

令和5年度 第24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5年7月31日（月）10：00～

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

【意見交換テーマ①】

「建設現場の完全週休二日制の導入について」((一社)全国建設室内工事業協会)

【趣旨】

大手元請企業では、社員数の充実等もあり、稼働現場が多くても社員は週休2日が確保出来ていと認識している。しかし、中小以下の企業では、工期の関連もあるが、現場が稼働していれば週休2日の確保は困難なため、建設現場(公共・民間とも)の完全週休2閉所に向けた意識改革はできないか。体力を消耗する夏場(7～9月)だけでも試験的に導入することを産業行政面から指導又は推奨していただくことは如何か。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 建設業適正取引推進指導室長 回答】

建設業の担い手を確保していくためにも、適正な工期の設定を通じ、長時間労働を是正するとともに、週休二日を確保していくことが重要だと考えています。

国土交通省におきましては、「工期に関する基準」において、週休二日を工期設定する際の考慮すべき事項と位置づけ、その活用を推進しているところです。現地に直接出向き、現場責任者などに対して、工期や請負代金の設定状況などについて直接ヒアリングをする「モニタリング調査」を令和3年度から行っています。民間発注者や元請事業者、下請事業者をその対象としていまして、改善点をその場で指摘し、併せて後日文書で指摘内容を通知し、改善を促す取組です。

また、来年4月から建設業にも時間外労働の上限規制が適用されることから、厚生労働省と連携して、都道府県ごとに「建設業関係労働時間削減推進協議会」が設置されました。同推進協議会は、建設業団体や発注者団体、地場の商工会議所などの地方経済団体などで構成されていますが、「工期に関する基準」の活用などを、民間発注者を含む構成員と共有を図っているところです。

さらに今年度は、工期の適正化に特化した「モニタリング調査」を新たに実施していると

ころです。このヒアリングでは、労働基準監督署も同行して、時間外労働の上限規制に対する訪問支援を実施するなど、その取組を進めているところです。

体力を消耗する夏場だけでも週休二日を試験的に導入できないかという話もありました。適正な工期と適正な請負代金による契約締結を図る上で、発注者の理解と協力が不可欠であるということから、民間発注者に対しても、「モニタリング調査」を実施しているところです。時間外労働の上限規制が適用されることから、夏場に限らず年間を通じた民間工事における週休二日の確保に向けて、工期の適正化を進めたいと思っています。

また、本年3月の大臣と建設業団体との意見交換会におきまして、岩田会長からも、夏場の週休二日導入の強化について提言をいただきましたが、それらを受けまして、日建連では7～9月を、4週8閉所推進の活動強化期間として取組を進めていただいています。国土交通省としても、業界のこうした取組を支援したいと思っています。

【国土交通省 大臣官房 技術調査課 建設システム管理企画室長 回答】

週休二日を実現するためには、まず大事なことは工期の設定ではないかと思います。工期の設定については、令和5年3月、「工期設定指針」を改定して、休日と天候等による作業不能日が重複しないように、休みがしっかりと取れる前提で雨休率の算定をすることとしました。

また、猛暑日についても、WBGTという熱中症指数で積み上げて、そのような日はなるべく作業しないということを前提に工期を設定する方向に動いております。

その上で、週休二日の閉所についてですが、直轄工事の場合は、その現場の閉所による週休二日を基本とすることで、工事を進めさせていただいております。

他方、河川や道路を管理する維持工事のように、どうしても完全な閉所が難しい現場もあります。その場合には交替制を導入して、個人では週休二日が実現できるようにしていく方針で進めています。

いずれにしても、直轄工事でも、週休二日をどう実現するか非常に大事なことだと思っています。我々としてもしっかりとそういった対応をとっていきたいと思います。

【国土交通省 大臣官房 官庁営繕部 計画課長 回答】

直轄営繕工事の閉所率向上におきましても、令和5年度から原則として全ての工事について発注者指定による週休二日促進工事を実施していきまして、4週8休以上の現場閉所に取

り組んでいるところです。引き続き、発注者としても、改善を図っていきつつ、週休二日の取組を一層推進していきたいと考えています。

【(一社)建設産業専門団体連合会会長 意見】

週休二日完全閉所となりますと、来年、時間外労働の上限規制も施行されますし、我々業界の周知も含め、就業規則を変えないといけないと思います。処遇を上げるという目的で就業規則を変えても、働き手目線で、休みについての要望は働き手によって変わります。恐らくフレックス休暇の要望がこれから強くなっていくのではないかと思います。休みが年間で何日か、あとはそれをどのように配分するかということになると思いますので、来年になって就業規則を変えていく上で次の議論になるかと思います。

土日を休んで、祭日も入れると年間休日が118日になるとと思いますが、恐らくスタンダードな年間休日数を110日にしないと、求人票に載せてもヒットすらしらないと思います。これについては業界内でも、全国を回りながら周知もしていますが、就業規則をこのように変えると、我が社ではコストがこのように上がるのだということを、各団体の会員の方にも周知していただかないといけないと思います。

【意見交換テーマ②】

「時間外労働の上限規制への対応について」((一社)全国コンクリート圧送事業団体連合会)

【要望趣旨】

令和6年4月から時間外労働の上限規制が建設業にも適用されることとなるが、会社・現場間の往復移動時間や(本来は作業時間内に行われる)現場作業後の後片付け・整理等により、日常的に時間外労働が発生し、機械施工・クレーン・コンクリート圧送等の直行直帰不可の業種のように、その対応策が見出せないものもある。

当該規制に抵触しないことが「適正な工期」の前提であるので、

①現場での作業時間を相応に短縮する必要がある、それを考慮した工期の設定をお願いしたい。

また、自治体工事や民間工事にも周知・啓蒙していただきたい。

②週休2日を確保できない工事や工期の制約が厳しい工事の場合は、技能者一人ひとりの週休2日の実現に向けて交替制勤務(労務費増、人員増)の実施が必要と考えるが、交替制勤務の体制確保が難しい場合、このほかに規制に抵触しない有効な方策はないか。

【補足】(一社)全国クレーン建設業協会

移動式クレーン運転士は、建設現場での作業の他に車庫から現場までクレーン車を移(回送)しなければならず、平均片道1時間(往復2時間)要します。

厚生労働省のパンフレットなどを拝見しますと、時間外労働が月45時間を超えることができるのは、年6か月が限度とされています。月20日の勤務とすると、回送のみで約40時間となり、時間外労働の上限にほぼ達し、緊急の作業が出た場合に、対応できないことになります。

さらに、災害復旧などの事業は規制が適用されないとされていますが、対象は時間外労働勤務と休日労働勤務の合計の月100時間未満、2~6月平均80時間以内で、月45時間、年720時間の上限は適用されたままで、災害復旧の事業がある場合には、これらの規制のため、対応できないことも考えられます。

そのため、月45時間、年720時間の上限規制の緩和を含めた対策をご検討いただきたい。

また、このままでは、労働基準法順守のために、2024年4月以降は、移動式クレーン運転士の中には、現場の作業時間を短縮せざるを得ない場合があることを、国土交通省から、公共・民間発注者、元請、他の専門工事業者など関係者に周知、徹底をお願いいたします。

最後に、交代制勤務の議論もごさいますが、少なくとも、移動式クレーン運転士については、現状では人手不足のため、対応は困難と考えます。

【国土交通省 大臣官房 技術調査課 建設システム管理企画室長 回答】

工期の設定につきましては、先ほど雨休率や猛暑日の話をしましたが、それに加えて、令和5年3月に、同じタイミングで「工期設定指針」を改定しております。その中身は、工事全体の中には準備期間と後片づけ期間が設定されていて、その中に、重建設機械の組み立てや運送なども考慮することを設定しております。

また、朝礼・準備体操、現場の後片づけなどもありますが、これらも準備・就業時間に含まれるということで、施工の実態調査などを踏まえ、標準歩掛りの反映をしています。

他方で重機の運搬をどうするのかというお話もありましたが、施工現場でいろいろなパターンがあると思います。現場の条件などをいろいろ踏まえながら、どんなことができるのか、必要な検討を進めていこうと思っています。

週休二日制については、現場閉所の中でも話しましたが、同じような形で進めていくことになると思っています。直轄の現場では、交替制も含めて施策の推進を進めていこうと思っ

ています。現場でもいろいろ課題が出始めると思いますが、皆さんの意見も踏まえながら、今ある制度をより良くしていくために、いろいろな検討をしていきたいと思っていますので、是非ご意見をお寄せいただければと思います。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 入札制度企画指導室長 回答】

ご指摘をいただいたとおり、自治体の工事、特に都道府県・市町村の工事が、そういう細かい工事になると、なかなか発注者に意識が行き渡っていないということが実態としてあります。ですので、長時間労働制限、週休二日の確保ができることを前提として、適正な工期を設定することが必要なのだということ、あるいは、それに伴って必要となる労務費や現場管理費などの費用も課題にしながら、適切に予定価格に反映すること、このようなことを、都道府県や公契連等々いろいろな機会を通じ、国土交通省から直接それぞれの発注者に周知徹底を図っていきたいと考えております。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 建設業適正取引推進指導室長 回答】

民間発注者に対する周知についてですが、「工期に関する基準」では、搬出入時間の制限などの制約条件についても、工期の設定に当たって考慮すべき事項と位置づけていますので、「都道府県建設業関係労働時間削減推進協議会」などの場を通じ、民間発注者のメンバーも入っていますので、「工期に関する基準」の活用をしっかりと呼びかけていきたいと思っています。

【国土交通省 大臣官房 官庁営繕部 計画課長 回答】

直轄営繕工事においても、週休二日の確保を前提とした工期設定をしています。それとともに、工事を実施する中で、施工条件の変更や資機材等の納期の遅延等の事態が生じた場合は、工期の契約変更を含めて適切に対応しております。

そうした中で、令和4年度に完了した営繕工事における週休二日促進工事におきましては、皆様にご努力いただいた結果、97%以上で4週8休を達成しています。

今後も適正な工期設定等を通じ、週休二日の確保に努めたいと考えています。

【(一社)建設産業専門団体連合会会長 意見】

公共工事も民間工事もコストが必ず上がるということを理解いただいていると思います。

例えば、クレーンに限って言えば、クレーンが現場に到着するまでの時間によって、現場で作業ができる時間帯が変わります。我々も理解をしておかないといけないのは、現場の作業性が大きく変わるということです。

例えば、クレーン車が会社を出て現場に着くまで2時間かかる場合です。日々（会社から現場に）行かないといけない現場で到着までに2時間かかれば、（これだけで往復4時間とられるので、）もう現場では4時間しか作業ができないということになります。

ですので、他の職種との関係もあるため、朝8時から現場で作業するとなると、朝6時に出発する必要があります。帰る時間も考慮すると、もう午後12時や1時には作業をやめないといけない。そうすると、昼から荷揚げするクレーン車はどうするのかということ、やはりもう1台要るのではないかということになる。1日に2台要ることになります。

では、交替制にしたらかどうかという議論もありました。例えば、処遇改善して雇用しても、クレーン業界として雇用が維持できるかという問題があります。毎日交替制ができる現場ばかりあればいいですけども、たまにしかそういう現場がなければ、雇用できないわけです。ですので、1台につき2人雇用するというのは非常に無理があるということになると思います。

特に今回、「モニタリング調査」に厚労省と一緒にいられるということなので、労働時間はしっかり見られると思いますし、その証拠がCCUSで取れるようになっていきますので、見積りも変えなければいけない。我々の作業性について言えば、例えばコンクリート圧送などで移動時間・労働時間の管理がもっと厳しくなって、現場でコンクリートを打つ時間がなくなるということになれば、工区が小さくなるわけです。今まではこれだけ広い現場だったのが、例えば3つに区切られると、鉄筋の方もたまったものではないわけです。

鳶は、細かい足場をどんどん組まないといけない。作業性が大きく変わる問題なども含まれていると思います。ここは元請の意見などもよく聞いていただいて、我々もよく検討して、国に業界団体として意見を上げるようにしたほうが良いと思いますので、そこは検討をよろしくお願いします。これは、地域では既に声としてどんどん上がってきていましたので、お願いとして申し上げておきたいと思います。

【意見交換テーマ③】

「建設技能者賃金の5%アップについて」((一社)日本建設躯体工事業団体連合会)

【趣旨】

「国土交通大臣と建設業主要4団体の意見交換会」(令和5年3月)における申し合わせが少しでも前進できるよう、建専連では会員団体に向けて通知を発出したが、下請側としてはアップ分の原資を確保できなければ正直、社員の賃金に反映できない。元請側も「申し合わせ」を念頭に請負金額の交渉に応じて、建設業界全体で5%アップを実現していくものと考えている。人件費として支払ってもらったものは確実に給与化するとともに、下請へもしっかり流すよう取り組むこととしている。

業行政部局として、適正な人件費が行き渡っているか監視していただきたい。また、市町村など、国以外の公共発注者への周知・啓蒙や、民間発注工事における取引の適正化に向けてもしっかり対応してもらいたい。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 建設業適正取引推進指導室長 回答】

賃金の引き上げは政府の重要課題になっています。賃上げの原資を確保するためには、原材料価格などのコスト上昇分を踏まえた適切な価格転嫁に加え、指値発注などの賃上げ阻害要因の排除、また法定福利費など、他の労働条件のしわ寄せの防止が適正な請負代金による契約締結で重要になってくると思っています。

このため、「モニタリング調査」の中で、民間発注者や元請事業者、下請事業者に対して、請負代金の設定状況として、価格転嫁に関する交渉状況をはじめ、指値発注や合理的な根拠に基づかない値引きの状況、法定福利費の見積り状況、その契約書への反映の状況、労務費相当分の現金払い、このような状況について丁寧にヒアリングを行い、改善点の指摘通知、是正を促しています。

「モニタリング調査」などを通じて、適正な請負代金による契約締結を図りたいと思います。

【(一社)建設産業専門団体連合会会長 意見】

先日の中建審・社整審の基本問題小委員会において、制度改正(標準労務費の段階的作成・

勧告等)について、早急にスピード感を持って取り組んでください、というお願いを委員として発言しました。その直前に「制度改革をした場合の副作用はどうか」という委員の意見がありました。その後私が発言したのですが、その発言が、ある専門紙の記者さんに「この問題は業界としてまとまってやらないと、結論がどうなるのかしっかりと見えた時点でやらないとまずいのではないかと受け取られたようで、今日の専門紙には、「委員会は賛否の声、標準労務費の段階的勧告について、建専連は反対している」と書かれていたようです。しかし、全くそういうことではありません。逆に、段階的に進めていただきたいと思っています。

スピード感を持っていただきたいというのは、処遇改善に取り組んで、賃金を上げて、これから若い人を雇用していこうとする企業は原価率が高くなるので、そういう企業を何とか守っていただきたいということ。業界の従来商取引の体質(労務費を原資とした低価格競争)は、変わらないといけない。「初任給を30万払ってでもやろう」というやる気のある企業は既に現れてきています。しかし、そのような企業は、従来体質の企業(労務費を原資とした低価格競争を行う企業)と競争すると負けてしまいますので、危機感を持って取り組んでいただきたいと思います。これは今まで繰り返してきています。時間軸としては、仕事が減る前に——地域ではもう既に仕事がなくなってきているところもあるので——急いで進めていただきたい。この記事を読んで、「建専連は反対しているのか」と誤解されることのないように、訂正をさせていただきたいと思います。

【国土交通省 不動産・建設経済局長 回答】

社会保険未加入問題のときもそうでしたが、「正直にやっておられる業者の方が馬鹿を見ることのないように」ということが一番大事なことだと思います。その基本の下で何ができるかというのを一緒に考えていくということだと思います。

そういう意味では、スピード感を持ってやらないと、真面目にやっている方と、そうではない方の差がどんどん開いていって、真面目にやっている方が、かえって苦しくなるということがあってはならないと思います。そうならないようにするにはどうしたら良いかということをお互い一緒に考えていきたいと思っています。

【(一社)建設産業専門団体連合会会長 意見】

ありがとうございます。ここで建専連会員団体の方へこの場で申し上げたいのですが、

「今までは、(技能レベルに応じた賃金を)もらえないから払えない」と言っていました。これからはこれでは通用しません。下請が何次であろうが、技能労働者のレベルに応じた賃金をきちんと支払うということです。もらったらしっかりと賃金を支払うことをコミットしていただきたい。

そこで、払うための準備をここでお願いしたいのです。それは何かというと、若い人に来てもらおうと思えば、賃金形態を変えていかなければいけない。そうすると、今在籍している人の賃金形態も変えなければいけない。就業規則や賃金形態の準備をしておく必要があります。

会員の皆さんに、「今日の意見交換会で、賃金形態や就業規則、休日についても見直さなければいけないので、そろそろ準備する必要がある」旨の通達や指示を出していただきたいと思います。局長がいらっしゃる前で明言したいと思いますので、よろしくお願いします。

【意見交換テーマ④】

「適正な競争環境を整備するため、建設業を営む者全てを対象とした建設業許可の取得義務化について」((一社)日本塗装工業会)

【趣旨】

軽微な建設工事(500万円未満の工事)については、建設業許可が無くても営業が可能となっているが、このような無許可業者は、団体加入者も少なく現下の団体の取組や行政からの情報提供・指導が行き届かないので、安値競争の中にあり、業界の年収5%アップや処遇改善にまじめに取り組んでいる企業が疲弊していく環境となっている。

そのため、適正な競争環境を整備していくために、建設業を営む者にはすべて許可取得を義務化することをお願いしたい。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 建設業適正取引推進指導室長 回答】

建設業法においては、500万円未満の軽微な建設工事のみを請け負う者については、公共の福祉に与える影響の度合いや、発注者保護の必要性、許可制を課した場合の小規模零細企業の負担などを総合的に考慮して、許可がなくても建設業を営めることとされたものです。

一方で、そのような軽微な建設工事のみを請け負う者についても、必要事項をきちんと記載した書面による請負契約の締結義務や、一括下請負の禁止など、一定の義務を課していま

す。併せて、行政庁により指導等ができるという仕組みにもなっているのが現状です。

こうした仕組みを認識してもらえるように、建設業の法令遵守に関する説明動画の配信や、毎年秋に全国で行っている講習会の開催などを通じて、軽微な建設工事のみを請け負う者についても、取引の適正化を促していきたいと思っています。それに併せて、元請に対しても、建設技能者の適切な賃金水準の確保に資するように、適切な下請負人の選定、適正な請負代金による契約締結、こちらも併せて周知を図っていききたいと思っています。

このような違反行為と思われるおそれのある事象がありましたら、情報をお寄せいただきたいと思っていますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

【(一社)日本塗装工業会会長 意見】

我々も全国組織ではあるが、実態をなかなか調べにくく、各支部に寄せられる(会員外の無許可業者に関する)クレームや、苦情をどこに持っていったら良いか分からないので、我々団体に持ってくるという消費者の方もいらっしゃいます。その情報を我々としてもなるべく細かく収集しながら、何かの機会に提供できればと思います。そうは言いながらも、そういったデータを集めるのは限界がありますので、そこはまた皆様の指導もいただければと思います。

【(一社)建設産業専門団体連合会会長 意見】

この建設業許可取得の問題は、表現として良いか悪いかは別ですが、(企業経営に係る)支出がどんどん増えていって、そうなる職人が逃げ道を探すようになります。そうしないと生きてこれなかった。上からお金が決まっていって、そうなる、残ったお金でどうやってやりくりするか。これは脱税などにもつながりかねないわけです。

現在で言うと、偽装請負がどんどん加速していきます。休日の問題や時間外労働の上限規制の問題もあって、一人親方化がどんどん進んでいる。一人親方は規制がかかりません。その一人親方の働き方がしっかりと請負形態になっているのかどうかは、現場に立ち入らないとわかりません。表面上、「一式幾ら」という形になっていれば請負です。

今回、厚労省と一緒に「モニタリング調査」で入られるのは、私は非常に賛成です。その労働者が指揮命令系統下に入っているかどうかで、労働者なのか、請負なのか、これがハッキリするからです。「打合せにも出ない、上の人から言われたことをやっている」というのは請負ではない、完全に労働者になるわけです。

「モニタリング調査」において、それをチェックしないということであれば、(偽装) 一人親方に逃げ込んで、「一式幾ら」という契約書を提出することが加速します。

一人親方でも、必要な一人親方、適正な一人親方もいます。明確に、「一人親方も打合せにきっちり出なさい」というようなことを指導していただく。偽装請負と適正な一人親方を見分けるために、厚労省ともすり合わせをして、「モニタリング調査」に入っただければと思います。そうでないと、偽装請負の人だけがメリットを得て、適正な一人親方がメリットを得られないという環境になってしまいますので、1つの視点としての提案です。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 建設業適正取引推進指導室長 回答】

「モニタリング調査」では、作業員の方の名簿と法定福利費の額を見比べつつ、偽装請負の話につながるような形態がないかどうか、現状の確認もしています。

加えて、話がありましたように、厚生労働省も同行しますので、専門的な見地からもしっかり見てもらえるように取り組んでいきたいと思っています。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 入札制度企画指導室長 回答】

500万円未満の工事しか請け負わない無許可業者のところに契約でつながって行って、そこでダンピング的なものが起きているような傾向があるという状況かと思います。

これは、日塗装からいただいた意見ですが、確かに塗装の業界は私もイメージが少しあるのですが、改めてお聞きしたいのは、(塗装以外にも) 500万円未満の工事ばかりやっている無許可業者に最後はつながっていくという傾向があるという業種があれば、教えていただきたいです。

【(一社) 建設産業専門団体連合会会長 意見】

軽微な工事でも建設業許可を取得するようにした方が適正な競争関係になるのではないかということなのですが、いかがでしょうか。私は取得するようにした方が良いと思います。(そうしないと) 偽装請負につながる可能性もあると思います。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 入札制度企画指導室長 質問】

鉄筋は、そういうことが起こりやすいですか。

【(一社) 建設産業専門団体連合会会長 回答】

鉄筋の場合、工区を細かく分けることが難しいということもあり、500万円未満(の工事)というのはほぼあり得ないので、偽装請負は割と少ないと思いますが、業界団体として「それは偽装請負の可能性はある」ということは明確に言っています。

ただ、この問題については、住宅関係ディーラーが傘下におられる全建総連や住宅関係者に意見を聞いていただいた方がよろしいかと思えます。

あと、その無許可業者が適正にやっているのか、偽装請負をやっているのか区分けするのは難しい。今回の日塗装の提案は、偽造請負をやっている業者が得をするようになっているので、建設業許可を取らせてはどうかという1つの意見です。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 入札制度企画指導室長 質問】

2つ目の議題で、全ク協からのテーマですが、このままでは現場での作業時間が短くなるということなのですが、法規制の緩和がなかなか難しいと思うので、工期か契約で受け止めていくしかないのだと思います。実際、「クレーンが半日しか吊れません」ということになると、普通、工期は倍になりますから、現実的ではないと思います。

それでいくと、契約で受け止めて、いわゆる2台分の費用を元請からもらって契約していくことしかないだろうと思います。それをしていくために、何が課題になるのか。こういう規制がクレーン業界にも及んでくるということを元請に知ってもらうことになるのでしょうか。我々としても、周知活動をもう一步、より強めていくときに、何に気をつけたら良いのかということを知りたくてお伺いする次第です。

【(一社) 全国クレーン建設業協会 専務理事 回答】

クレーンの業種自体は、クレーンを現場に置いたままにして作業を行う業者と、毎日現場までクレーンを運んで作業を行う業者の2種類があります。両方対応している業者もいるし、片方みの業者もいます。

その中で、現場にどれだけの時間滞在するのかというのは、現場作業自体をどこまで続けるのかという話と、実際にオペレーターの数が現状でも不足しているという話があるので、2交替制にするのは現実的ではないというのが1つです。

我々としても、特殊車両の夜間走行の条件などいろいろあるので、実はどうして良いか分からない状況ですが、全ク協内では「仕事が終わったら、とにかく現場を離れさせてくれ」

という意見がたくさん出ています。要するに、仕様に応じて現場作業にメリハリをつけると
いうことが、現状では唯一とれる対策。先ほど難しいと言われた法改正しかないというのが、
現在、全ク協内で話している内容です。

【(一社) 建設産業専門団体連合会会長 意見】

全国を回っていて(聞こえてくる話を踏まえての) 補足ですが、元請によって違いがあり
まして、「この元請はこのクレーン業者を使う」という、いわゆる指定業者があります。ク
レーンは非常に危険ですので、指定業者が安全教育をしっかりと行なっているわけです。その
指定業者にとって場所が遠い現場になれば、移動時間が変わってくるわけです。移動時間
によって現場作業できる稼働時間が決まります。ある地域では「クレーン業界として、低予算
にするため、工事現場に場所的に最も近いクレーン業者に対応してもらえるように連携を
して、現場稼働時間を増やしていこうと思っています」とおっしゃっていました。

そういう連携があってはじめて見積もりが出せる。それによって我々の労働性や生産性
が変わっていくということになると思います。問題は、割と元請が楽観視しているところ
にあるのではないかと思います。現場所長に聞いても、「そんなことを言っても無理だろう」
「今までそうやってきたのに、急に変われと言われても変われない」など、この2024年問
題については、まだそのようなことを言っている所長がほとんどです。

現場所長は今まで、「カネが足りない、工期が足りない、だからオマエしかできない」と
言われて、評価されて現場を任されてきたものです。しかし今は、「カネはこれだけある」
「下請にもこれだけ払うように」「(働き方改革なので) あまり残業等しないように」という
ように変わってきており、「私は何をすれば良いのか」というのが現場所長の本音です。日
建連におられるような経営層の方は、現場とは相当乖離があります。

現場所長が本当に正義感を持って、「価格を下げてでも工事を取らないと下請も食えない
だろう」というのは一理あるわけです。我々下請も「食うために仕方ない、下げてでもやり
ます」と言って今までやって来たわけです。今はそれが官製賃上げですよね。「賃金を5%
上げて良くしていこう」ということに関しては、ある程度の枠組みをつくっていただきたい。
その上で、「元請と一緒に変わっていかないと、この業界に人は来ません」ということを、
もう少し幅広く周知をし、団体としてしっかりと行っていかないと駄目だと思います。現場
所長だけではなく、次の所長になろうとする若手をターゲットにして、次世代のことを考え

て話をしていかなければいけないことは、全てにおいて言えることだと思います。

賃金アップだけではない、法律も変わる、働く時間も短くなる。そうなったら 20 日間しか働けない。「日当 5 万、20 日で 100 万、年収 1,200 万」それぐらいの処遇にならないと人は来ないです。「それぐらい夢がないと駄目です」ということを現場所長に上げていくことは我々も努力していきたいと思います。法的な根拠があって、「コンプライアンス違反をさせるのですか」と言える状況にある程度していただければ、あとはマーケットで努力をしていくことになると思いますので、ぜひともサポートをよろしくお願いいたします。

【国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 入札制度企画指導室長 質問】

キーワードが現場への浸透である、ということがよく分かりました。ありがとうございます。

—了—