、国交省との連名での周知など、いろいろ対応いただいているわけでありまして。また、いわゆる盆暮れ通達、そういう中でも施工体制登録、あるいはカードリーダーの設置、就業履歴の蓄積のために必要な環境整備などしっかり

行っていただきたいという旨を建設業団体に対してお願いをさせていただいているところ
でございます。この点については国土交通省としても大事であると考えておりますので、引
き続き頑張っていきます。

最後、入札条件ということについても、先ほどの義務化の話と同じでありまして、とにか
く、今、地域の元請団体にあまねく理解をいただくというところも含めまして、国交省とし
て、もうこれで4年目になりますので、加速してやっていかなければいけないということで
頑張っております。現在そういう状況でございます。

【地方独自要望事項】意見交換議題③

「工期の適正化と週休二日制の推進について」

【要望趣旨】

建設業は、全産業平均と比較して年間労働時間・年間出勤日数が長い産業となっていま
す。国土交通省の資料によれば、建設業における年間実労働時間は全産業と比べて360時間
以上長く、また建設工事全体では、技術者等の約4割が4週4休以下で就業している状況
です。これは、当産業内に日給職人が多いことや、施主（発注者）に対する納期の問題等が
考えられるところですが、そうした仕事環境に対して今の若者が魅力を感じないデータが
出ており、建設業界全体で若者（将来の業界の担い手）を確保するため、これらの課題の改
善を早急に進めなければなりません。

政府では、将来の担い手確保し、災害対応や社会資本インフラの整備・メンテナンス等の
役割を果たし続けて行くために建設業の働き方改革を一段と強化していくことを踏まえ、
平成29年3月「働き方改革実行計画」関係省庁連絡会議の設置や、「適正な工期設定等のた
めのガイドライン」の改訂、平成30年3月には、「建設業働き方改革加速化プログラム」が
策定されて長時間労働の是正に向けた取り組みが行われてきました。さらに、改正建設業法
（令和2年10月施行）により、著しく短い工期による請負契約の締結の禁止や、違反した
場合の国交大臣等による勧告・公表等が可能とされたところです。一方、令和元年4月1日
より改正労働基準法が施行され、建設業においても既に適用されている事項も含め、施行か
ら5年後（令和6年4月）には罰則付きの時間外労働規制が完全実施されることになって
おり、これの対応が急務となっております。

当連合会が会員団体加盟企業を対象に実施した「働き方改革における週休二日制、専門工事業の適正な評価に関する調査結果」によれば、週休二日制を定着させるための第一の条件に「適切な工期設定」が3年連続で挙げられており、適正な工期設定を現場で運用するよう、下記の通り指導をお願いします。

○仕上げ職種に「工期のしわ寄せ」が発生することが常になっているため、この解消と工期に見合った請負金額等の実現に向けて行政の立場からも指導いただきますようお願いいたします。

○週休二日のためには、特に民間工事においては、元請主導による現場閉所をしないと難しいと感じています。元下間の力関係から下請主導の週休二日は到底望めません。

○労働時間の面で、例えば移動式大型クレーン運転士のような、移動時間や建設現場での組み立て・解体に要する時間も適正に工期に反映させていただきたい。

○大幅な設計変更に伴う工期の変更（延長）および請負金額の変更（増額）について、地方自治体工事や民間工事でも適切に認めていただきたい。

なお、上記調査において、「週休二日制を導入すると、日給月給の技能者にとっては収入が減るので、むしろ休日出勤を望む人もいる」との意見も少なくありません。週休二日制の推進のためにはセットで工事価格のアップ（技能者に対する労務単価アップ）が必要であることはいうまでもありません。

【国土交通省不動産・建設経済局建設業課 回答】

御要望4点のうち、クレーンの関係以外の3点についてお答えさせていただきます。

1点目の「工期のしわ寄せ」の関係でございますけれども、これは見積りの尊重と同様に大事なことだと思っておりますし、これについても、さきほど御紹介させていただきましたモニタリング調査の中で調べさせていただいているということでございます。

2点目の「週休二日」の関係でございますけれども、これも推進していかなければいけないと考えてございます。まず公共工事につきましては、例えば、点数の引上げですとか、週休二日に伴って条件が余り変わらないように、いろいろ取り組ませていただいているところでございますけれども、御要望のありました民間工事についてももしっかりやっていかなければいけないと思っております。

特に、令和6年度から「罰則付きの時間外労働の上限規制」が適用されますので、取組は急務だと考えております。一昨年、令和2年の7月に中建審で作成して勧告しました「工期に関する基準」におきましては、週休二日や4週8休の確保については、適正な工期設定に当たって、考慮事項として位置づけてございますので、まずは公共工事もやっていますが、民間工事でも基準の周知・徹底を図らなければならないと考えてございます。

さらに、「設計変更に伴う工期の変更や請負金額の変更について、地方自治体、民間工事でも適切に認めていくべきである」という御要望につきましても、品確法の中に適切な設計図書の変更と、それに伴う請負代金の額、工期の変更を行うことが発注者の責務として明記されておりますし、入契法の中でも、適正化指針におきまして工事内容が変更となって費用、工期の変更が必要となった場合には、費用、工期が適切に確保されるような必要な変更契約を締結するということが掲載されております。

これを踏まえまして国交省といたしましては、適切な設計変更、請負代金の変更を行うように、地方自治体に対して要請を行っているほか、公契連を通じまして直接周知・徹底を行ってございます。こうした週休二日もそうですし、適切な工期を受けられる設計変更、そういった諸々につきまして我々としては周知・徹底してきているところでございまして、モニタリング調査も含めて、きちんと実態を踏まえた上で働きかけをしっかりとやっていきたいと考えてございます。引き続き御協力いただければと思います。

【国土交通省大臣官房技術調査課 回答】

クレーン関係の御要望につきまして技術調査課から回答させていただきます。国の直轄工事におきまして、クレーンなど重建設機械が必要となる場合に、工事現場に搬入する重建設機械の組立て、解体、また、運搬に要する費用につきましては共通仮設費に積上げという形で計上させていただいてございます。

また、工期につきましても、回送にかかる部分なども含めて施工に必要な実日数、また、雨天や休みの率なども計上した上で適切に工期の設定を行うこととしているところでございます。具体的にどこかの工事で適切に工期設定がなされていないというような事例がございましたら、具体的にお知らせいただければと思います。

【(一社)建設産業専門団体連合会 意見】

全国を地方整備局との意見交換会で回っていて、このような意見が出ました。理事会でも

協議をしようと思うのですが、ゴールデンウィークのように季節的に働きやすい時期は土曜日も働く代わりに、夏場には土曜日は全休にしてほしいというものです。

全体工期からすれば、今の工期をもっと長くしろという要請ではないので、元請さんの理解を得やすいのではないかと。理事会承認を得た上で、まず日建連、全建さんに対しては、7月、8月、9月は完全土休というようなアドバランを上げて、そのお願いを発注者の方にも届けたいと考えています。地方の方からの切実な声で、働きやすいときに働いて、総労働時間を変えずに、まず、働き方改革という前にそのような取組をしてくださいということです。すばらしい意見だと思いますので、我々のほうでも協議をした上で、また御提案をさせていただきたいと思います。

それと、働き方改革については、「罰則付きの時間外労働の上限規制」の適用までの間にまだまだ根の深い問題もございますし、拘束時間についての労働性をどう捉えるかということや、時間外労働の上限規制などは遵守できなくなってしまうという意見もあり、これはまた場所を変えて御相談をさせていただきたいと思います。

【共通要望事項】意見交換議題④

「登録基幹技能者の有効活用（CCUSレベル4の実効ある評価）」

【要望趣旨】

登録基幹技能者については、その評価と処遇改善に繋がる入札制度に対する要望等を続けてきました。

これまで経営事項審査制度への加点など対応いただき、登録基幹技能者を雇用する建設企業として評価を上げていただいていることは理解しております。

しかしながら、専門工事業者は直接公共工事の入札に参加する立場に無い職種であることが多いことから、経営事項審査の加点評価等は元請企業までしか効果が届かず、下請企業は効果を享受できない場合がほとんどです。

令和3年度に実施した建専連調査「働き方改革における週休二日制、専門工事業の適正な評価に関する調査結果」でみると、各社が独自に職長等の資格・経験等に見合った給与で処遇をしている傾向が出ていますが、若者の“目標”や“技術レベル”に対する評価に見合った年収とするには、まだまだ低いと言わざるを得ません。また、「県や市町村、元請が基幹

技能者を理解していない」、「民間工事では価格競争ばかりで、登録基幹技能者が評価されていない」、「経営事項審査の点数や総合評価落札方式の加点はあるものの、専門工事業者にとってはメリットが感じられない」等の声があります。そこで、経営事項審査の点数や総合評価落札方式の加点以外の方法で、登録基幹技能者を雇用している下請企業が直接的に評価される仕組みを考えていかなければなりません。

この登録基幹技能者を確保・育成している会社は、技術・技能の伝承をしつつ職人の教育にも熱心に取り組んでいると評価されるべきであり、このような会社が仕事を請けられるようなシステムを構築できれば、成果物の仕上がりや、工期の短縮等に大きく貢献できることと同時に会社側としても業績が上がり、職人の処遇改善に繋げられるものと考えています。

このため、昨年度同様、以下についてご検討いただくようお願いします。

○下請専門工事業者の登録基幹技能者（CCUS レベル 4 技能者）の配置を入札条件又は設計図書等に明示していただきたい。（当該基幹技能者の業種間又は地域間で偏在がある等のため、採用が困難である旨の過去の回答となっていますが、施工体制の下請専門工事業種に登録基幹技能者を配置することが有利となれば、元請企業もそうした専門工事業者を下請けに指名することが期待され、専門工事業者も登録基幹技能者の資格者を積極的に保有する動きになり、地域偏在等の問題も無くなる）

※設計図書に登録基幹技能者の配置を「義務」でなく「有利」に働くように基準化すれば、競争参加者制限にはならないと考えます。

○登録基幹技能者は、CCUS の中でもレベル 4 の最高に位置付けられる熟練職人の証明であることから、公共発注者（地方公共団体）および民間発注者ならびに元請企業における登録基幹技能者（CCUS レベル 4 技能者）に対する認知度の向上および工事価格への反映（登録基幹技能者に対する適切な労務費の計上）を指導していただきたい。

レベル 4 が有利となれば、CCUS の登録・活用・レベル判定推進に資することも期待されます。

【国土交通省大臣官房技術調査課 回答】

まずは「入札条件、設計図書に明示をしてください」といった御要望について御回答させていただきます。

設計図書に登録基幹技能者の配置を義務ではなく、有利に働くように基準化すればよいのではないか、というような御提案をいただいているところでございます。設計図書というのは、工事の請負契約におきまして履行義務が生じるような図面、仕様書のことでございますので、設計図書に明示するという事は、まさに登録基幹技能者の配置を義務化し、競争に参加できる者を制限するという形になりますので、競争性の確保に留意しつつ、地域の実情を踏まえて、様々な意見を聞きながら検討する必要があると考えてございます。

なお、直轄工事におきましては、総合評価落札方式におきまして元請の評価を基本としているところなのですが、元請企業の技術力を評価する項目の1つとして、下請での活用も含めてなのですが、配置する現場従事技術者に登録基幹技能者等を活用する場合に加点評価するという取組を各地方整備局の発注工事でさせていただいております。

【国土交通省不動産・建設経済局建設市場整備課 回答】

そのほか、CCUSを含めた、いわゆる登録基幹技能者の処遇改善ということについて補足させていただきます。

登録基幹技能者は、CCUSの中でもレベル4に位置づけられる職人ということになりますから、認知度向上、あるいは処遇に反映するという事は大切なことだと思っております。現在、CCUSの能力評価は38の分野でなされておりますけれども、約4万人がレベル4の技能者となっております。国交省としては、技能者の能力評価のレベルを処遇につなげていくために、能力評価を手当に反映するといった先進的な企業の取組の水平展開を図る、あるいは、登録された技能者の地位・能力に応じた労務費見積りの尊重を要請する、このような取組を進めているところであります。

さらに、労務費調査でCCUS登録技能者や、あるいは技能・経験別の賃金の実態を調べております。そして、レベル別の賃金目安を今後表示していくなど、労務費調査と能力評価をどのように関連づけていくかについても検討してまいりたいと考えているところであります。令和3年度の労務費調査では、例えば、登録基幹技能者を中心としたレベル4の技能者は、そのほかの技能者よりも14%賃金が高いという実態がありました。こういうことを

周知していくとか、そのような方策を考えていきたいということでもあります。引き続き、登録基幹技能者を含めたレベル4につきまして、その認知度向上や処遇改善につなげていくように、業界団体の皆様とも連携しながらしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

【(一社)建設産業専門団体連合会 意見】

CCUSの件につきまして、資料P9ですが、「下請への要請」というところは、見積書の内訳として、単価に歩掛かりを乗じて、労務費を算出し見積書として出しましょうという趣旨だと思います。この点につきましては、日建連とも様々な議論をいたしまして、やはり請負が原則であり「何人工で労務費がいくら」というような明示をすることは、大きな問題としてあります。

下請への要請

■ 労務費や法定福利費が内訳明示された見積書の提出等
 ■ CCUSの普及を見据え、地位や技能の反映を推奨

- 法定福利費は労務費総額を算出し、保険料率を乗じる方法を基本とする
- できる限り、想定人工の積上げによる労務費の積算と労務費総額の明示に努める
- その際、技能者の地位や技能を反映して労務費の見積りを行うことが望ましい

【技能者の地位や技能を反映した労務費の見積りの例】 (100㎡あたり)

〇〇工	歩掛	単価	労務費
職長 (CCUSレベル3・4相当)	〇人工	〇〇,〇〇〇円/人	〇〇〇,〇〇〇円
一般作業員等 (CCUSレベル1・2相当)	〇人工	〇〇,〇〇〇円/人	〇〇〇,〇〇〇円
総額			〇円

CCUSによって、見積段階と(施工後の)結果が出てきますが、現場では様々な施工条件によって生産性が上がったり下がったりします。現場所長の力量によっても生産性は変わるので、「これは我々の請負の範疇じゃなく、現場の前段取りが悪いのでこうなりまし

たよ」というような交渉が最後にあるわけです。(施工後の)そのような交渉のときに、レベル1が何人、レベル2が何人、レベル3が何人、レベル4が何人、などと明らかになりますが、そこには生産性の話が伴ってこないわけです。

ですので、結果論として、このような方向に進んでいくと非常に危険だと思います。これは元請さんも我々も同じだと思います。これは各団体にも様々な御意見を聞いていただいて、その上で出されていると資料だと思うのですが、団体によって多少違うところもあるかと思いますが、元請としては、これは建専連も同じだと思うのですが、建設業法は総価契約で縛っていますので、我々は総価の中で請負という形で生産性を高め利益を高めてきた

という歴史的な背景もあります。ぜひともそこも御検討いただければと思います。

【国土交通省不動産・建設経済局建設市場整備課 回答】

このP9については、提案というような意味で書かせていただいているものでございます。職種によっても結構異なってくるのかなと、我々も記載した段階でもそう思っております。ですので、こういうことができるのかできないのか、それぞれの職種の中で、あるいは元請ともコミュニケーションを取りながら検討いただくことが必要なのかなと思います。

ただ、総価請負ということもあり、その中で労務費や法定福利費が総価請負の中で押されてしまう（縮小されてしまう）ことになると、結局、それが技能者の処遇に直結していくことになるかと思えます。特に今のような資材高騰など、いろんな環境が厳しい中で、それはあってはならないと思えます。そこは、まさに今、同じ時間で行われている「持続可能な建設業に向けた環境整備検討会」でも議論されると思えます。資料のP9ではこのような形で書かせていただきましたが、それぞれ業界団体の実態を伺いながら、私たちも業界団体に対する要請の仕方をブラッシュアップしていけるところがあるのかなと思います。また御意見をいただければと思います。

【(一社) 全国クレーン建設業協会 意見】

「工期の適正化と週休二日制の推進について」というところですが、回送にかかる時間を御考慮いただきたいことはもちろんでございますが、そのほかに、大型クレーンのような大型の車両を走行させるには道路法上の特殊車両通行許可を受けなければなりません。その際に道路を走行できる時間帯を夜9時から朝6時までのように通行時間帯指定を受けることがございます。そのような車両の運転手は、回送のほかに、その時間まで現場に行って待機しなければなりません。この特殊車両通行許可の緩和をしていただかない限りは一般則の上限720時間を守ることは相当難しいと考えておりますので、その点についても御検討いただければ幸いです。

【国土交通省大臣官房技術調査課 回答】

貴重な御意見、ありがとうございます。おっしゃるように、特車の許可のときに、車の少ない深夜の時間帯に通るようにとか、そういった許可条件なども出ると承知してございます。そういったところをどう加味して、積算上で人工・工期を設定していくのかといったと

ころの問題意識はしかと承りましたので、また今後の検討材料にさせていただきたいと思
います。ありがとうございます。

以 上