

令和 8 年度 発注関係事務の運用状況等に関するアンケート
報 告 書

令和 8 年 9 月



目次

○調査概要	2
○企業の属性	3
○調査結果	
Ⅰ 都道府県建設業協会からの回答	
1. 公共工事の円滑な施工のための取組	5
2. 不調不落の状況	9
3. 工期設定の状況	13
4. 歩切りの状況	16
5. 資材価格の高騰による価格転嫁	17
6. 工事の特性や地域の実情に応じた適切な入札契約・総合評価方式の活用	18
7. 工事書類の簡素化・週休2日工事の実施・施工時期の平準化	21
8. 総合評価落札方式における賃上げ実施企業への加点措置	23
9. 担い手の中長期的な育成及び確保に向けた取組	24
10. 地域の守り手として地域建設企業が直面する課題	25
Ⅱ 会員企業からの回答	
1. 運用指針の運用状況	27
2. 会員企業の現況	66
3. 地域建設業の持続性確保	72
4. 災害時における対応	76
5. 建設業界が抱える課題	80
6. 電子契約への対応状況	81
7. 電子取引への対応状況	86
8. 工事代金の支払い状況	88
9. 改正物流効率化法への対応について	89
10. 改正貨物自動車運送事業法への対応について	91

調査概要

【調査の目的】

各都道府県協会や各都道府県協会所属の会員企業の状況や課題等を把握し、入札契約制度等の改善に係る要望等にあたっての基礎資料とすることを目的に調査を実施するもの。

【調査の内容】

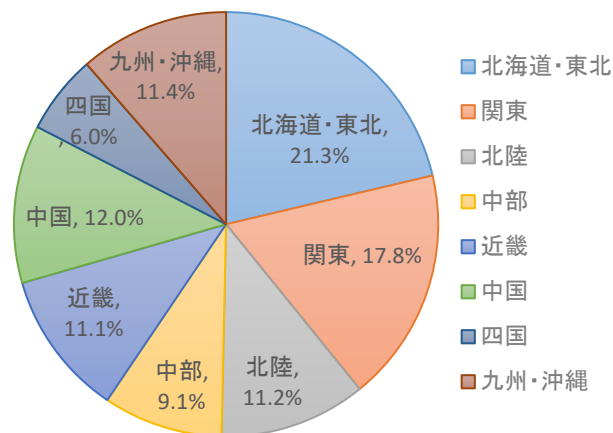
- ・各発注者における指針の運用状況
- ・会員企業の現況
- ・地域建設業の持続性確保
- ・災害時における対応
- ・電子契約への対応状況
- ・電子取引への対応状況
- ・工事代金の支払い状況
- ・改正物流効率化法への対応
- ・改正貨物自動車運送事業法への対応 等

【実施概要】

- ・調査期間 令和8年 7 月
- ・調査対象 47都道府県建設業協会及び会員企業
- ・回答数 47都道府県建設業協会
会員企業 計1,877社
- ・集計方法 都道府県建設業協会及び会員企業の回答をそれぞれ単純集計。
ただし、各設問における「不明」回答および未回答については集計数から一部除外。
※複数回答の設問については、回答者数に対する割合を表示しているため、構成比の合計が100%を超える場合あり。

企業の属性①

ブロック	都 道 府 県	回答数	構成比
北海道・東北	北海道、青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島	400	21.3%
関東	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野	335	17.8%
北陸	新潟、富山、石川	210	11.2%
中部	岐阜、静岡、愛知、三重	171	9.1%
近畿	福井、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山	208	11.1%
中国	鳥取、島根、岡山、広島、山口	226	12.0%
四国	徳島、香川、愛媛、高知	113	6.0%
九州・沖縄	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄	214	11.4%
計		1,877	100.0%



※ブロックは地方整備局単位で区分（新潟県は北陸ブロックに区分）しています。

【資本金別】

資 本 金	回答数	構成比
10億円以上	32	1.7%
1億円以上 10億円未満	97	5.2%
5,000万円以上 1億円未満	339	18.1%
3,000万円以上 5,000万円未満	528	28.1%
1,000万円以上 3,000万円未満	818	43.6%
1,000万円未満	63	3.4%
個 人	0	0.0%
計	1,877	100.0%

【完工高別】

完 工 高	回答数	構成比
100億円以上	90	4.8%
50億円以上 100億円未満	87	4.6%
10億円以上 50億円未満	536	28.6%
5億円以上 10億円未満	347	18.5%
2億円以上 5億円未満	466	24.8%
2億円未満	351	18.7%
計	1,877	100.0%

【従業員数別】

従業員数（常勤役員含む）	回答数	構成比
200人以上	69	3.7%
100人以上 200人未満	98	5.2%
50人以上 100人未満	257	13.7%
30人以上 50人未満	333	17.7%
10人以上 30人未満	751	40.0%
10人未満	369	19.7%
計	1,877	100.0%

企業の属性②

【国土交通省ランク別】

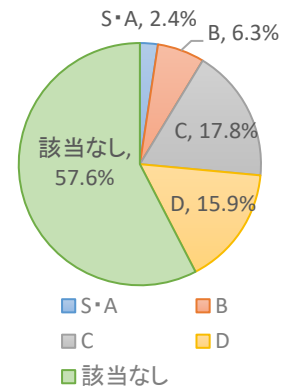
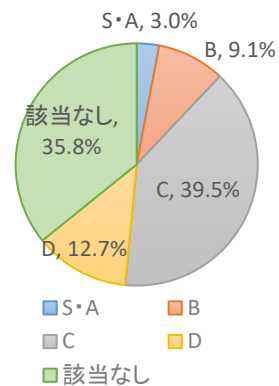
(土 木)

ラ ン ク	回答数	構成比
S・A	56	3.0%
B	170	9.1%
C	741	39.5%
D	238	12.7%
小計	1,205	64.2%
該当なし	672	35.8%
計	1,877	100.0%

(建 築)

ラ ン ク	回答数	構成比
S・A	45	2.4%
B	118	6.3%
C	334	17.8%
D	299	15.9%
小計	796	42.4%
該当なし	1081	57.6%
計	1,877	100.0%

(国土交通省・土木) (国土交通省・建築)



【都道府県ランク別】

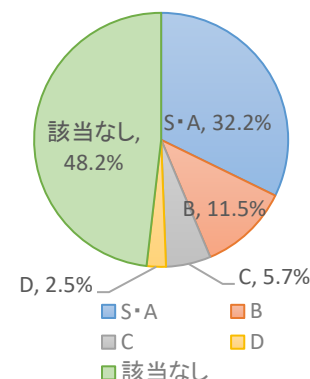
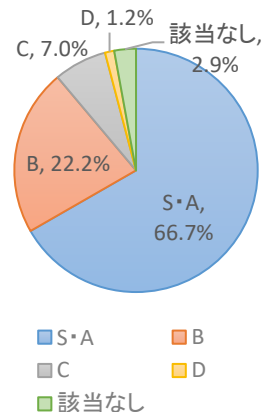
(土 木)

ラ ン ク	回答数	構成比
S・A	1,252	66.7%
B	416	22.2%
C	132	7.0%
D	23	1.2%
小計	1,823	97.1%
該当なし	54	2.9%
計	1,877	100.0%

(建 築)

ラ ン ク	回答数	構成比
S・A	605	32.2%
B	215	11.5%
C	107	5.7%
D	46	2.5%
小計	973	51.8%
該当なし	904	48.2%
計	1,877	100.0%

(都道府県・土木) (都道府県・建築)



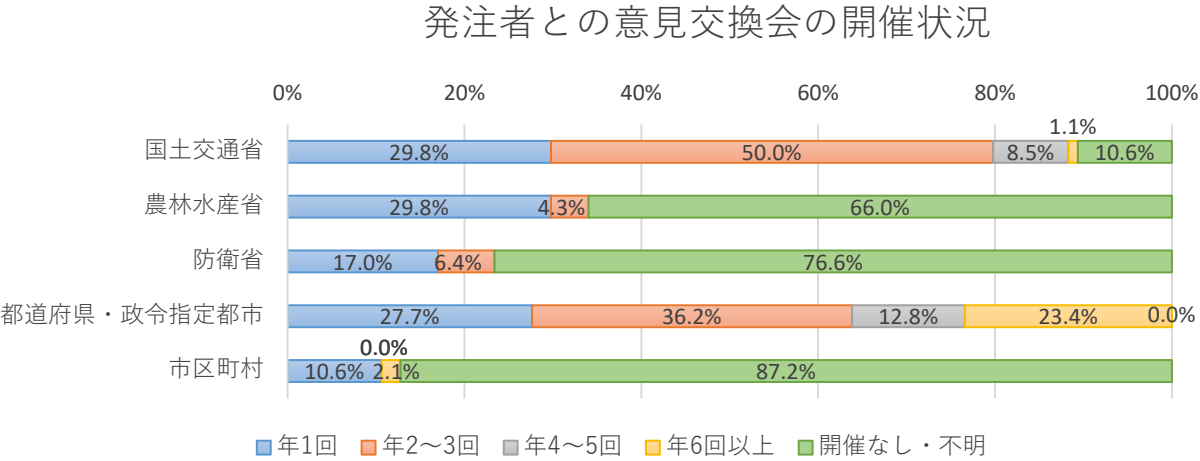
調査結果 I 都道府県建設業協会からの回答

1. 公共工事の円滑な施工のための取組

Q1 各発注者と貴協会との意見交換会は、年にどの程度の頻度で開催されていますか。発注者ごとにお答えください。

発注者との意見交換会の開催頻度は、

- ・国土交通省：「年1回」（29.8%）、「年2～3回」（50.0%）、「年4～5回」（8.5%）、「年6回以上」（1.1%）で9割弱となっており、取組が進んでいる。
- ・都道府県・政令指定都市：「年1回」（27.7%）、「年2～3回」（36.2%）、「年4～5回」（12.8%）、「年6回以上」（23.4%）、「開催なし・不明」（0.0%）となっており、最も取組が進んでいる。
- ・市区町村：「開催なし・不明」が87.2%となっており、取組が進んでいない。



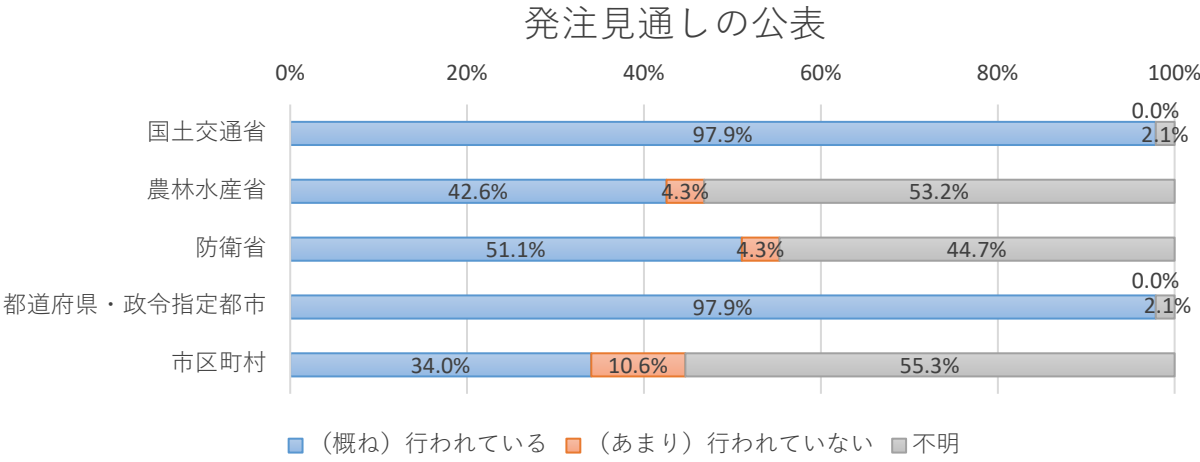
Q2 発注見通しの公表は、適切な内容や頻度で行われていますか。発注者ごとにお答えください。

発注見通しの公表では、

「（概ね）行われている」割合は

- ・国土交通省：97.9%
- ・農林水産省：42.6%
- ・防衛省：51.1%
- ・都道府県・政令指定都市：97.9%
- ・市区町村：34.0%

となっており、農林水産省、防衛省、市区町村では適切な内容や頻度で行われている割合が低くなっている。



Q3 公共工事の円滑な施工にあたり、課題となっていることは何ですか。発注者ごとにお答えください（該当項目5つまで）。

国土交通省での課題は、

- 「現場の状況に合った積算」 (80.9%)
- 「設計図書（図面・特記仕様書）と現場の不整合」 (70.2%)
- 「支障物等に係る関係者との事前調整」 (63.8%)
- 「適切な設計変更」 (48.9%)
- 「各種協議の迅速化」 (44.7%)

都道府県・政令指定都市での課題は、

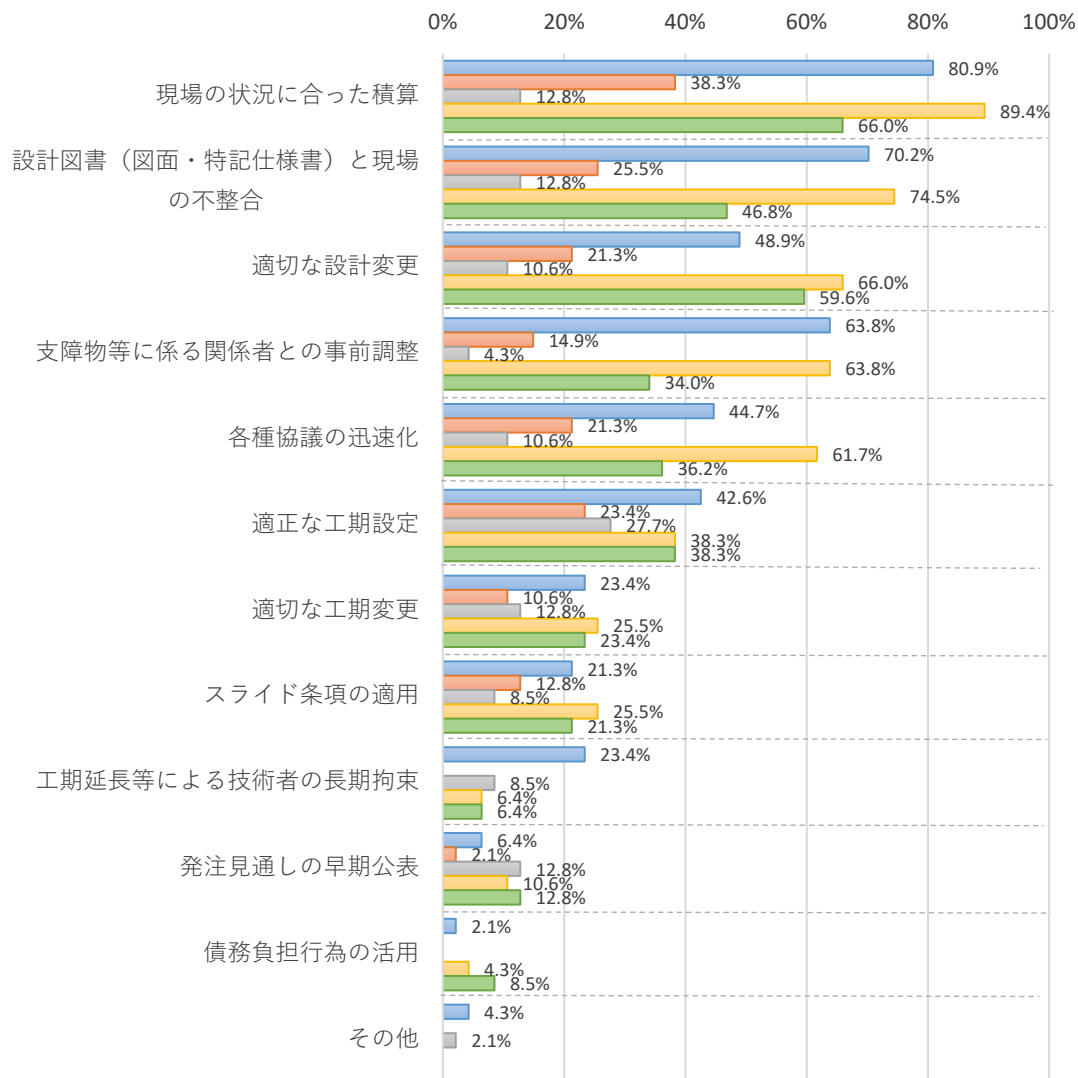
- 「現場の状況に合った積算」 (89.4%)
- 「設計図書（図面・特記仕様書）と現場の不整合」 (74.5%)
- 「適切な設計変更」 (66.0%)
- 「支障物等に係る関係者との事前調整」 (63.8%)
- 「各種協議の迅速化」 (61.7%)

市区町村での課題は、

- 「現場の状況に合った積算」 (66.0%)
- 「適切な設計変更」 (59.6%)
- 「設計図書（図面・特記仕様書）と現場の不整合」 (46.8%)
- 「適正な工期設定」 (38.3%)
- 「各種協議の迅速化」 (36.2%)

の順となっており、発注機関により各課題の割合は異なるが、「現場の状況に合った積算」など同様の課題が上位となっている。

円滑施工にあたっての課題



Q4 公共工事の円滑な施工の現状や問題点、ご意見等、自由にご記入ください。

（現場の状況に合った積算）

- ・ 標準積算価格と実勢価格との乖離の是正が必要である。
- ・ 現場条件・状況に合致した設計計画や、現場状況に応じた仮設計画としてほしい。

（設計図書と現場の不整合）

- ・ 設計図書と現場の不整合により、工事着手の遅れや工事の中断、技術者の長期拘束、現場経費の増加等が生じている。
- ・ 発注前に十分な設計照査を行い、現場条件に合致した設計としてほしい。

（適切な設計変更）

- ・ 市町村発注工事では、予算不足や前例がないこと等を理由に、必要な設計変更に応じてもらえない場合がある。
- ・ 現場の状況に応じた設計変更を行い、受注者の持ち出しが生じないようにしてほしい。
- ・ 当初設計にない工程等が追加された場合は、落札率を掛けずに精算してほしい。

（支障物等に係る関係者との事前調整）

- ・ 用地取得や支障物移転、残土処分地の確保等の遅れにより、工事着手が遅れることがある。
- ・ 工事発注前に関係機関及び関係者との十分な協議・調整を行ってほしい。
- ・ 関係機関との協議未了等により、契約後しばらく工事着手できない場合がある。

（各種協議の迅速化）

- ・ 変更協議に時間を要し、施工が止まる場合がある。
- ・ 特に変更額が大きく、議会承認を必要とする場合には、変更協議が施工に与える影響が大きい。

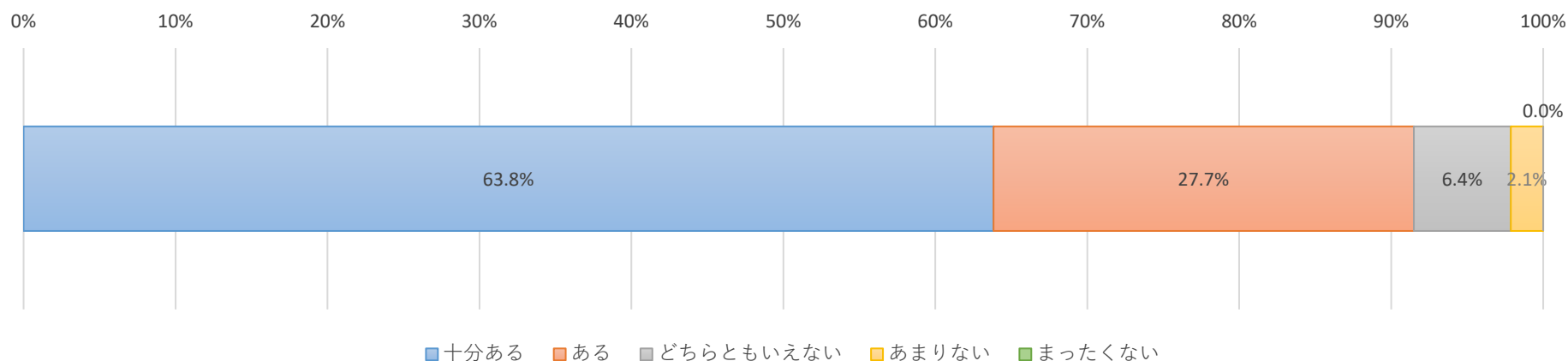
（その他）

- ・ 第一四半期の発注件数を増やすなど、更なる発注の平準化をお願いしたい。
- ・ 市町村では技術職員が不足・不在の場合があり、国・都道府県等による発注者支援が望まれる。
- ・ 市町村発注工事では、繰越手続が行われず、適切な工期が確保されない場合がある。
- ・ 技能労働者不足を踏まえ、省力化が可能な工法を発注段階から採用してほしい。

Q5 貴協会の会員企業は、管内で発注される公共事業を円滑に施工できるだけの施工余力があると考えますか。

- ・ 地域建設業が管内で発注される公共工事を円滑に施工できる施工余力は、「十分ある」、「ある」との回答が9割以上を占めており、現状で施工余力はあるという結果となっている。
- ・ なお、「あまりない」との回答は能登半島地震の復旧が進む石川県のみ回答となっている。

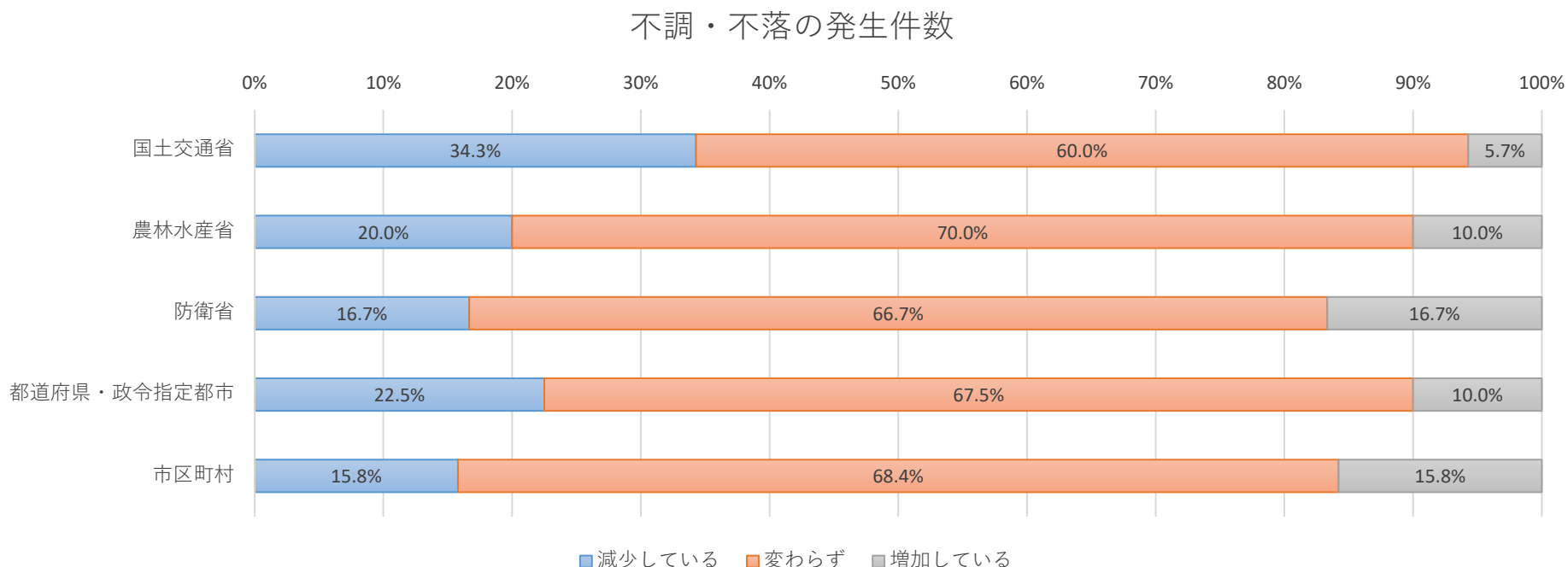
会員企業の施工余力



2. 不調不落の状況

Q6 入札の不調・不落の発生件数は、増加していますか。発注者ごとに教えてください。

- 不調・不落の発生件数については、国土交通省、農林水産省、都道府県・政令指定都市において、発生件数が「減少している」の傾向が「増加している」の傾向を上回っており、不調・不落が減少している傾向となっている。
- また、防衛省、市区町村においては、「増加している」と「減少している」の発生件数が同数という結果になっている。



Q7 不調・不落の発生要因として考えられるものは何ですか。発注者ごとに教えてください（複数回答可）。

国土交通省における不調・不落の発生要因は、

「官積算との乖離」 (66.0%)
 「厳しい施工条件」 (42.6%)
 「企業及び技術者の実績要件」 (36.2%)

都道府県・政令指定都市における不調・不落の発生要因は、

「官積算との乖離」 (72.3%)
 「厳しい施工条件」 (46.8%)
 「発注時期の偏り」 (36.2%)

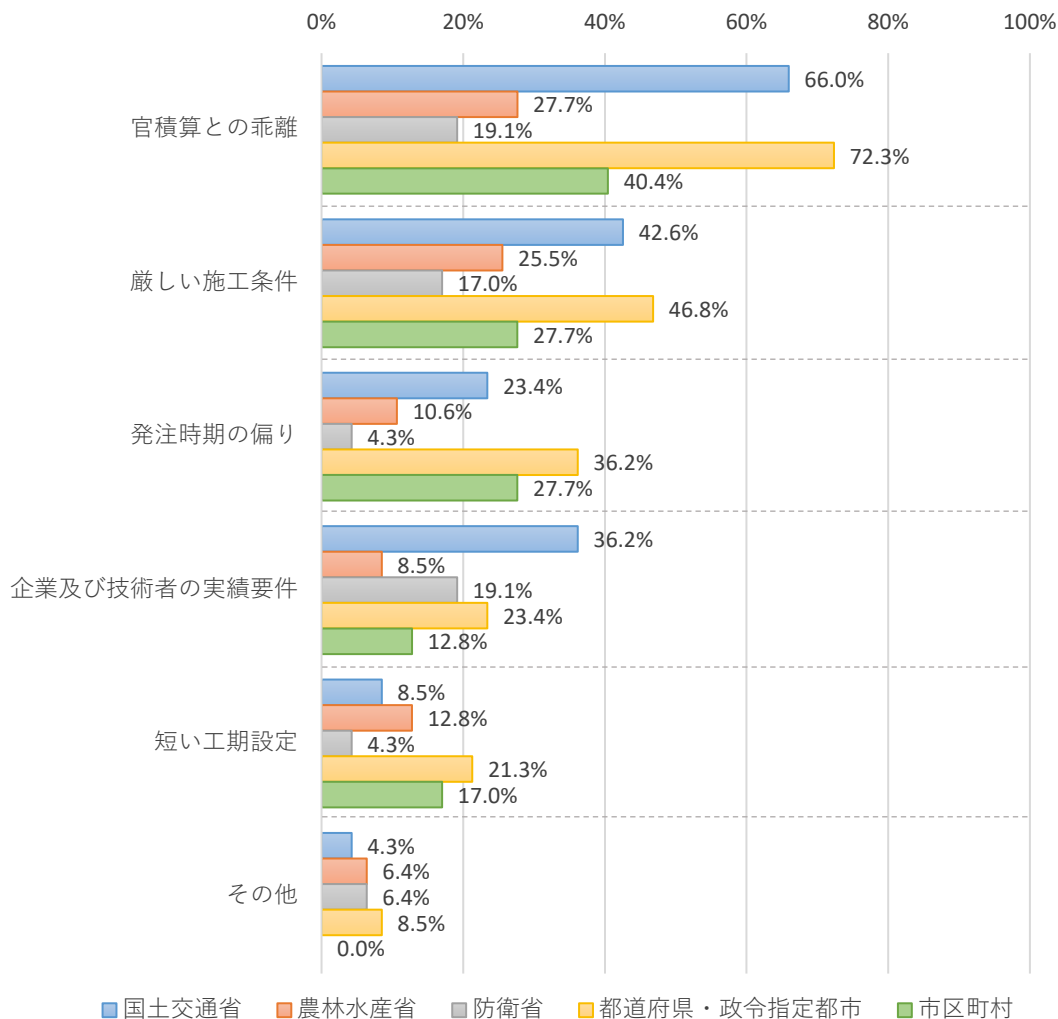
市区町村における不調・不落の発生要因は、

「官積算との乖離」 (40.4%)
 「厳しい施工条件」 (27.7%)
 「発注時期の偏り」 (27.7%)

であり、どの発注者においても上位の要因は同じとなっている。

国土交通省における「企業及び技術者の実績要件」に特徴が見られる。

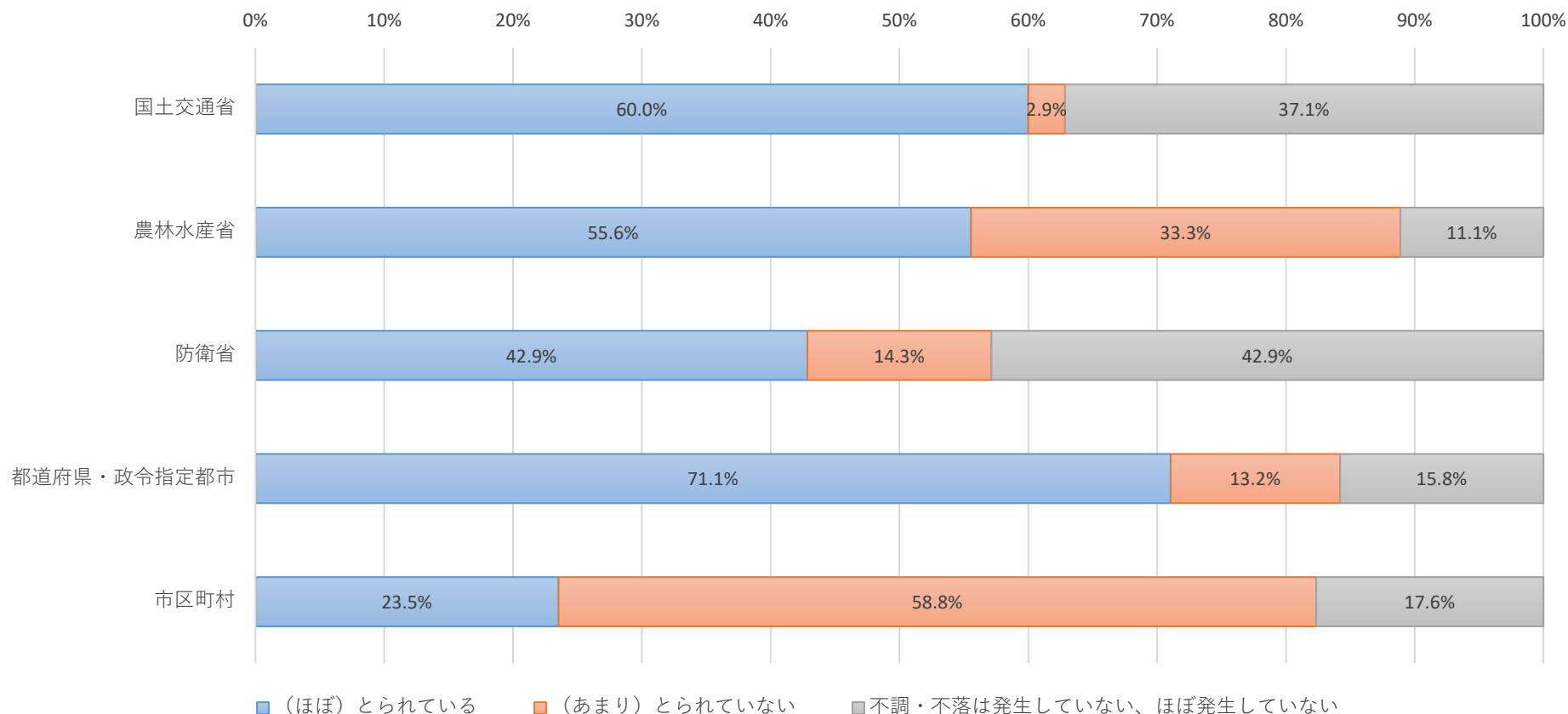
不調・不落の発生要因



Q8 不調・不落だった工事では、見積りの活用などによる予定価格の適正な見直しや随意契約の活用などの対応がとられましたか。発注者ごとにお答えください。

不調・不落だった工事での見積りの活用などによる予定価格の適正な見直しや随意契約などの対応について、「（あまり）とられていない」と回答された発注者は、市区町村（58.8%）、農林水産省（33.3%）が高い傾向となっている。

不調・不落での予定価格の見直しや随意契約の活用



Q9 不調・不落の発生状況や発生要因など自由にご記入ください。

（積算価格と実勢価格の乖離）

- ・ 官積算と実勢価格との乖離が大きい。
- ・ 建築（営繕）工事では、特に官積算と実勢価格との乖離により不調・不落となる場合がある。
- ・ 工事難易度に対して予定価格や利益率が見合っていない場合がある。

（歩掛・現場条件との不一致）

- ・ 施工歩掛が実態に合わない場合や、現場条件に合った仮設工が計上されていない場合がある。
- ・ 地域の実情に合った設計・積算がなされていない場合がある。
- ・ 災害復旧工事等では、設計や仮設計画が現場の実態に合っていない場合がある。

（技術者不足等）

- ・ 慢性的な技術者不足が不調・不落の要因となっている。
- ・ 発注時期が重なり、工期が長く工事金額が低い場合には、採算性の面から入札を敬遠する場合がある。

（その他）

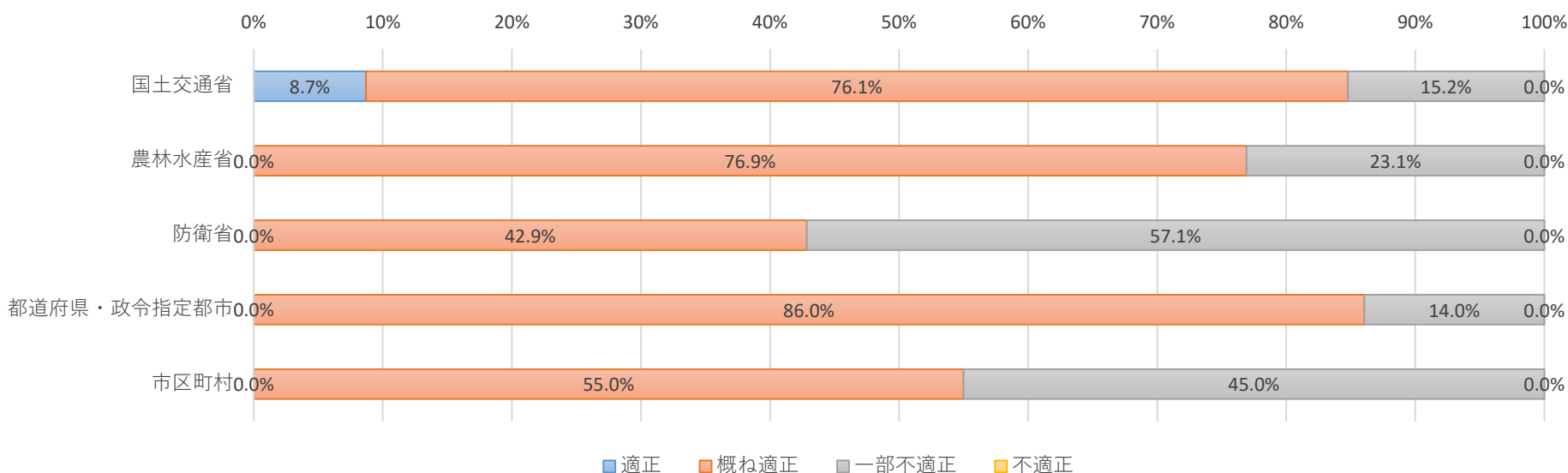
- ・ ため池改修工事や災害復旧工事など、天候に左右される工事では不調が生じやすい。
- ・ 支障物や関係者との事前調整が未了で、施工着手まで時間がかかるケースが不調の要因の一つになっているのではないか。

3. 工期設定の状況

Q10 現場の状況等を踏まえた適正な工期が設定されていますか。発注者ごとにお答えください。

- ・適正な工期の設定について、国土交通省、都道府県・政令指定都市で「適正」「概ね適正」の合計が8割を超えている。農林水産省でも「概ね適正」が76.9%を占めている。
- ・市区町村・防衛省では「適正」、「概ね適正」の合計は55.0%、42.9%と低い割合になっている。

適正な工期設定



Q11 (国土交通省) 「一部不適正」、「不適正」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

- ・事前協議の未完了や設計図書の不備により、実質的な工期が短くなる場合がある。
- ・設計変更に伴い適切な工期が設定されない場合や、工期延長に伴う増加費用が認められない場合がある。
- ・関係機関協議の未了や、受注後の受注者の責によらない設計変更が生じる場合が散見される。
- ・補正予算の工事では事故繰越をしない場合が多く、無理な工期設定になっている場合がある。

Q12 （農林水産省）「一部不適正」、「不適正」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

受注後、変更で工期延長される場合がある。

Q13 （防衛省）「一部不適正」、「不適正」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

- ・ 少額工事でありながら、工期（2年等）が長すぎる場合があり、技術者が拘束される。
- ・ 他工事との工程調整により、施工不可の期間がある。

Q14 （都道府県・政令指定都市）「一部不適正」、「不適正」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

- ・ 工期が年度末になる工事で、再繰越できず厳しい工期になる場合がある。
- ・ 河川工事は工期に制限がある上に週休二日制の条件があると大変厳しい。
- ・ 降雪により工期不足になる。降雪の影響を考慮してほしい。

Q15 （市区町村）「一部不適正」、「不適正」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

- ・ 単年度契約が多く、発注時期が遅くなるために工期が短い。
- ・ 年度内完成にとらわれていることが伺える場合がある。
- ・ 繰越手続きの議会承認が困難で短い工期での発注を行う市町村がある。
- ・ 市町村の発注担当者は現場状況等を確認せず、机上の計画だけで工期を設定しているため、現実的な工期が設定されていないことがある。

Q16 工期設定に関する課題・意見・提言など自由にご記入ください。

(現場条件等を踏まえた工期設定)

- ・ 工事の性格、地域の実情、自然条件など、工事施工に必要な日数を確保する必要がある。
- ・ 金額のみで工期設定するのではなく、現場等を確認・理解し実工程表を作成し設定して頂きたい。
- ・ 河川工事は出水期の施工が不可能なことから、中止命令や工期の延長等、柔軟な対応をお願いしたい。

(計画的な発注、繰越制度等の活用)

- ・ 発注時期を早くすることが必要である。
- ・ 市においても更に債務負担や繰越制度を活用し適切な工期設定を進めていただきたい。

(関係機関等との協議)

- ・ 近隣対策等が未完にもかかわらず発注させる場合があるため、工期延長を余儀なくされる場合がある。
- ・ 落札後の打ち合わせ時に公告内容では想定出来ない事項（用地、支障物、未協議）などがあり着工出来ない事がある。

(その他)

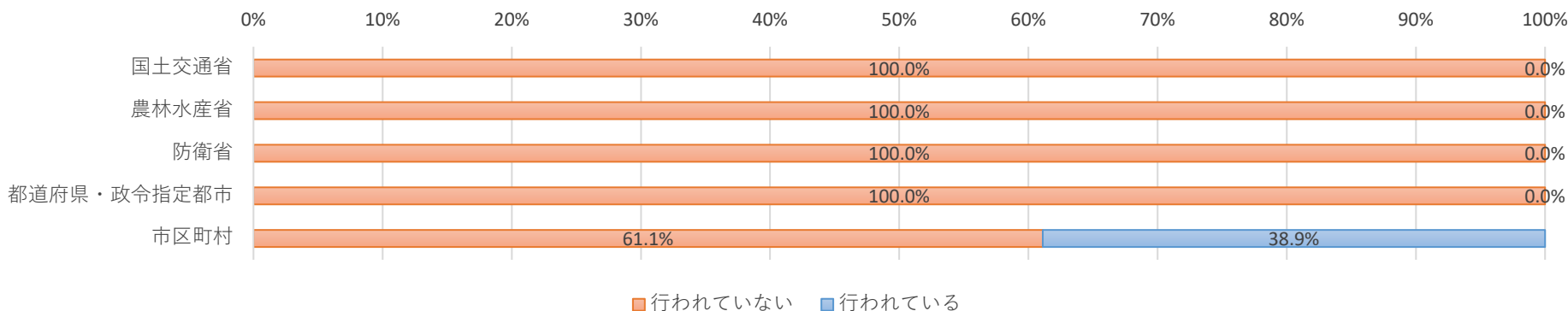
- ・ 施工者側の要因によらずに工期延長になった場合に経費負担が大きい。
- ・ 発注者側の精算変更手続きに時間を要するため、現場作業が終了しているにも関わらず工期延期となる場合がある。

4. 歩切りの状況

Q17 歩切りの状況についてどのようなになっていますか。発注者ごとにお答えください。

- ・歩切りについては、市区町村以外では「行われていない」状況となっている。
- ・市区町村では「行われている」が4割弱（38.9%）となっている。

歩切りの状況



Q18 歩切りの状況について、問題点やご意見等、自由にご記入ください。

（一部の市町村等で行われている）

- ・会員企業から、一部の市町村で行われているとの情報がある。
- ・市区町村工事では、実質歩切りではないかと思われる案件がある。

（歩切りが行われている懸念がある）

- ・物価調査会等で歩掛りや資機材単価調査が行われた場合に実勢と合わない場合が多く、施工地域毎に調査を行い単価に反映すべきである。
- ・市区町村においては、コンサル、設計会社の積算を採用しており、実勢と乖離している時がある。
- ・行政機関の組織の内、建設、土木部門以外から発注される場合に異常に安価な設定となっている場合がある。

5. 資材価格の高騰による価格転嫁

Q19 資材価格の高騰による価格転嫁について、問題点やご意見等、自由にご記入ください。

(受注者負担1%の撤廃)

- ・ 資材価格の高騰によるスライド条項の適用に当たっては、受注者が対象工事費の1%を負担することとなっており、影響が大きい。
- ・ インフレスライドの1%ルールは受注者の負担になっている。仕事量が減り、利益が減少する中で1%ルールは撤廃してほしい。
- ・ 単品スライドについて、1つの品目では一部を除き1%を上回るケースは少ないため、複数品目の合計値で1%とするなどの対応をお願いしたい。

(実勢価格の反映)

- ・ 資材価格の変動が短期的で大幅にある場合は、官積算への反映が遅れる。
- ・ 予定価格の積算にあたっては、発注時期に合わせ、直近の市場価格による積算が必要。
- ・ 設計単価の変更に時間を要し、新たな乖離が生じる。
- ・ 設計段階で聴取された材料等の見積りについては、市況を考慮され実際に現場に納入される時期に、再見積りを実施して単価を変更していただきたい。

(設計変更による対応)

- ・ 物価スライドを使用するのではなく、価格の設計変更により行って欲しい。
- ・ 迅速かつ柔軟な変更協議の受理、実施をお願いしたい。
- ・ 一部市町村ではスライド協議に応じないことがある。

(その他)

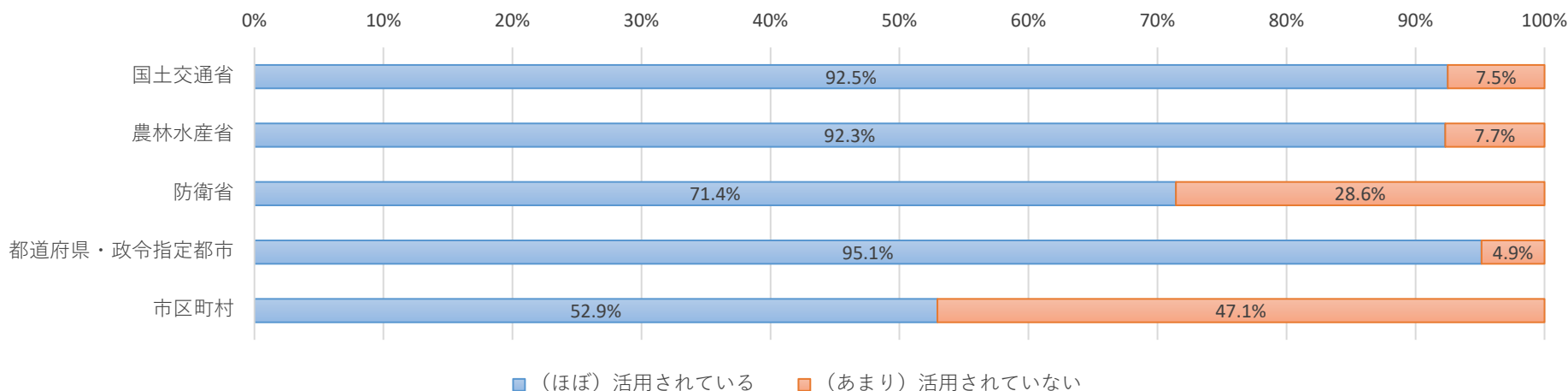
- ・ スライド条項は受注者の事務負担が大きい。
- ・ 今般の中東情勢による建設資材への影響に対する新たな対応では、各省庁の対応が異なることから、都道府県等地方公共団体の対応についても同様に発注部局により異なることとなっている。契約事務等の簡素化のために、こうした臨機の対応等については国における対応の統一化が望まれる。
- ・ 今般の中東情勢の影響による資材価格の急激な高騰を踏まえ、発注者との協議が難航するケースが見受けられる。適正な価格転嫁に向けた柔軟かつ迅速な制度対応や、価格上昇分を請負代金に反映させるよう民間発注者に対する働きかけが重要である。

6. 工事の特性や地域の実情に応じた適切な入札契約・総合評価方式の活用

Q20 入札契約について、工事の特性や地域の実情などに応じた入札参加資格・発注ロットの設定等や適切な入札契約・総合評価方式が選択・活用されていますか。発注者ごとにお答えください。

- ・ 「（ほぼ）活用されている」が、国土交通省、農林水産省、都道府県・政令指定都市では9割を超えている。
- ・ 防衛省は7割強（71.4%）、市区町村は5割強（52.9%）を占めるにとどまっている。

工事の特性や地域の実情に応じた適切な入札契約方式の選択等



Q21 (国土交通省) 「(あまり) 活用されていない」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

- ・ 施工能力評価型において、受注者が固定されている。
- ・ アスファルト舗装工事について、年間の発注件数が限られており、総合評価落札方式の評価項目を継続して確保することが難しい状況にある。

Q22 （農林水産省） 「（あまり）活用されていない」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

- ・ 防疫対応について適正な評価がなされているかどうか疑問である。

Q23 （防衛省） 「（あまり）活用されていない」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

- ・ 地元建設企業が参入しやすい参加要件が必要である。
- ・ 発注案件が少ない。発注機関の制約が強い。

Q24 （都道府県・政令指定都市） 「（あまり）活用されていない」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

- ・ 技術提案以外のウェイトが重く、特定業者に受注が偏っている。
- ・ 点数が高い会社が落札するため偏りがあるように感じる。地域の偏りが出ている。

Q25 （市区町村） 「（あまり）活用されていない」とした具体的な内容や理由をご記入ください。

- ・ 小規模な町村などでは、技術職員が少なく、総合評価方式の活用が進んでいない場合がある。
- ・ いまだに価格のみの競争となっている自治体が多く、制限価格も公契連モデルよりも低い設定となっている。
- ・ 工事ロットが小さく、物価高もあり採算ベースに乗らない。

Q26 多様な入札契約方式の選択・活用について改善状況や問題点、ご意見等、自由にご記入ください。

(受注者の偏り)

- ・ 施工能力評価型は特定の業者の落札確率が高くなり、公正な競争を阻害している。
- ・ 総合評価方式は評価項目の多様化により複雑化し、制度上の課題が生じている場合がある。

(地域の実情を踏まえた制度)

- ・ 地域の実情にあわない制度を導入しているところもあり、地域の実態に合った制度の導入がのぞまれる。
- ・ 直轄工事において県外大手と競合する案件では、地元企業へのインセンティブを今以上に与えていただきたい。
- ・ P F I / P P P への参入は、地元企業にはハードルが高い。

(市町村での取組)

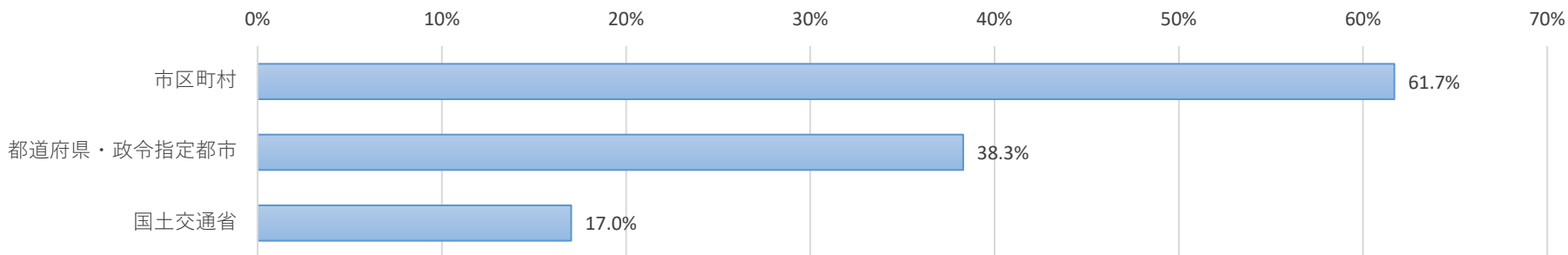
- ・ 入札契約等に係る新たな取り組み（週休二日制等含む）については、国や都道府県では導入が進んでいるが、市町村では取組に差が生じている
- ・ 市区町村の入札方式が、いまだに価格競争が多い。総合評価落札方式を増やすことで、ダンピング対策につながるのではないか。

7. 工事書類の簡素化・週休2日工事の実施・施工時期の平準化

Q27 工事関係書類の簡素化が進んでいないと感じる発注者を選択してください（複数回答可）。

- ・工事書類の簡素化について、「進んでいない」の回答が市区町村で6割強（61.7%）を占めている。
- ・取組の進んでいる国土交通省においても、「進んでいない」の回答が2割弱（17.0%）ある。

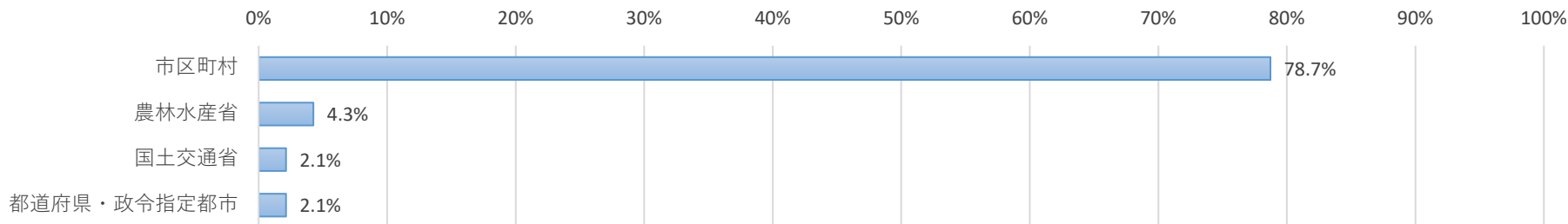
工事書類の簡素化（「進んでいない」回答割合）



Q28 週休2日工事の実施が進んでいないと感じる発注者を選択してください（複数回答可）。

週休2日工事について、「進んでいない」の回答が市区町村で8割弱（78.7%）を占めている。

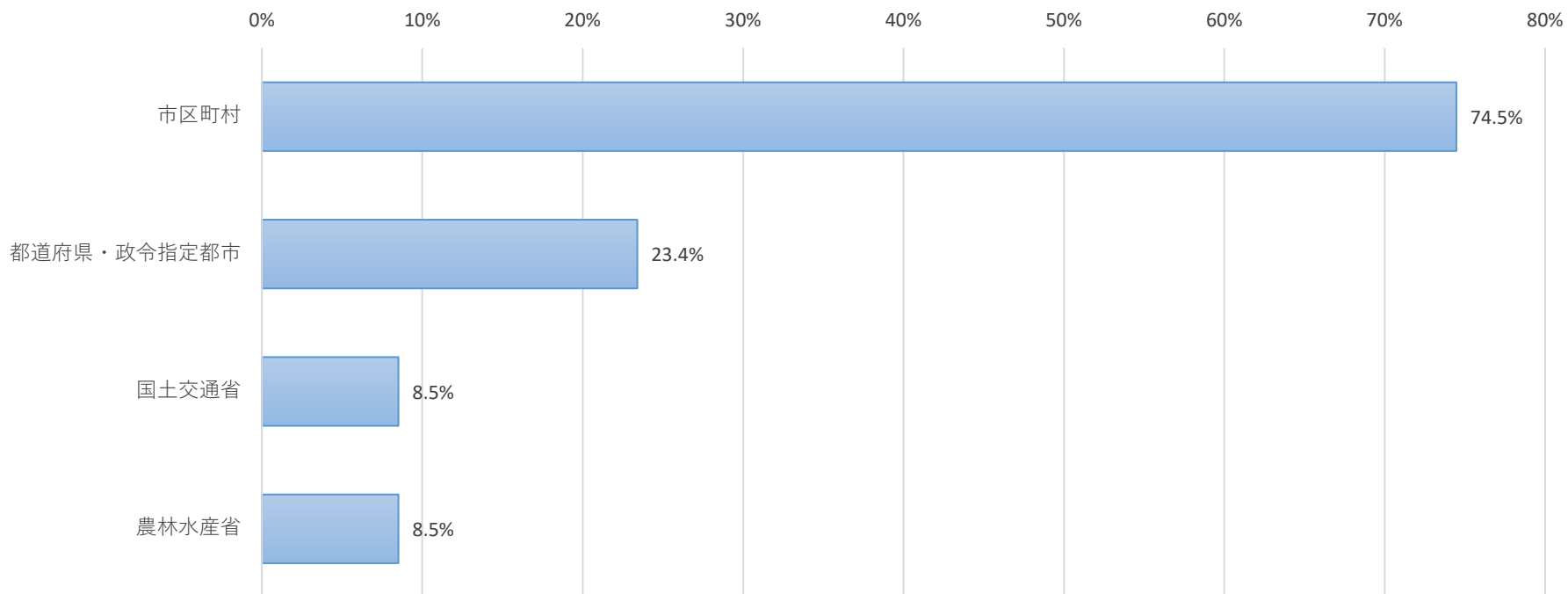
週休2日工事の実施（「進んでいない」回答割合）



Q29 施工時期の平準化が進んでいないと感じる発注者を選択してください（複数回答可）。

- ・ 施工時期の平準化について、「進んでいない」の回答が市区町村で7割（74.5%）を超えている。
- ・ また、都道府県・政令指定都市で「進んでいない」の回答が2割強（23.4%）を占めている。

施工時期の平準化（「進んでいない」回答割合）



8. 総合評価落札方式における賃上げ実施企業への加点措置

Q30 「総合評価落札方式における賃上げ実施企業への加点措置」について問題点やご意見等、自由にご記入ください。

（実施期間の明示）

- ・ 継続的な賃上げ実施企業への加点措置が何年継続されるか将来的に不安である。
- ・ いつまで賃上げを継続すればよいのか不安がある。

（経営に負担）

- ・ 地方の中小建設企業には、毎年の（継続した）賃上げ率クリアはかなり難しい。
- ・ 民間工事が少なく予算が微増の地方においては、賃上げに見合った受注額を確保するのは難しい

（企業間の格差・公平性）

- ・ 賃上げに余力のある企業と余力の無い企業で格差が拡大する懸念がある。
- ・ 賃上げ加点は趣旨として理解できるものの、実際には大手企業の取組が中心であり、中小建設業者では対応が難しい状況がある。その結果、加点制度が実質的に大手企業のみを優遇する形となり、地域企業との間で評価の公平性に課題が生じているのではないか。

（実績評価を望む）

- ・ 賃上げ予定を評価するのではなく、賃上げした実績を評価する方式が良い。

（その他）

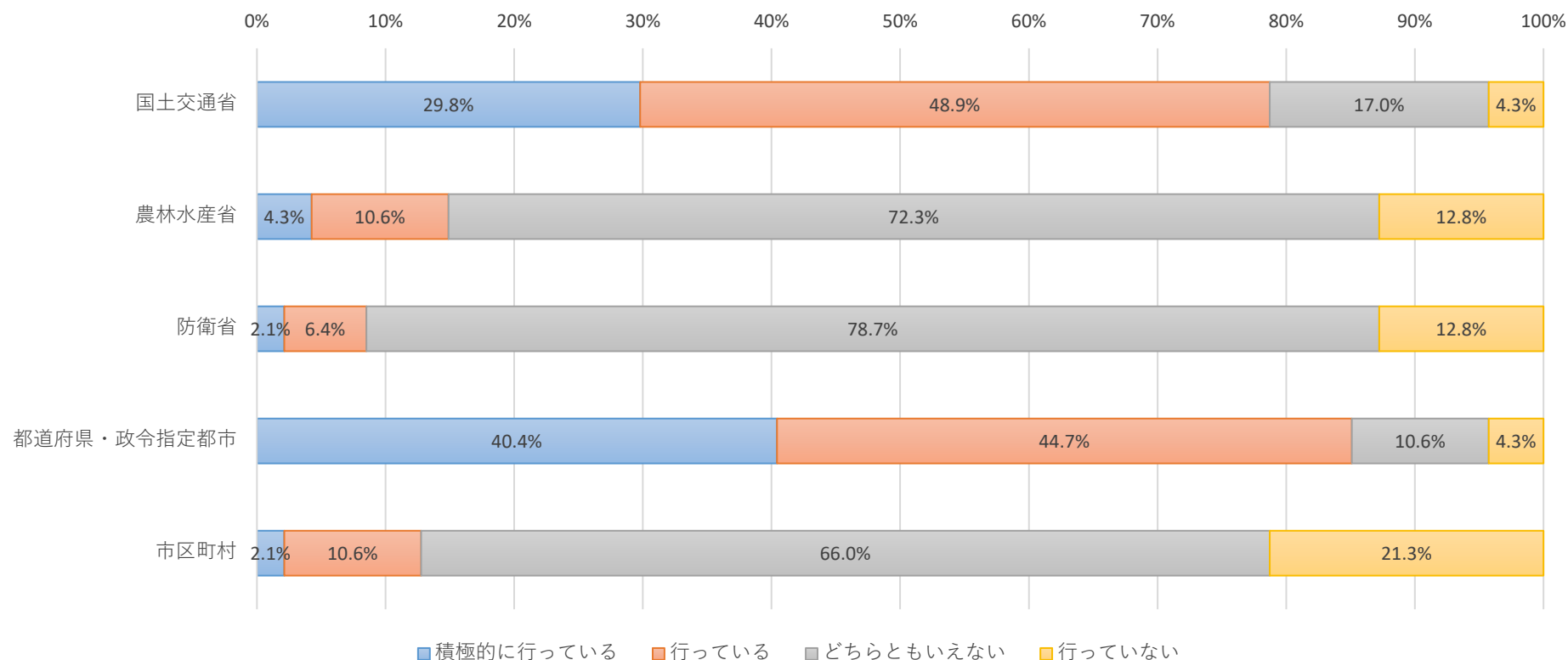
- ・ 建設業は賃上げ分を工事価格に転嫁しにくいいため、この制度が長く続くのであれば、官積算の工事価格の中でそれを補える制度を考えてほしい。
- ・ 賃上げを企業負担先行で進めるのではなく、労務単価等も含め、国による施策を先行してほしい。

9. 担い手の中長期的な育成及び確保に向けた取組

Q31 管内の発注者は、担い手の中長期的な育成及び確保に向けた取組を行っていますか。発注者ごとにお答えください。

担い手の中長期的な育成及び確保に向けた取組を行っている発注者は、国土交通省で8割弱（78.7%）、都道府県・政令指定都市で8割を超えている（85.1%）。市区町村では、「行っている」との回答が1割強（12.7%）である一方、「行っていない」との回答が2割強（21.3%）を占めている。

担い手の中長期的な育成及び確保に向けた取組



10. 地域の守り手として地域建設企業が直面する課題

Q32 貴会が所在する都道府県において会員企業が不在の市区町村はありますか。会員企業が不在の市区町村について具体的に回答願います。

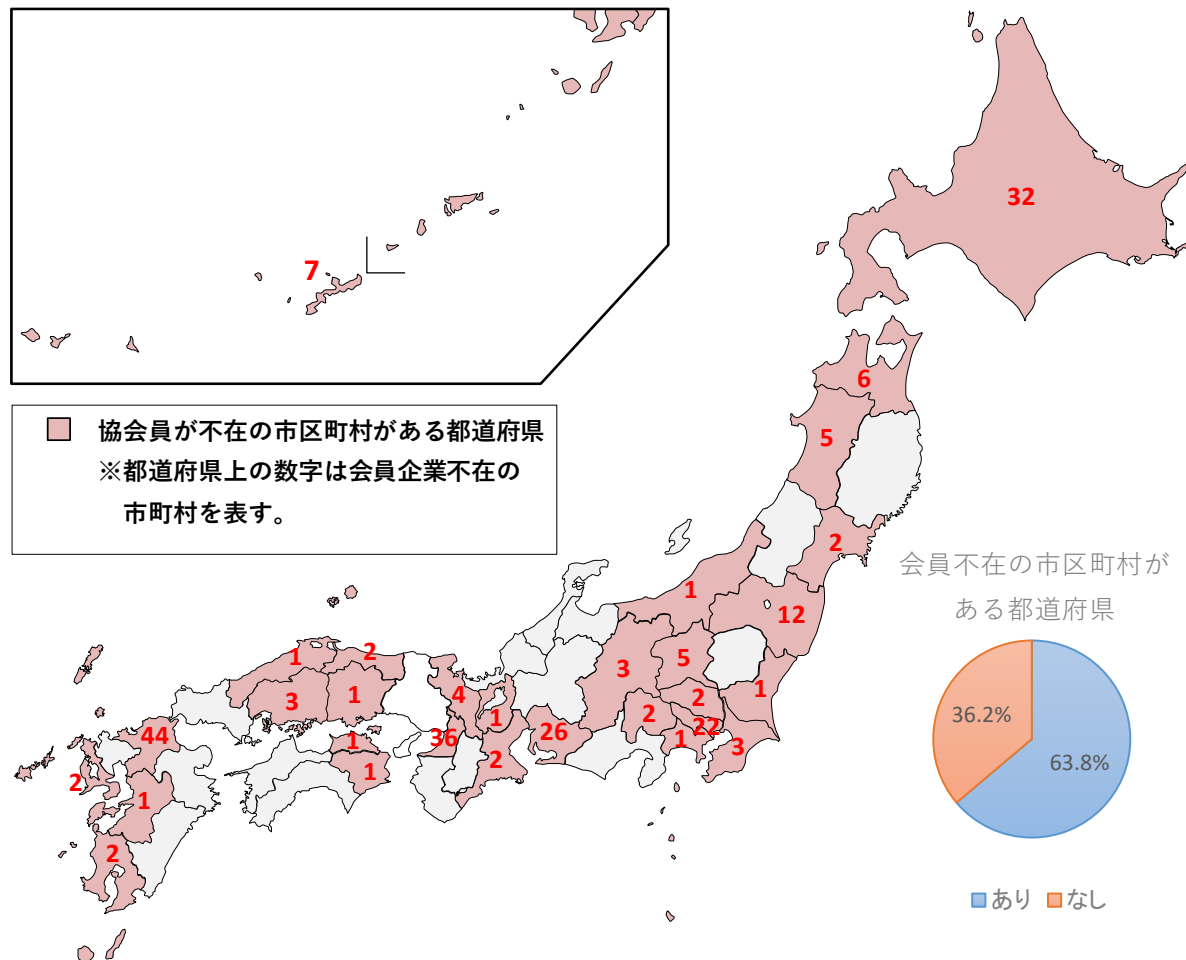
会員企業不在の市区町村がある都道府県数及び会員企業不在の市区町村数は、以下の通りとなっている。

①会員企業不在の市区町村がある都道府県数
30都道府県（令和8年7月現在）
（令和7年7月調査：30都道府県）

②会員企業不在の市区町村数
231市区町村（令和8年7月現在）
（令和7年7月調査：230市区町村）

※東京、大阪などの大都市圏では、会員企業不在の市区町村であっても、災害対応に大きな支障はないものと考えられる。

（参考：大都市圏における不在市区町村の状況）
東京都：22市区町村 大阪府：36市町村
愛知県：26市町村 福岡県：44市町村



Q33 地域建設企業が、災害発生時において「地域の守り手」としての役割を果たしていくために、現在直面している課題についてお聞かせください。

（事業量・経営基盤）

- ・ 災害時に迅速かつ的確な対応を確保するため、平時から地域の中小建設企業が安定的に受注機会を確保できる環境が必要である。
- ・ 災害対応を担う地域建設業が存続するためには、工事量の確保や適正な利潤の確保が必要である。
- ・ 地域企業が災害対応や維持管理を担う体制を維持するため、地元企業の受注機会を確保してほしい。

（担い手不足・高齢化）

- ・ 若年労働者の入職が進まず、現場従事者の高齢化が進行していることから、将来的な災害対応体制の維持に懸念が生じている。
- ・ 作業員の高齢化で、災害発生時に単独では対応できない企業もある。
- ・ 重機オペレーターや土木技術者の高齢化が進み、災害対応即応力が低下している。
- ・ 人手不足に加え、働き方改革や労務関係法令への対応により、特に休日や深夜の迅速な災害対応が難しくなる可能性がある。

（企業数・対応力の減少）

- ・ 企業数の減少により、担当するエリアが広くなりすぎている地域がある。
- ・ 将来の見通しから、小規模企業においては廃業も見られ、災害発生時の対応が難しくなりつつある
- ・ 機材を手放す企業も出てきており、災害発生時の対応能力は年々弱まっている。
- ・ 特に中山間地域では業者数の減少が進み、災害時の初動対応体制の維持に既に支障が生じている。このため限られた企業だけで地域を支えることが難しくなっており、地域全体で災害対応力を支える機運の醸成が必要である。

（災害対応体制）

- ・ 災害発生時には複数の機関から対応を依頼されるが、大規模な災害時には人手、機材が不足することが懸念される。
- ・ 国交省、防衛省、県市町村、NEXCOなどと災害協定を締結しているが、機関同士の連携が不十分に見受けられる為、現場では大変な事態が起こり得る。
- ・ 従業員自身も被災者となり得る中で、平時業務と災害即応体制を両立するための人員配置が難しい。

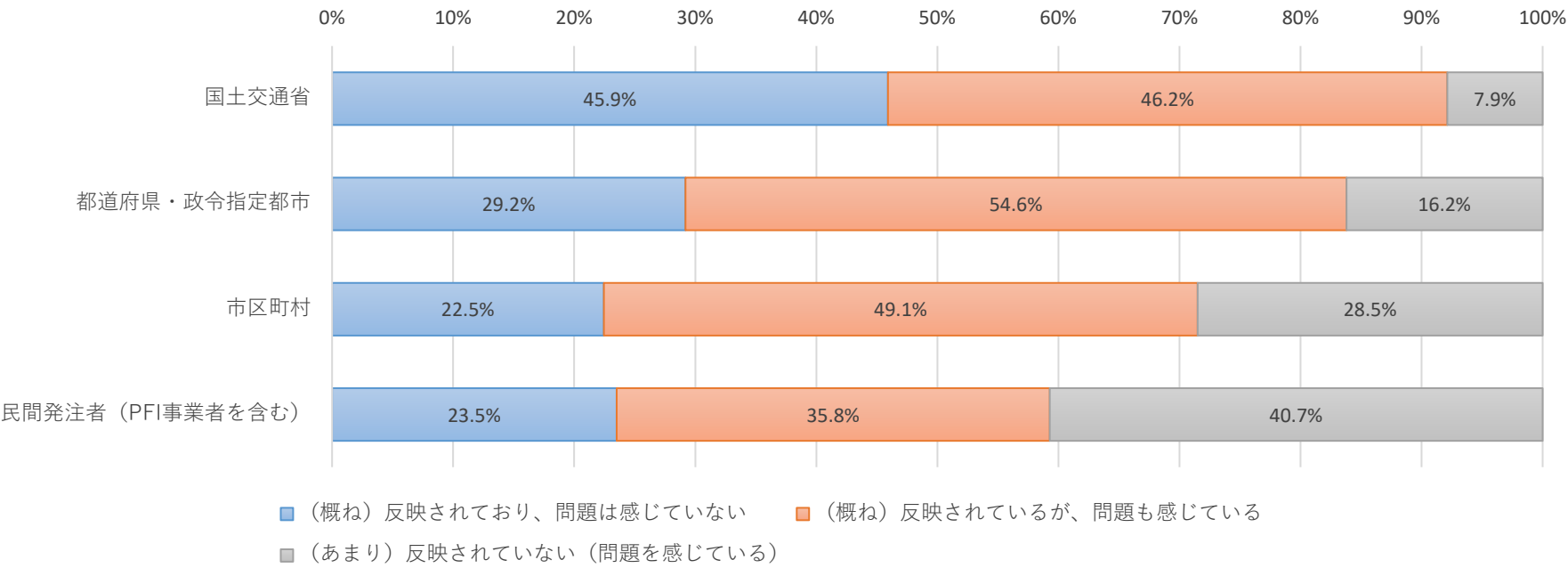
調査結果 II 会員企業からの回答

1. 運用指針の運用状況

Q1 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）の予定価格には、最新の労務単価、価格高騰している資材や機材等の実勢価格が適切に反映されていますか。発注者ごとにお答えください。

最新の労務単価、資材・機材等の実勢価格の予定価格への適切な反映については、「（概ね）反映されており、問題は感じていない」、「（概ね）反映されているが、問題も感じている」の回答が、国土交通省発注工事では92.1%、都道府県・政令指定都市発注工事では83.8%、市区町村では71.6%、民間発注者では59.3%となっており、市区町村・民間発注者の実勢価格の反映に課題がある。

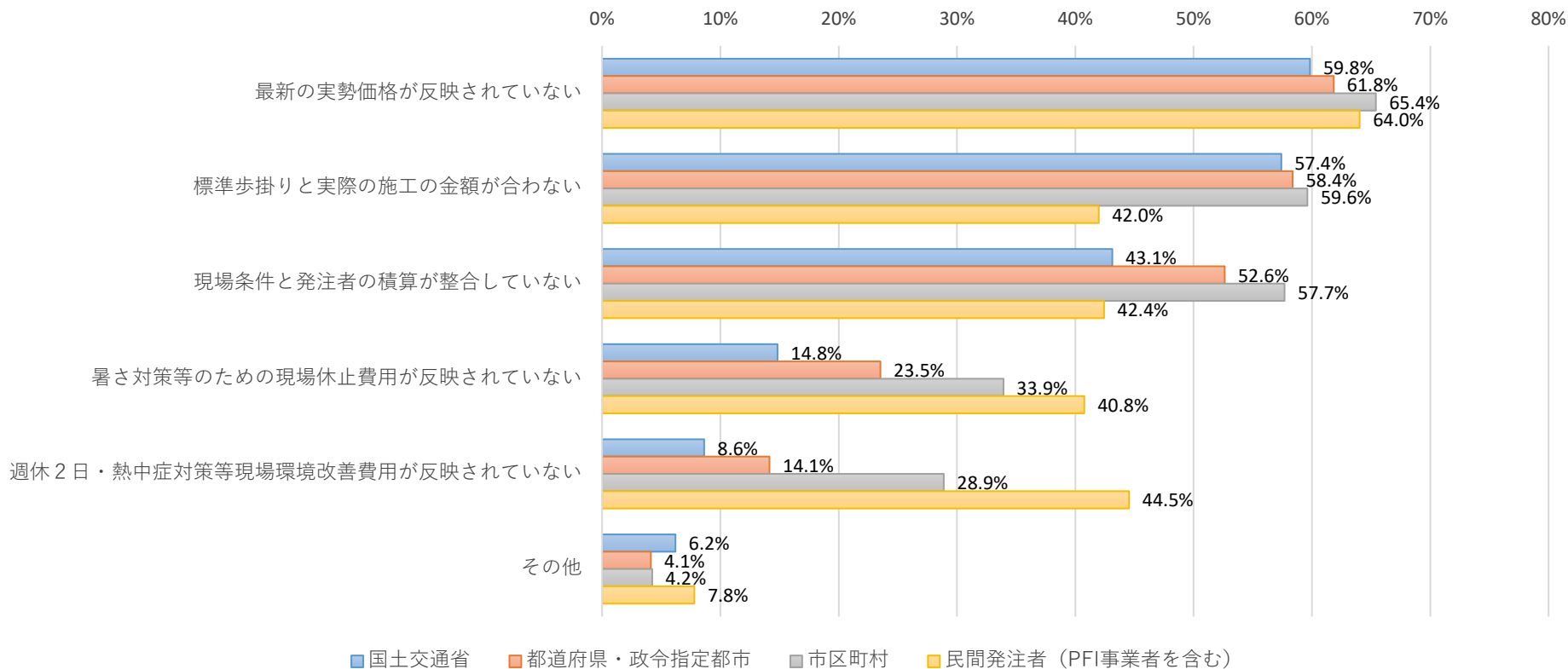
実勢価格の予定価格への適切な反映



Q2 「（概ね）反映されているが、問題も感じている」、「（あまり）反映されていない（問題を感じている）」と回答された方に伺います。予定価格について、問題と感到していることをお答えください（複数回答可）。

- 「予定価格について問題と感到していることは、国土交通省、都道府県・政令指定都市、市区町村では「最新の実勢価格が反映されていない」、「標準歩掛りと実際の施工の金額が合わない」の割合が高くなっている。
- 民間発注者においては、「最新の実勢価格が反映されていない」に次いで「週休2日・熱中症対策等現場環境改善費用が反映されていない」の割合が高くなっている。

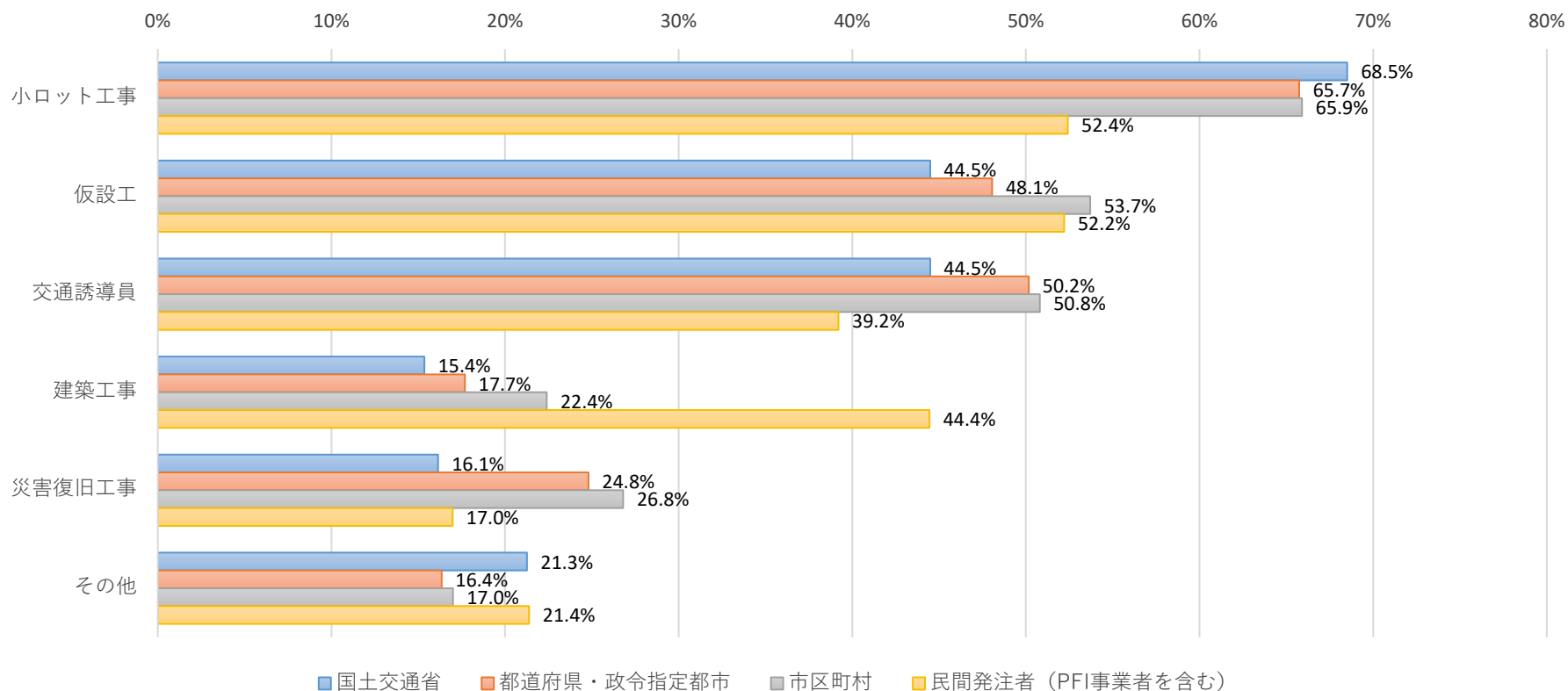
予定価格に関する問題点



Q3 「現場条件と発注者の積算が整合していない」、「標準歩掛りと実際の施工の金額が合わない」と回答された方に伺います。整合しない・合っていない積算や歩掛りは、どのようなものがありますか（複数回答可）。

- ・整合しない積算や歩掛は、「小ロット工事」の割合が各発注者で最も高く、「仮設工」「交通誘導員」も高い割合となっている。
- ・また、民間発注者においては、「建築工事」の割合も4割を超えている。

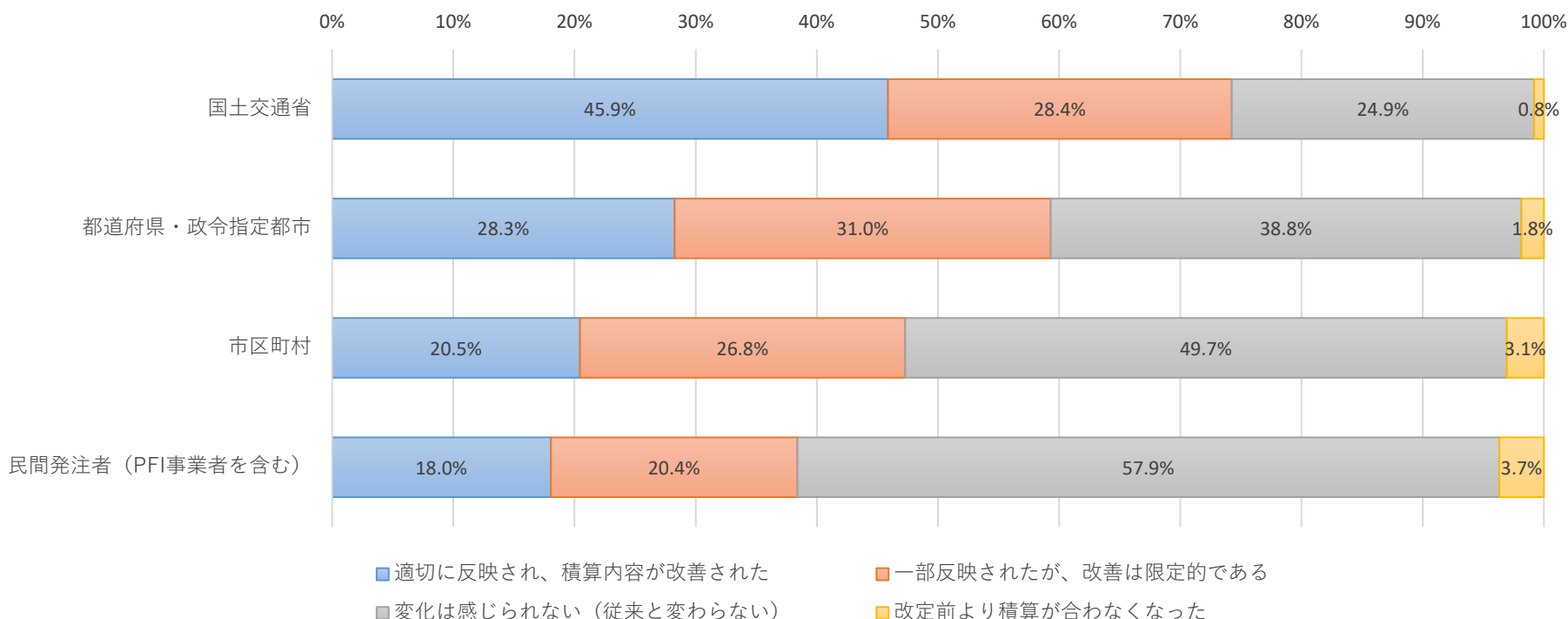
現場条件と合わない積算や歩掛りの工事



Q4 令和8年度の国土交通省直轄土木工事における積算基準において、標準歩掛の適用範囲の明確化が行われました。令和8年度に公共工事を受注した方に伺います。当該基準改定により、積算内容に変化はありましたか。発注者ごとにお答えください。

- ・「適切に反映され、積算内容が改善された」の回答について、国土交通省（45.9%）、都道府県・政令指定都市（28.3%）、市区町村（20.5%）、民間発注者（18.0%）の順となっている。
- ・一方、「変化は感じられない（従来とは変わらない）」との回答について、民間発注者（57.9%）、市区町村（49.7%）、都道府県・政令指定都市（38.8%）、国土交通省（24.9%）の順となっている。

直轄土木工事の積算基準改定による積算内容の変化



Q5 予定価格への適切な反映について問題点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

(実勢価格との乖離)

- ・ 資材価格等の改定が予定価格への反映に追いつかず、実勢価格との乖離が生じている。
- ・ 一部の発注者では、見積金額について、見積時点が不明で現状と大きな乖離が見られる場合がある。
- ・ 資材価格の急騰により設計単価の改定が追いつかなくなってしまったことから、地域業者への見積などで実勢価格へ近づける等の対応をしてほしい。
- ・ 交通誘導員の単価が実勢価格に比べ低く、積算への反映が十分でない場合がある。
- ・ 残土処分について、設計単価と実際の処分費に乖離があり、実費での精算が認められない場合がある。
- ・ 建築工事では、材料の設計価格が不明瞭な場合や、見積価格が十分に採用されていない場合がある。
- ・ 遠隔地等では、生コンクリートやアスファルト等の設計単価と実勢価格に乖離が生じる場合がある。
- ・ 以前より価格調査の頻度が増え、価格反映しようとする姿勢は感じるものの、現状として、それ以上のスピードでほぼすべての資材が価格上昇している。
- ・ 民間工事において国等の補助金を申請している建築案件の場合、補助金申請（工事金額）から発注までの諸手続に時間を要するためか、直近の単価が反映されないケースが多い。

(歩掛・経費等)

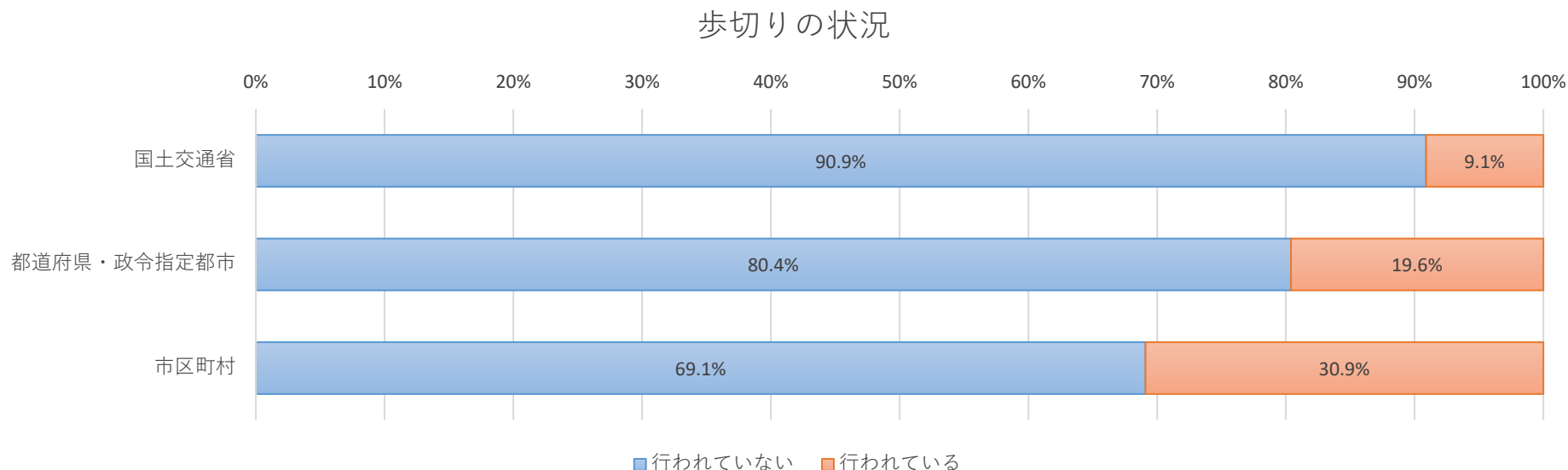
- ・ 小ロット、多工種、点在する工事等では、標準歩掛と実際の施工費用に乖離が生じている。
- ・ 人材確保を継続するため、労務単価、歩掛、経費率、最低制限価格の引上げ等を根本的に見直してほしい。
- ・ 歩掛のない工種について、実際に要した費用が認められない場合がある。
- ・ 現行の歩掛が施工実態に合っていないため、実態に即した歩掛へ改定してほしい。
- ・ 小ロット工事が点在する場合、重機等の移動・運搬に要する費用が実態に合っていない場合がある。
- ・ 夏季の作業効率低下を踏まえ、歩掛の見直しや労務費の補正が必要である。
- ・ 中山間地域等では小型機械で施工する必要があるが、大型機械の歩掛が適用され、実施工と乖離する場合がある。
- ・ 建設機械・車両等の購入・リース金額と、積算上の損料に乖離が生じている。
- ・ 安全管理や熱中症対策等により作業時間が減少する中、標準歩掛と実際の施工量に乖離が生じている。

(その他)

- ・ 一部の市町村では、週休2日や猛暑日が積算に十分反映されていない。
- ・ 予定価格は若干上昇しているが入札に伴う最低制限価格が低いため労務単価等の経費を圧縮して工事を実施している。最低制限価格を引き上げてほしい。

Q6 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）の歩切りの状況について、発注者ごとにお答えください。

- ・ 歩切りについて「行われていない」が国では9割強（90.9%）、都道府県・政令指定都市では8割強（80.4%）となっている。
- ・ 一方、市区町村では7割弱（69.1%）にとどまっている。



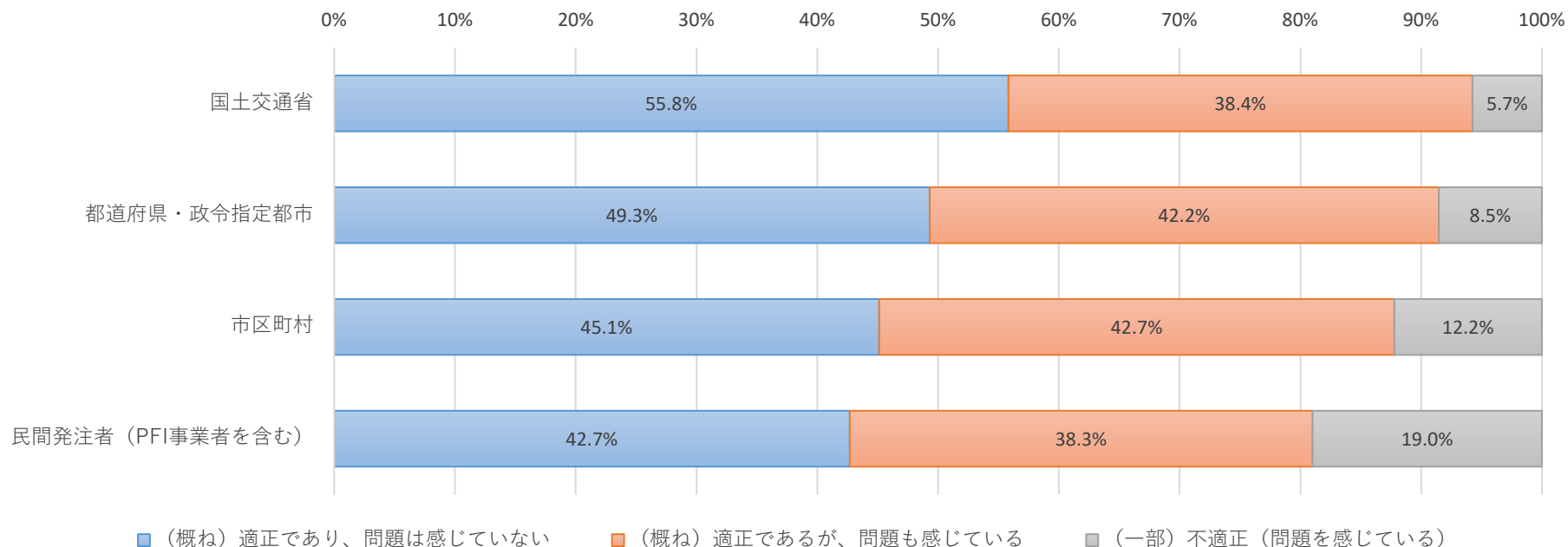
Q7 歩切りの状況について、問題点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

- ・ 市町村発注工事では、積算価格と予定価格に大きな乖離がある場合がある。
- ・ 事業予算に合わせて予定価格が低く設定されているのではないかと感じる場合がある。
- ・ 建築工事では、見積価格からの減額等により不調となる場合がある。
- ・ 建築工事において、設計段階での歩切りにより、本来必要な工事費が十分に計上されていない案件が見受けられる。
- ・ 最低制限価格等が公契連モデルより低く設定されている場合があり、実質的な歩切りではないかと感じる。
- ・ 積算内容が開示されず、予定価格と積算価格との整合性を確認できない場合がある。
- ・ 発注者都合で工事に着手できない場合でも工事中止として扱われず、経費が受注者負担となる場合がある。

Q8 「工期に関する基準」の実施が勧告されていますが、直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）の工事では、発注時点において現場の状況等を踏まえた適切な工期が設定されていますか。発注者ごとにお答えください。

適正な工期設定について「（概ね）適正であり、問題は感じていない」「（概ね）適正であるが、問題も感じている」の合計が、全ての発注者において8割を超えている。

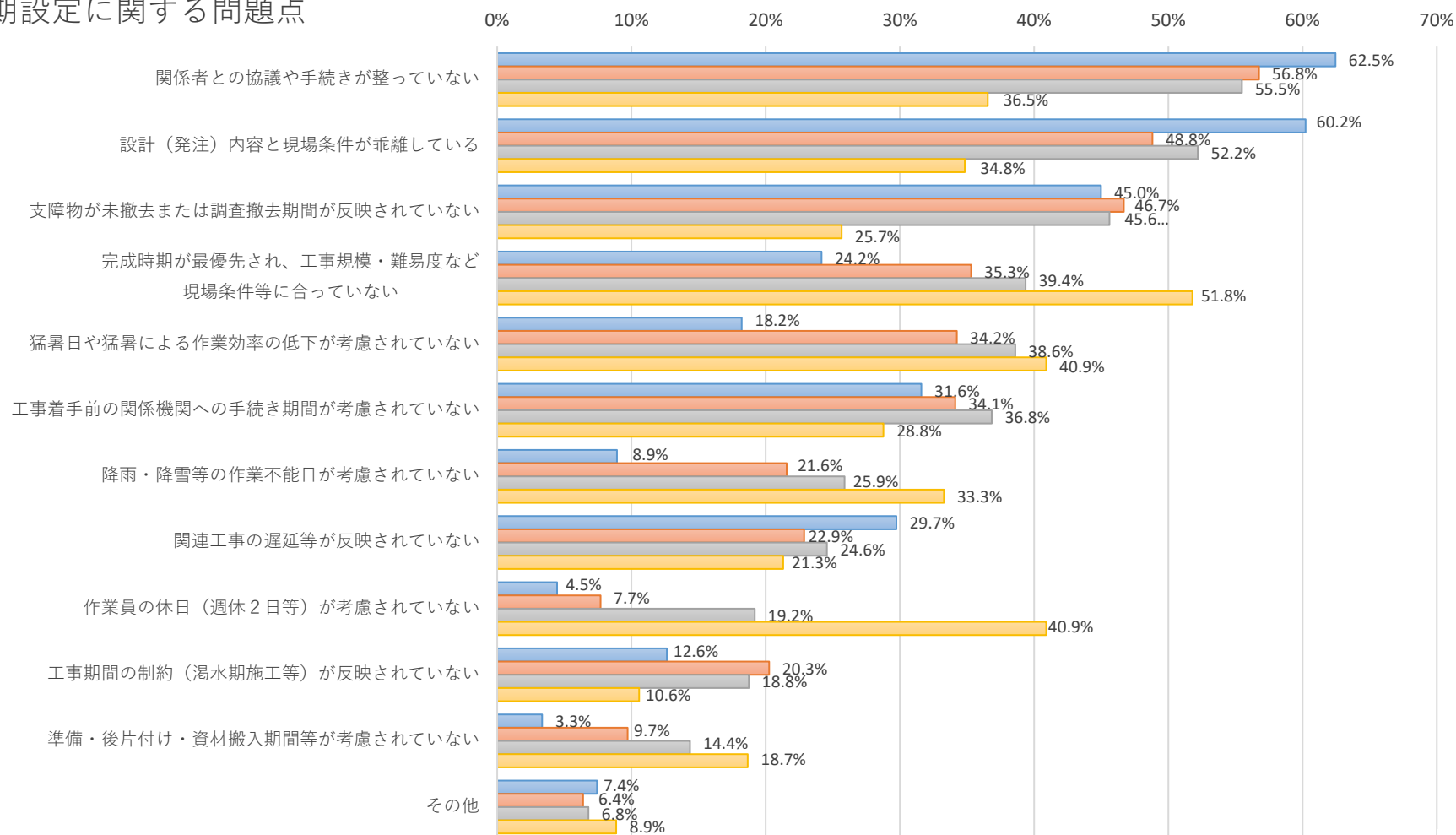
工期の設定状況



Q9 「（概ね）適正であるが、問題も感じている」、「（一部）不適正（問題を感じている）」と回答された方に伺います。
発注時点における現場の状況等を踏まえた適切な工期設定について、問題とを感じていることをお答えください
（複数回答可）。

- 工期の設定に関し問題とを感じているのは、「関係者との協議や手続きが整っていない」、「設計内容と現場条件が乖離している」が多い傾向にある。
- 民間発注者では、「完成時期が最優先され、工事規模・難易度など現場条件等に合っていない」、「作業員の休日（週休2日等）が考慮されていない」が多いのが特徴となっている。

工期設定に関する問題点



Q10 「工期に関する基準」（公共・民間発注者）の実施における発注時点での適正な工期設定について、問題点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

（事前調整・現場条件）

- ・ 支障物の撤去や関係者との協議が未了のまま発注され、着工までに時間を要する場合がある。
- ・ 発注時点で設定される工期が標準工期を下回る案件や、実際の施工条件が十分反映されていない案件がある。
- ・ 河川工事等では施工可能な時期が限られるため、現場条件を踏まえた工期設定が必要である。
- ・ 概略設計で発注され、契約後に詳細設計が提示されることで、工事着手が遅れる場合がある。
- ・ 観光地における工事自粛期間や寒冷地における冬季の施工困難期間が、工期設定に十分反映されていない場合がある。
- ・ 準備期間について、実際に必要となる日数に比べ、工期上確保されている期間が短い。
- ・ 資材の調達・製作に要する期間が、工期設定に十分考慮されていない場合がある。

（週休2日等を踏まえた工期）

- ・ 週休2日の実施に必要な作業日数が十分に確保されていない場合がある。
- ・ 週休2日の補正や悪天候による作業不能日を考慮した工期設定にしてほしい。

（気象・地域特性）

- ・ 降雪等による作業不能日を考慮した工期設定としてほしい。
- ・ 降雪地域では、降雪時期を考慮した工期設定や翌年度への繰越・延長を柔軟に認めてほしい。

（発注時期・工期設定方法等）

- ・ 工期末が決まっているにもかかわらず発注時期が遅い場合があり、もっと早期に発注してほしい。
- ・ 県、市ともに特記仕様書の内容が十分に反映されておらず、実際の施工条件と乖離している場合がある。例えば、田植え・稲刈りの時期が考慮されていないケースがある。
- ・ 工期設定の根拠となる基準や参考工程を、公告時等に明示してほしい。
- ・ フレックス工期や余裕期間制度について、形式的な設定ではなく、十分な期間を確保して活用してほしい。
- ・ 工事内容に比べて工期が長く設定され、工事を早期に完成しても技術者が工期末まで拘束される場合がある。
- ・ 県の農林水産事務所発注工事において、発注者の都合によって適正工期が確保されていない工事がたびたびある。「小分けで発注する」、「準備期間も含めて早期に発注を行う」など発注方法も検討が必要だと考える。

（施設利用等による制約）

- ・ 学校や施設の運営・行事等が優先され、施工条件が当初想定と異なり、結果として工期が厳しくなる場合がある。

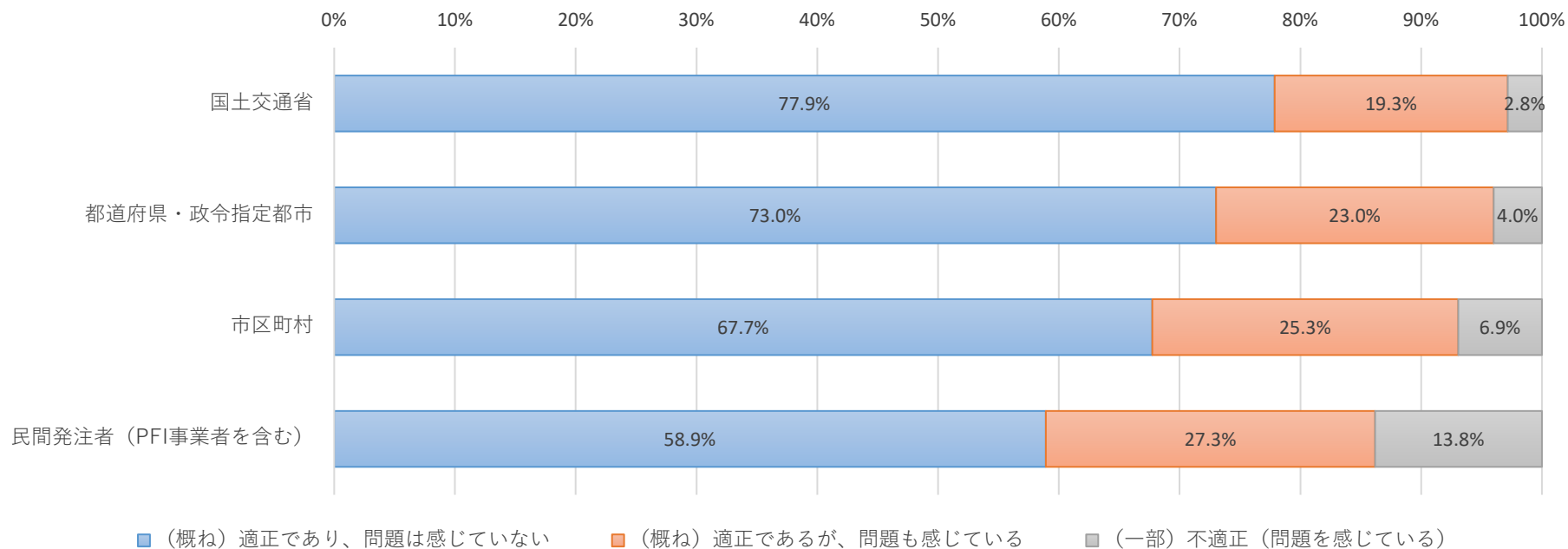
（民間工事）

- ・ 民間工事では完成時期が先に決められていることが多く、週休についても考慮されていない場合がある。
- ・ 働き改革で週休二日制を実施したいが、民間工事では金額・工期が優先される状況が続いている。

Q11 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）の工事では、発注後において適切な工期の変更はなされていますか。発注者ごとにお答えください。

- 発注後の適切な工期変更は「（概ね）適正であり、問題は感じていない」「（概ね）適正であるが、問題も感じている」が国、都道府県・政令指定都市、市区町村では9割を超えている。
- 一方、民間発注者では8割台にとどまっている。

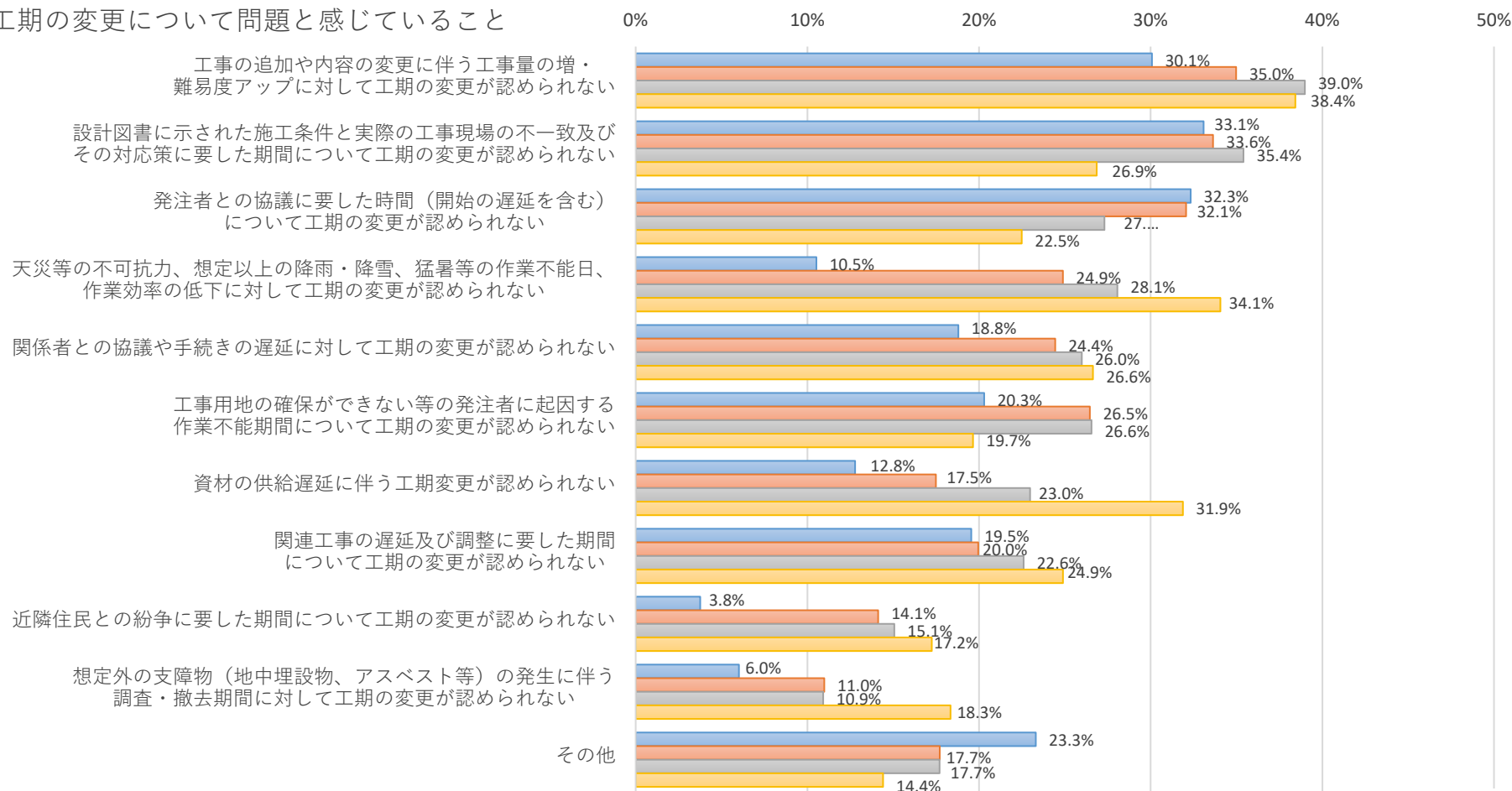
適切な工期の変更



Q12 「（概ね）適正であるが、問題も感じている」、「（一部）不適正（問題を感じている）」と回答された方に伺います。
発注後の工期の変更について問題と感じていることを発注者ごとにお答えください。（複数回答可）。

- 発注後の工期の変更について問題と感じている点は、「工事の追加や内容の変更に伴う工事量の増・難易度アップ」、「設計図書に示された施工条件と実際の工事現場の不一致」が発注者共通で上位となっている。加えて、国土交通省・都道府県・政令指定都市では「発注者との協議に要した時間」が、市区町村では「天災等の不可抗力」が上位に挙げられている。
- また、民間発注者では、「資材の供給遅延に伴う工期変更が認められない」の回答が多いのが特徴となっている。

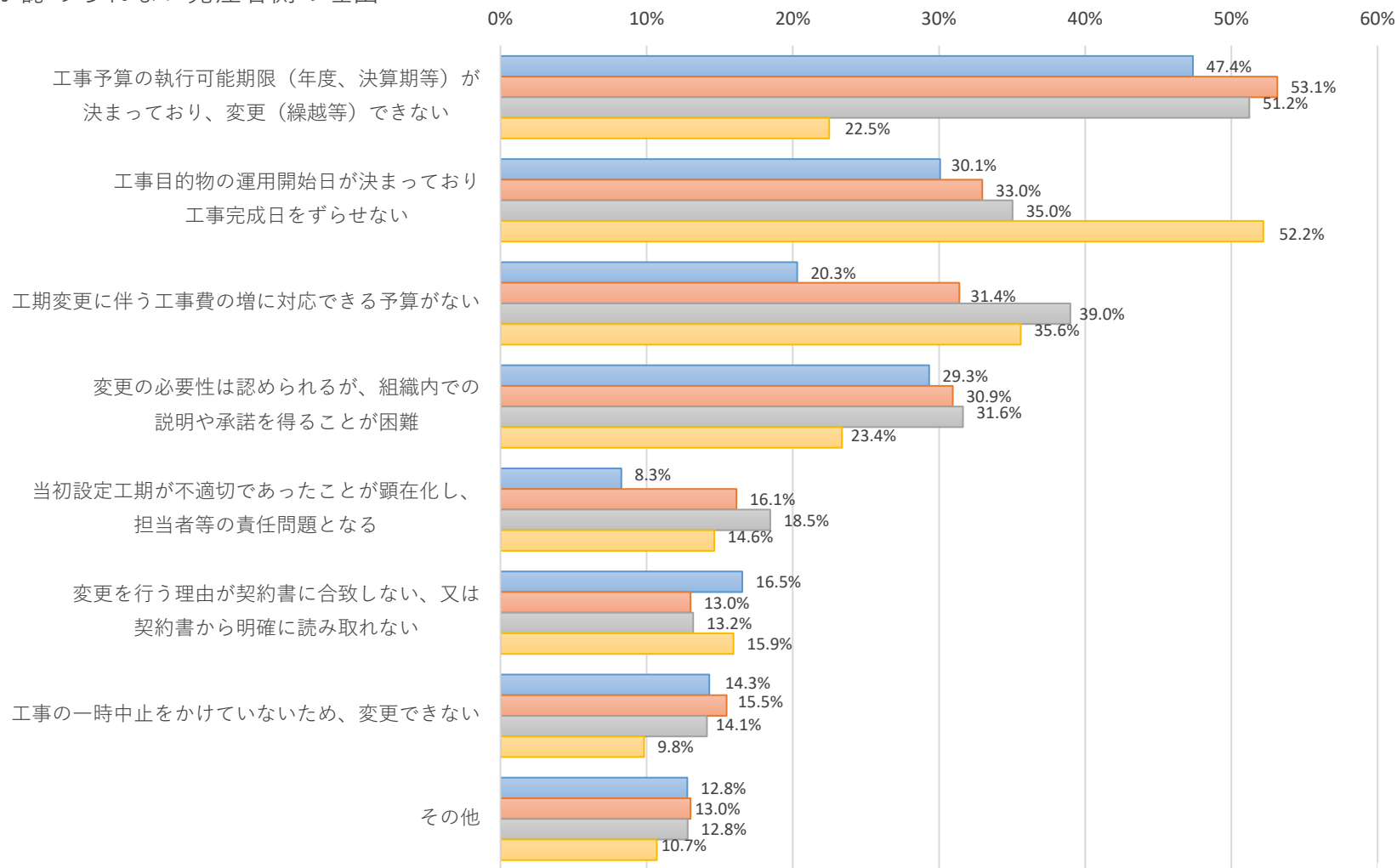
工期の変更について問題と感じていること



Q13 「（概ね）適正であるが、問題も感じている」、「（一部）不適正（問題を感じている）」と回答された方に伺います。
発注後の工期の変更が認められない発注者側の理由は何ですか（複数回答可）。発注者ごとにお答えください。

発注後の工期の変更が認められない発注者側の理由は、国土交通省、都道府県・政令指定都市、市区町村では「工事予算の執行可能期限（年度、決算期等）が決まっており、変更（繰越等）できない」が一番多い一方、民間発注者では「工事目的物の運用開始日が決まっており工事完成日をずらせない」が一番多くなっている。

工期の変更が認められない発注者側の理由



Q14 発注後の工期の変更について、問題点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

(繰越等)

- ・ 年度内完成や予算上の制約により、必要な工期延長が認められない場合がある。
- ・ 年度末に繰越予算で発注された工事で、事故繰越ができないことを理由に工期延期が認められない場合がある。
- ・ 現場条件や降雪等を踏まえ、繰越制度を柔軟に運用してほしい。
- ・ 会計年度に縛られず実勢に見合った工期設定を実施してほしい。

(工事中止・工期延長)

- ・ 予算消化の都合が優先され、河川工事等で（渇水期ベースで考えた場合）実工期が不足している場合であってもそのまま発注され、変更が認められないケースがある。
- ・ 工期延長が認められても、現場管理費や共通仮設費等の増加費用が十分に認められない場合がある。
- ・ 発注者との協議・回答待ちにより施工できなかった期間が、工期変更の対象にならない場合がある。
- ・ 受注生産品等の納期遅延について、工期延長が認められない場合がある。

(受注者の責によらない工期延長)

- ・ 受注者の責によらず施工できない場合でも、工事の一時中止が適切に行われない場合がある。
- ・ 工事が完了しているにもかかわらず、変更協議の対応が遅れ、工期延期を打診される場合がある。

(技術者の拘束)

- ・ 現場作業が終了していても変更契約等の手続を理由に工期が延長され、技術者を他工事に配置できない場合がある。
- ・ 工事中止期間を短く設定した上で複数回延長することで、配置技術者が長期間拘束される場合がある。

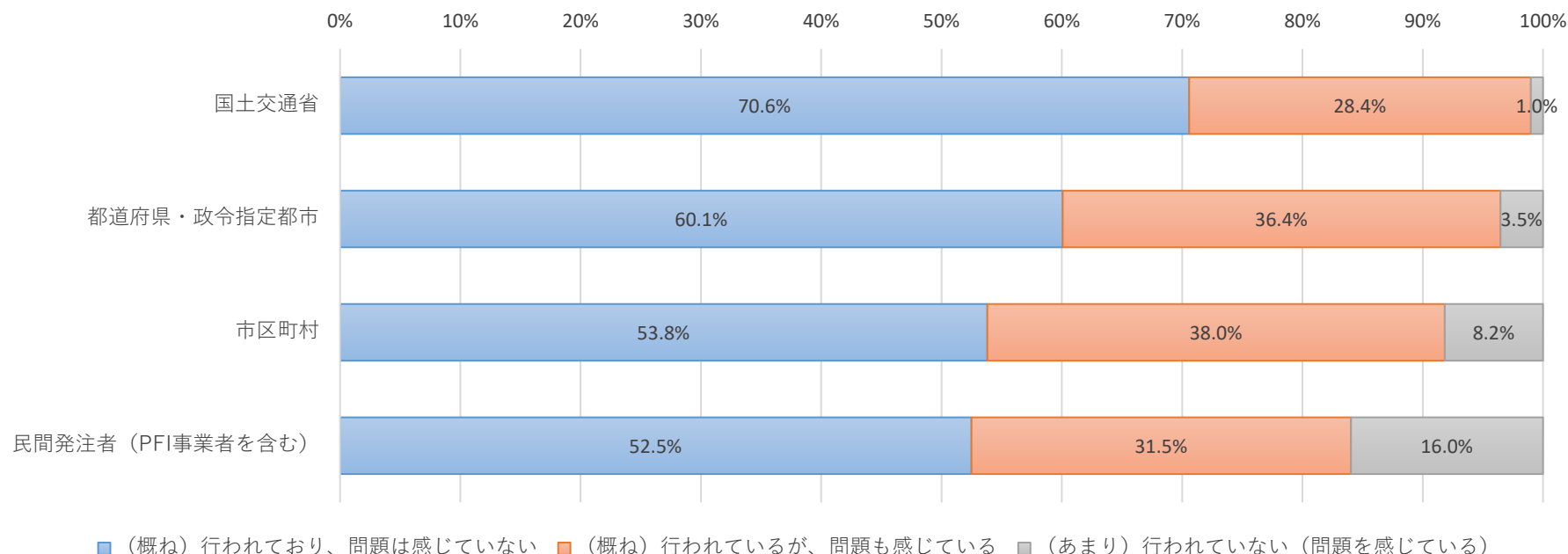
(その他)

- ・ 地権者や道路管理者との調整が受注後に判明し、着手が遅れる場合がある。
- ・ 民間工事で補助金等の交付を受ける場合には、制度上の期限等により工期延長が難しい場合がある。
- ・ 地元協議がされておらず、施工業者へ地元調整を丸投げするケースが非常に多く、その遅延が工期延長につながっている事が多い。
- ・ 工期変更の必要性を説明するための資料作成に手間を要する。
- ・ 公共工事において、以前は工期厳守の風潮であったが、最近は「品質と安全の確保」「働き方改革の推進」等が叫ばれ、「書類上のつじつま合わせ」ではなく、現場の実態に即した契約変更（工期変更）が行われることで、パートナーとしての信頼関係が深まっていると感じる。ただし、工期そのものは伸びてもそれに伴う増加費用の変更が十分に認められないケースが依然としてある。

Q15 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で施工条件の変化等に伴う必要な設計変更（請負額の変更）は行われていますか。発注者ごとにお答えください。

- ・ 施工条件の変化等に伴う必要な設計変更は「（概ね）行われており、問題は感じていない」「（概ね）行われているが、問題も感じている」が国、都道府県・政令指定都市、市区町村では9割を超えている。
- ・ 一方、民間発注者では8割台にとどまっている。

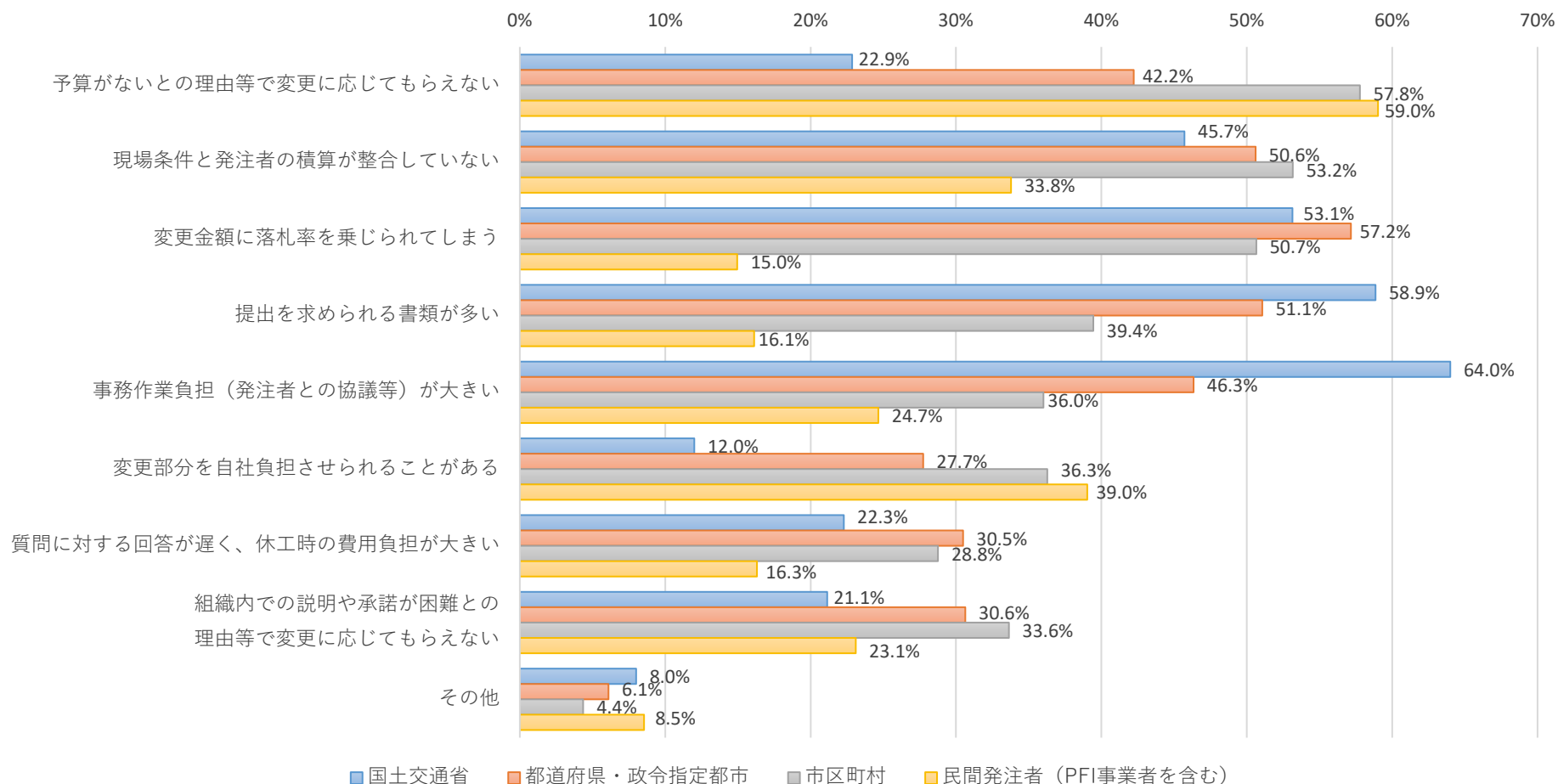
必要な設計変更の実施状況



Q16 「（概ね）行われているが、問題も感じている」、「（あまり）行われていない（問題を感じている）」と回答された方に伺います。契約変更を行うに当たり、問題と感じていることを発注者ごとにお答えください（複数回答可）。

- 契約変更に当たり問題と感じている点は、国土交通省で「事務作業負担（発注者との協議等）が大きい」、「提出を求められる書類が多い」が多くなっている一方、都道府県・政令指定都市では「変更金額に落札率を乗じられてしまう」が多く、市区町村、民間発注者では「予算がないとの理由で変更に応じてもらえない」が多くなっている。
- また、国土交通省においては、「予算がないとの理由で変更に応じてもらえない」の割合が他の発注者に比べ少なく、2割強（22.9%）となっている。

契約変更に関する問題点



Q17 発注後の設計変更（請負額の変更）について、問題点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

（予算を理由とした設計変更）

- ・ 予算不足を理由に、必要な設計変更が認められない場合がある。
- ・ 当初予算の範囲内に変更額を抑えるため、必要な変更が十分に行われない場合がある。

（現場条件との不整合）

- ・ 十分な現場調査が行われず、設計と現場条件が異なるため、受注後に多くの変更が必要となる場合がある。
- ・ 追加で施工した工事については、実施した内容に応じて適正に計上・精算してほしい。
- ・ 特殊な機械や工法が標準積算にない場合、類似工法等の単価に置き換えるのではなく、見積りや市場単価調査等により適切に設計変更してほしい。

（変更金額）

- ・ 新たに追加された工種等についても落札率を乗じて変更され、採算が合わない場合がある。
- ・ 変更金額に落札率を乗じることが無くなるよう変更をお願いしたい。
- ・ 発注者都合で着工が遅れた場合には、着工時点の単価で変更契約してほしい。
- ・ 変更協議時に変更金額が示されず、施工後に認められる金額が提示される場合がある。
- ・ 測量や図面作成に要する費用が認められない場合がある。

（変更手続）

- ・ 設計変更が工期末の精算変更時にまとめて行われ、変更内容や金額を十分に確認する時間がない場合がある。
- ・ 設計変更円滑化会議等で決定した事項について、確実に変更契約へ反映してほしい。
- ・ 変更の可否が発注事務所や担当者によって異なる場合がある。
- ・ 設計変更に必要な資料や数量計算書等の作成が受注者の大きな事務負担となっている。
- ・ 設計変更の積算内容・詳細を確認できるようにしてほしい。
- ・ 協議時には設計変更の対象とするとされた工事が、施工後に変更対象から外される場合がある。
- ・ 変更設計図書を受領してから変更契約までの期間が短く、内容を十分に確認できない場合がある。

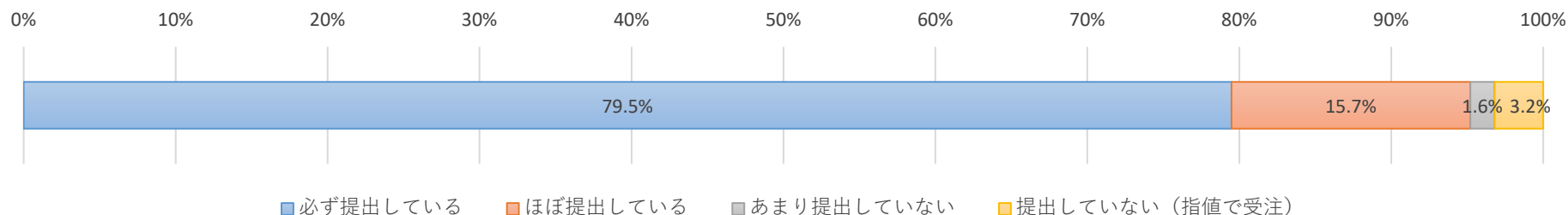
（民間工事）

- ・ 民間工事では、設計変更が生じても工期延長や十分な増額変更が認められない場合がある。

Q18 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で、貴社が民間工事又は下請として工事を受注する際、発注者や注文者（元請会社等）に対して見積書を提出していますか。

工事を受注する際、ほぼ全て（95.2%）の工事で見積書が提出されている。

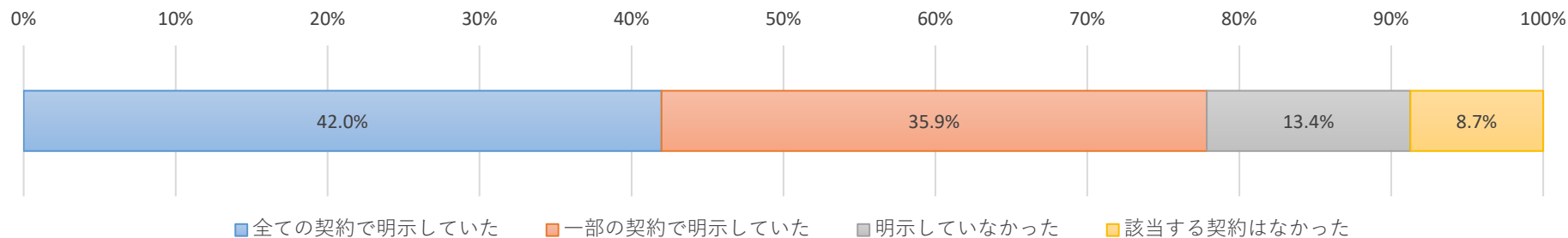
発注者や注文者に対する見積書の提出



Q19 「必ず提出している」、「ほぼ提出している」と回答された方に伺います。直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）において、貴社が発注者又は注文者（元請会社等）へ提出した見積書又は見積内訳書では、材料費、労務費、法定福利費（事業主負担分）、安全衛生経費及び建退共掛金について、それぞれ他の費用と区分して記載していましたか。

「全ての契約で明示していた」が4割強（42.0%）である一方、「明示していなかった」の回答割合が1割強（13.4%）となっている。

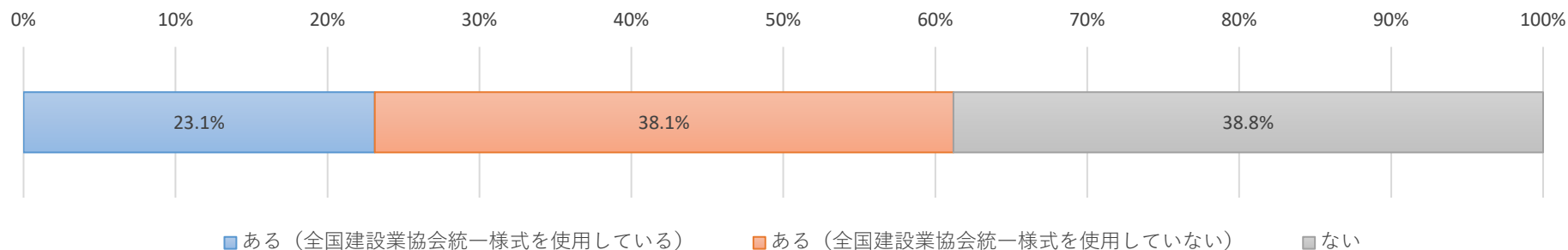
見積書における材料費・労務費・法定福利費等の明示



Q20 Q18で「必ず提出している」、「ほぼ提出している」と回答された方に伺います。貴社は発注者や注文者に対して、見積書交付時等に資材価格等の高騰のおそれがある旨（おそれ情報）を通知したことがありますか。

見積書を提出する際に資材価格等の高騰のおそれがある旨を通知している割合は、6割強（61.2%）となっている。

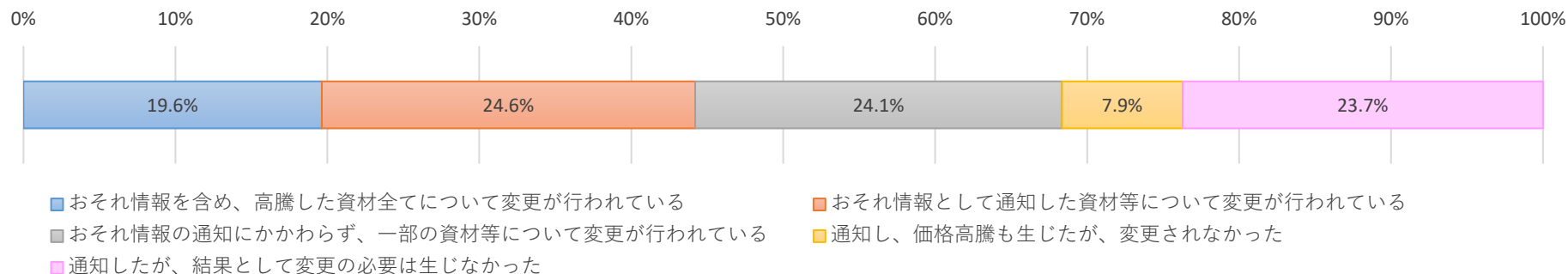
おそれ情報の通知の有無



Q21 見積書交付時等に資材価格等の高騰のおそれがある旨（おそれ情報）を通知したことが「ある」と回答された方に伺います。通知した資材価格等に関し、高騰した場合の変更契約は行われていますか。

「変更が行われた」合計が7割弱（68.3%）である一方、「通知し、価格高騰も生じたが、変更されなかった」は7.9%となっている。

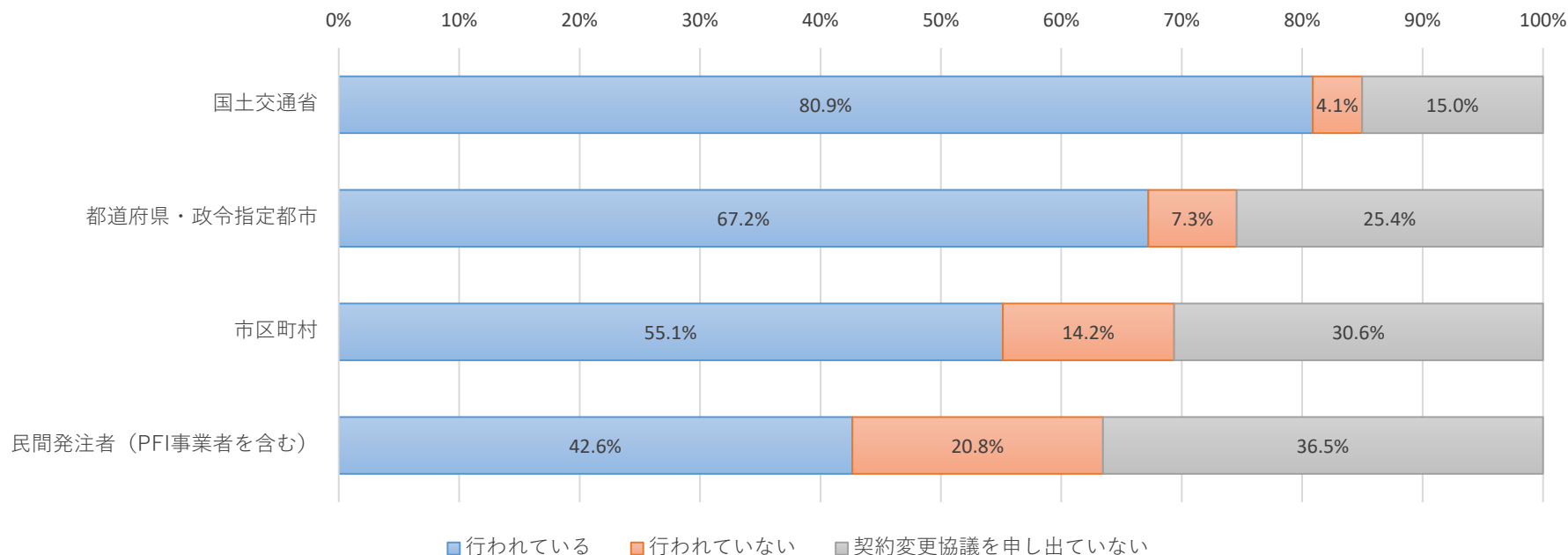
通知した資材価格等の高騰に関する変更契約の有無



Q22 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で、契約後に労務費や資材価格が上昇した場合等において、発注者や注文者に契約変更協議を申し出たとき、円滑な変更協議が行われていますか。発注者ごとにお答えください。

- 契約締結後に労務費や資材価格が上昇した場合に、契約変更協議を申し出ても円滑な変更協議が行われていない割合は、国土交通省で4.1%、都道府県・政令指定都市では7.3%となっている。
- 一方、市区町村では1割強（14.2%）、民間発注者では2割強（20.8%）となっている。

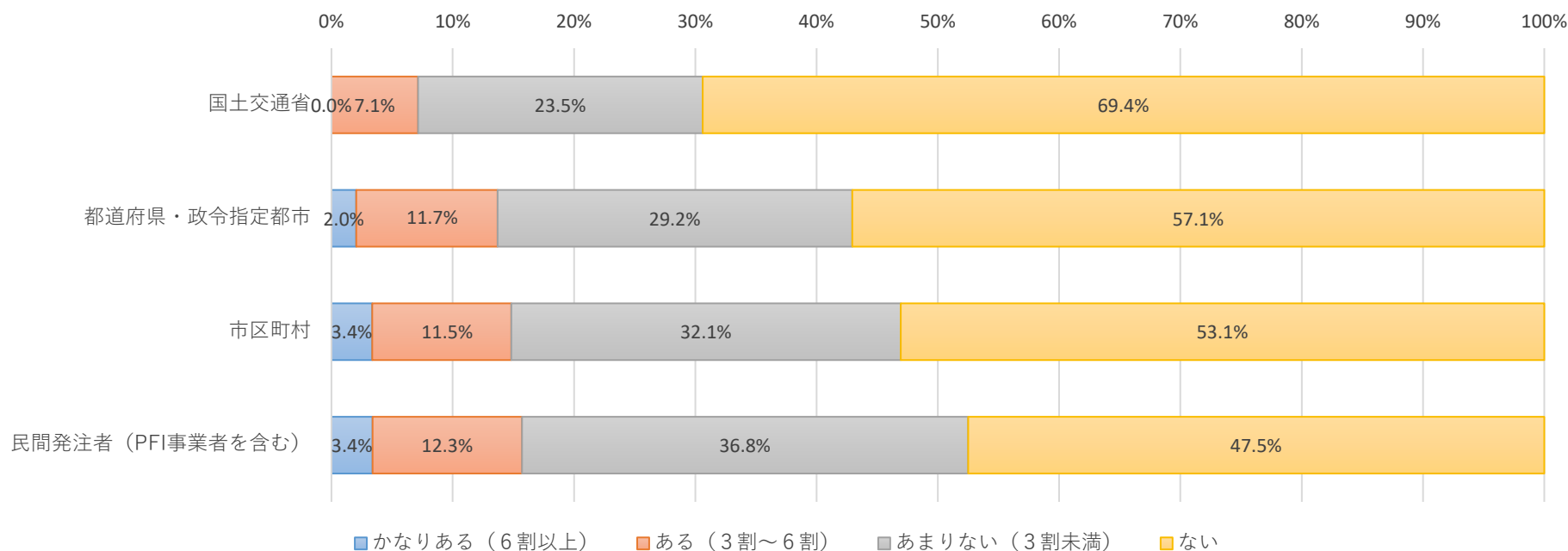
円滑な変更協議の実施状況



Q23 「行われていない」、「契約変更協議を申し出ていない」と回答された方に伺います。
直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）に、労務費や資材価格の上昇分の変更が行われなかったため、原価を下回る契約（赤字）になったことはありますか。発注者ごとにお答えください。

労務費や資材価格の上昇分の変更が行われなかったため、原価を下回る契約となったことがある割合は、国7.1%、都道府県・政令指定都市13.7%、市区町村14.9%、民間発注者15.7%となっている。

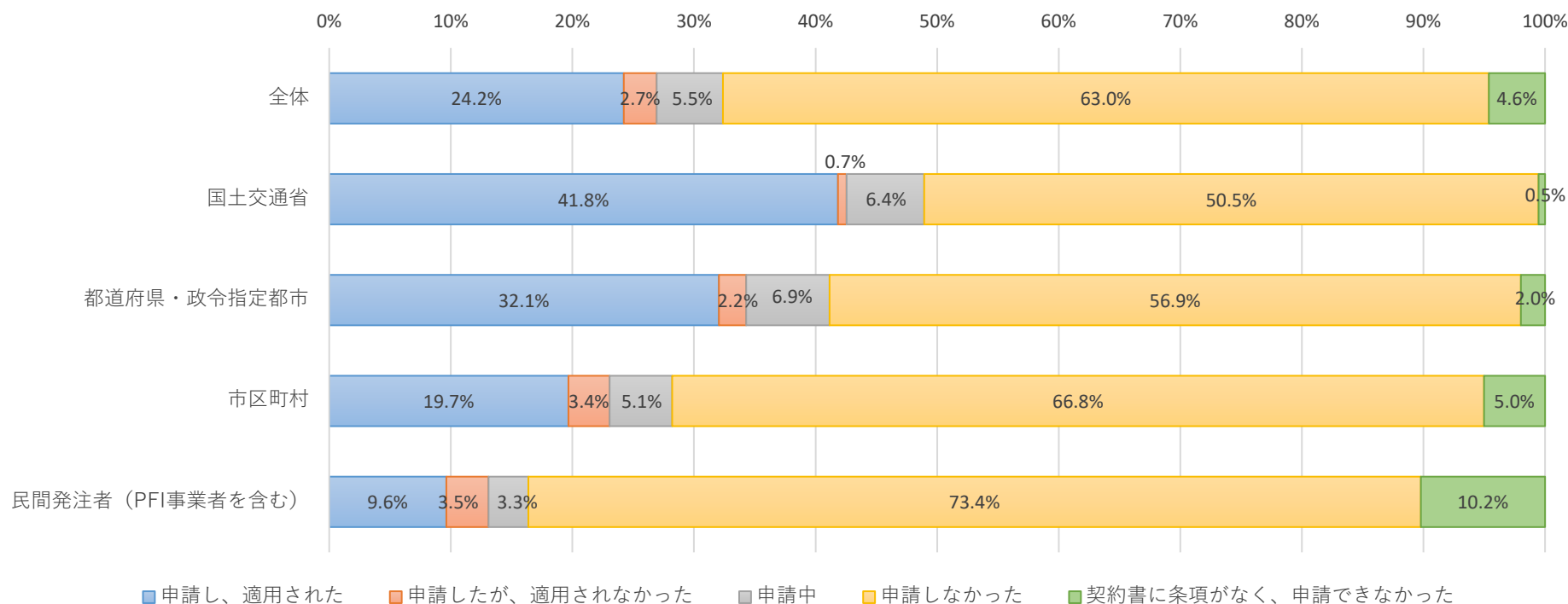
変更が行われず赤字となった工事



Q24 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で資材価格の高騰等急激な物価変動を受け、スライド条項の適用を申請しましたか。また、申請した結果、スライド条項は適用されましたか。発注者ごとにお答えください。

- スライド条項の申請について、全体では「申請し、適用された」が2割強（24.2%）を占め、「申請しなかった」割合は6割強（63.0%）となっている。
- 民間発注者では、「申請しなかった」が7割強（73.4%）であり、「契約書に条項がなく、申請できなかった」が1割（10.2%）を占めている。

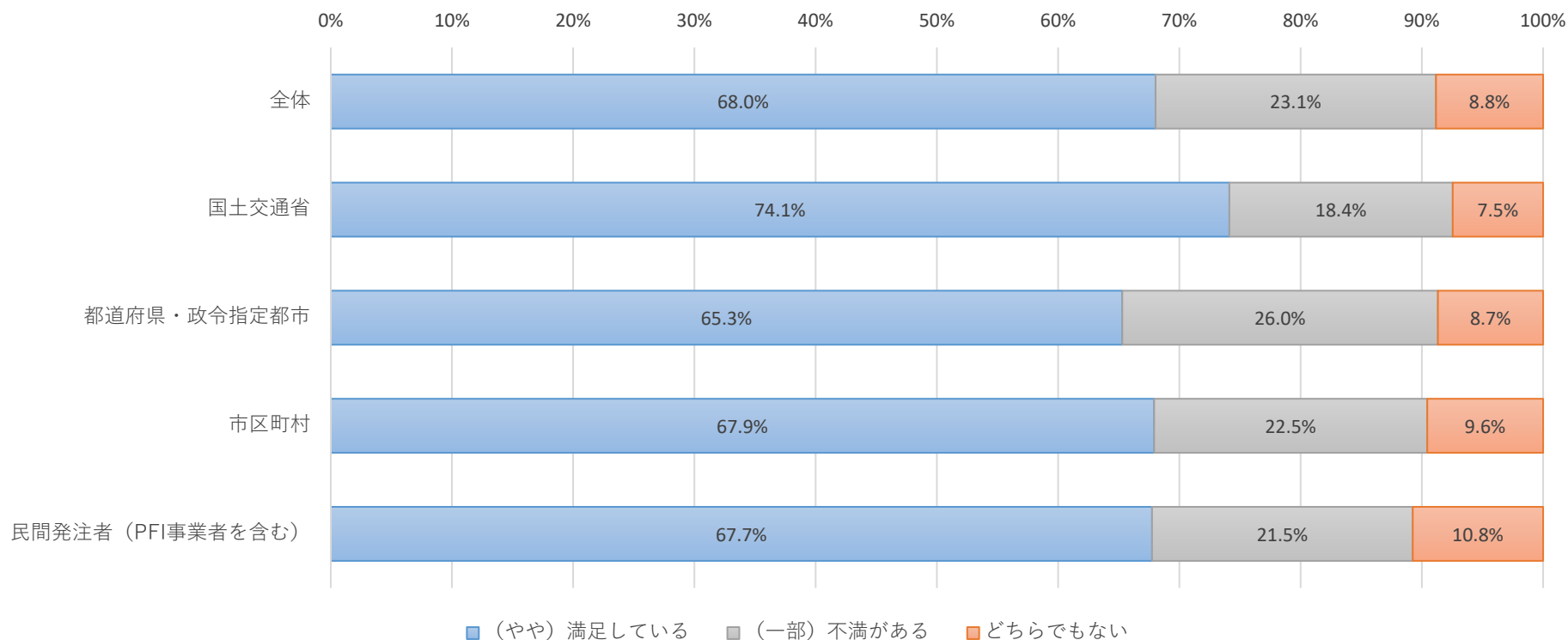
スライド条項の申請・適用状況



Q25 「申請し、適用された」と回答された方に伺います。スライド条項の適用申請を行った際の手続きや結果について、どのように感じていますか。「申請し、適用された」と回答された発注者についてお答えください。

- スライド条項の適用申請を行った手続きや結果について、「（やや）満足している」は7割弱（68.0%）を占めている。
- どの発注者においても、「（やや）満足している」の回答割合が最も多くなっている。

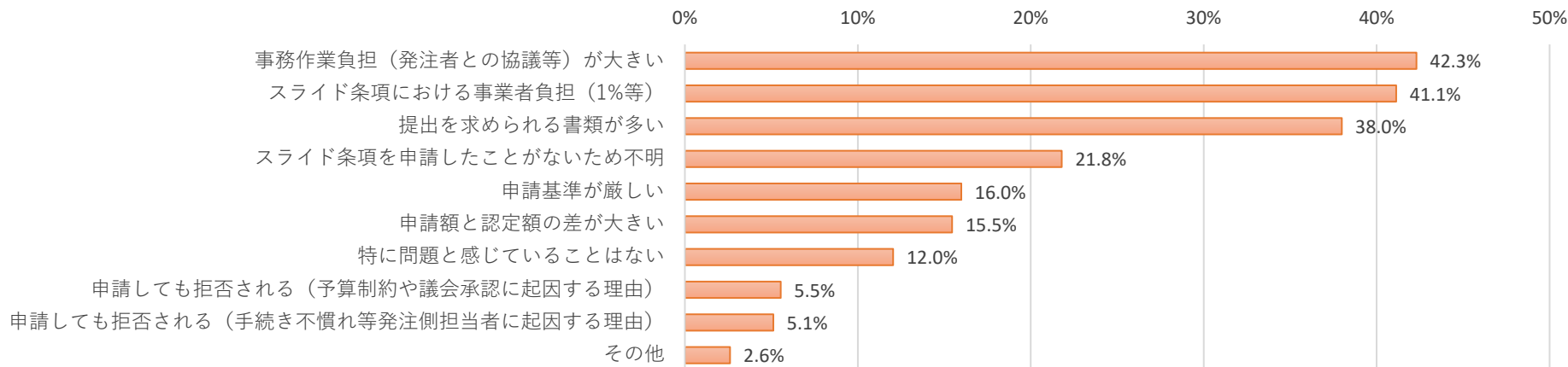
スライド条項申請における満足度



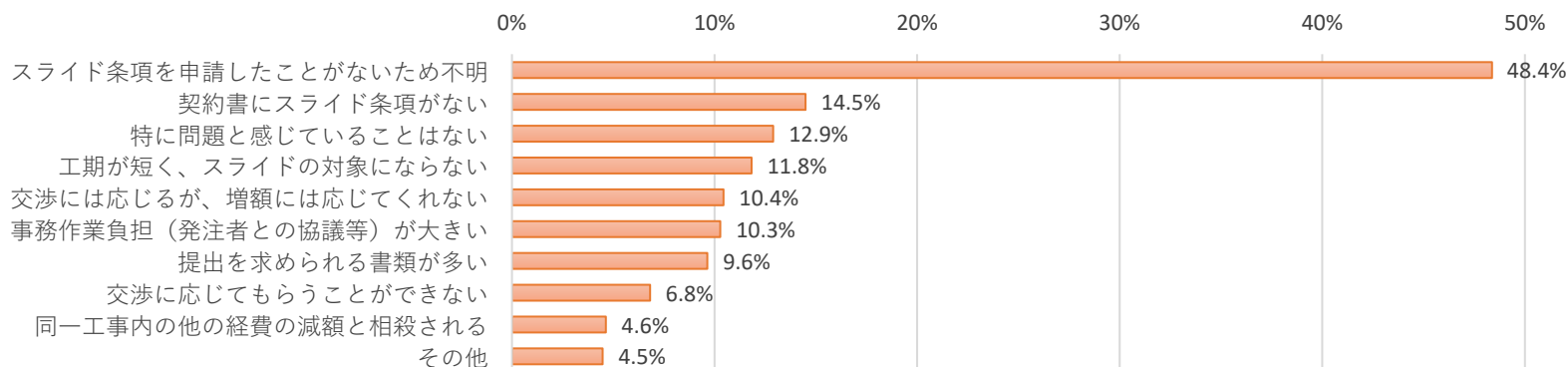
Q26 スライド条項の適用を申請するに当たり、問題と感じていることをお答えください（複数回答可）。

- ・ スライド条項の適用を申請するに当たり問題と感じていることは、公共工事では「事務作業負担（発注者との協議等）が大きい」（42.3%）、「スライド条項における事業者負担（1%等）」（41.1%）、「提出を求められる書類が多い」（38.0%）の順になっている。
- ・ 民間工事では、「契約書にスライド条項がない」（14.5%）、「特に問題と感じていることはない」（12.9%）、「工期が短く、スライドの対象にならない」（11.8%）の順になっている。

スライド条項適用申請に係る問題点（公共工事）



スライド条項適用申請に係る問題点（民間工事）



Q27 「施工条件の変化等に伴う必要な契約変更」、「スライド条項の適用申請」について、問題点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

（適用基準）

- ・ 請負代金額の1%を受注者が負担する仕組みを見直してほしい。
- ・ 小規模工事や多工種の工事では、現行の適用基準を満たすことが難しい。
- ・ 工期が短い工事等でも適用できるよう、適用要件を見直してほしい。
- ・ 個々の資材では1%の基準を満たさなくても、工事全体では価格上昇の影響が大きくなる場合があるが、項目ごとの判断であるため認められない。
- ・ 市町村発注工事の場合は、契約後の内訳書が非公表であることがあり、発注者側の適用単価が不明。このようなケースではスライド条項が適用されるか否かの判断が受注者側では出来ず、発注者に委ねる事になる。
- ・ 工期が短い工事では、残工期等の要件によりスライド条項を利用できない場合がある。

（手続の簡素化）

- ・ スライド条項の手続や提出書類が煩雑で分かりにくい。
- ・ 証明書類等について、実際の取引実態に即したものとするなど、手続を簡素化してほしい。
- ・ 領収書等の証明書類を求められることによる事務負担増加が申請の負担となっている。

（算定方法等）

- ・ 変更金額に落札率等が反映されることで、価格上昇分が十分に補填されない。

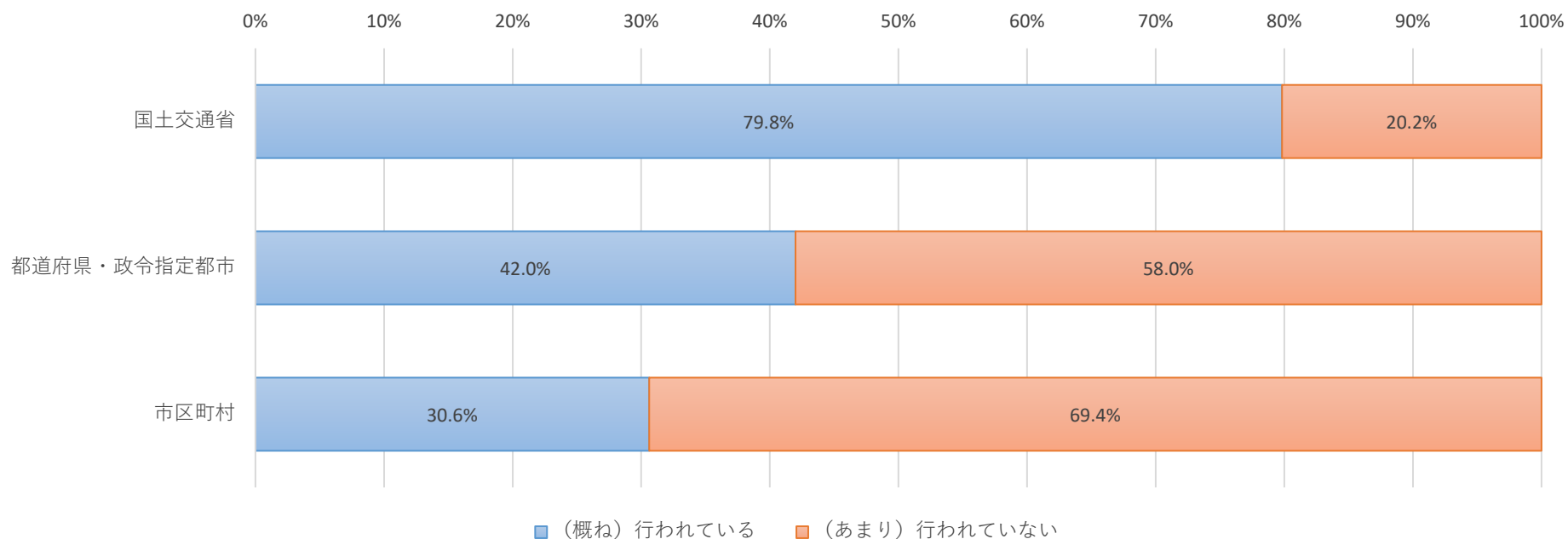
（制度の運用）

- ・ 発注者側で制度が十分に理解されておらず、適切に運用されていない。
- ・ 価格高騰に対して現行のスライド条項では十分に対応できない場合がある。
- ・ 民間工事では、契約上、資材等の価格変動が認められない場合がある。
- ・ 受注者からの申請だけでなく、価格変動を把握した発注者側からスライドを行う仕組みとしてほしい。
- ・ 発注者によってスライド条項の運用に差がある場合がある。

Q28 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で、受発注者間の情報共有を図るための三者会議（発注者、施工者、設計者）は行われていますか。発注者ごとにお答えください。

三者会議の活用について、「（概ね）行われている」が国土交通省では8割弱（79.8%）と高い割合となっているが、都道府県・政令指定都市では4割強（42.0%）、市区町村では3割強（30.6%）にとどまっている。

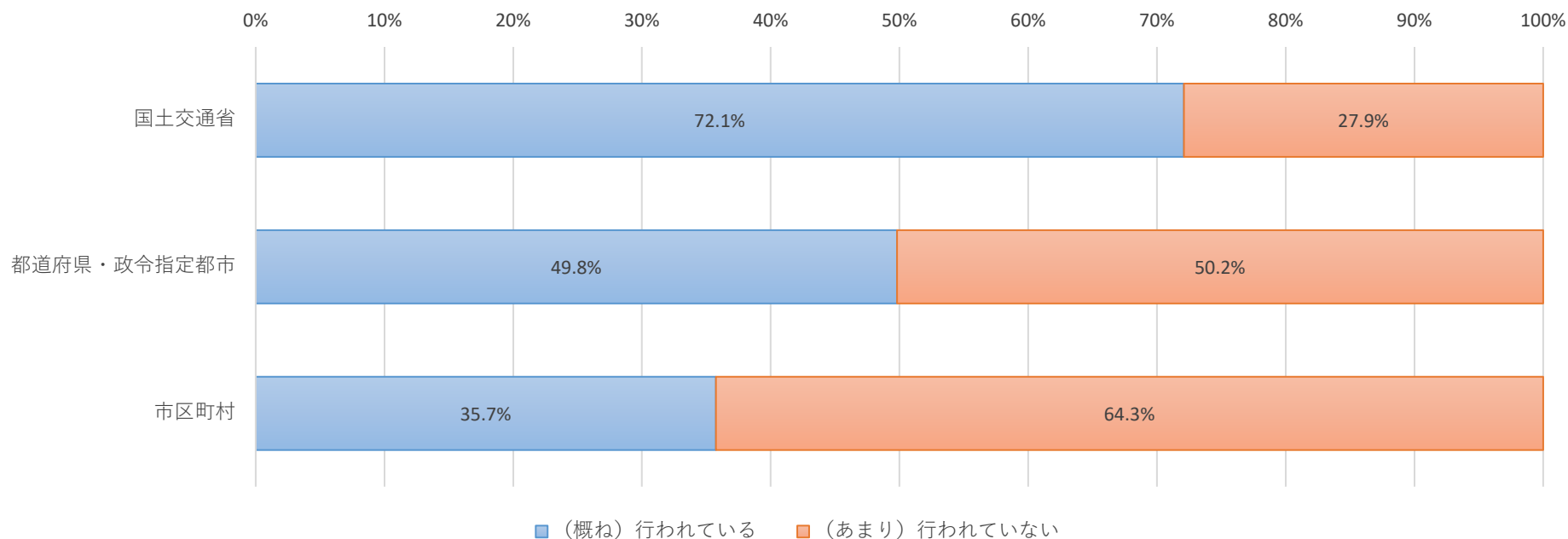
三者会議の実施状況



Q29 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で、ワンデーレスポンスは行われていますか。発注者ごとにお答えください。

ワンデーレスポンスの活用について、「（概ね）行われている」が国土交通省でも7割強（72.1%）にとどまっており、都道府県・政令指定都市では5割弱（49.8%）、市区町村では3割超（35.7%）となっている。

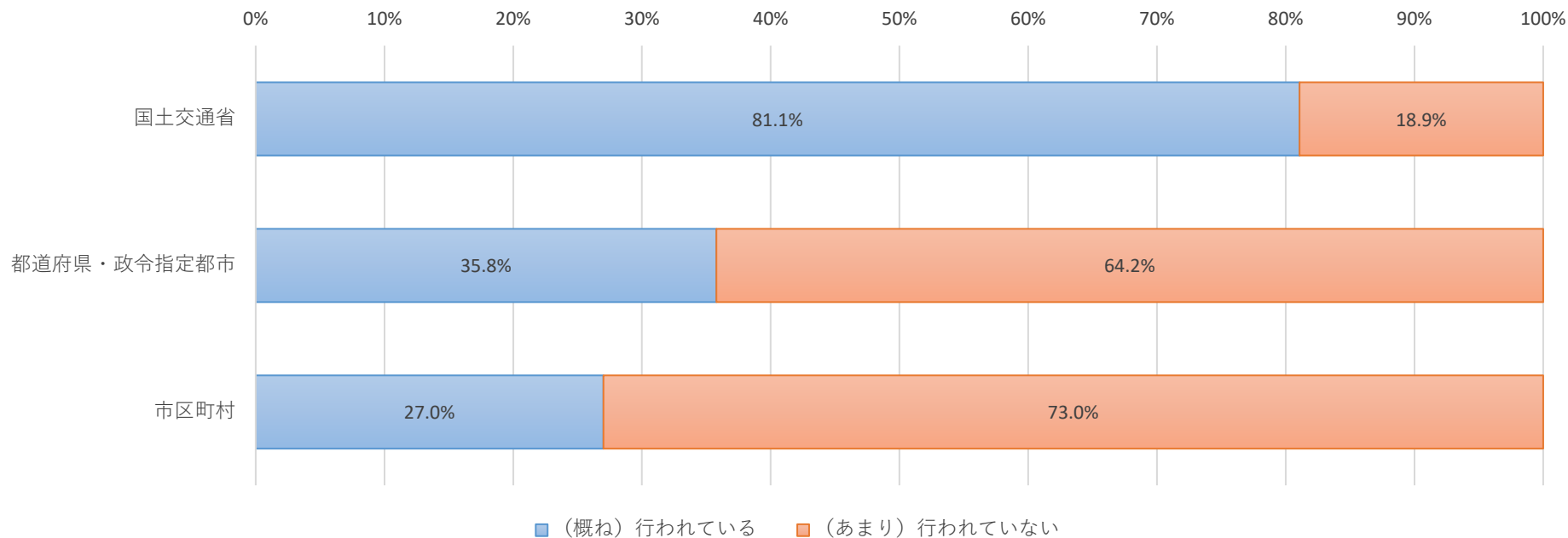
ワンデーレスポンスの実施状況



Q30 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で、設計変更手続きの迅速化、透明性確保のために、受発注者が集まり、協議する会議（設計変更審査会議）は行われていますか。発注者ごとにお答えください。

設計変更審査会等の活用について、「（概ね）行われている」が国土交通省では8割強（81.1%）となっているのに対し、都道府県・政令指定都市では3割超（35.8%）、市区町村では3割弱（27.0%）にとどまっている。

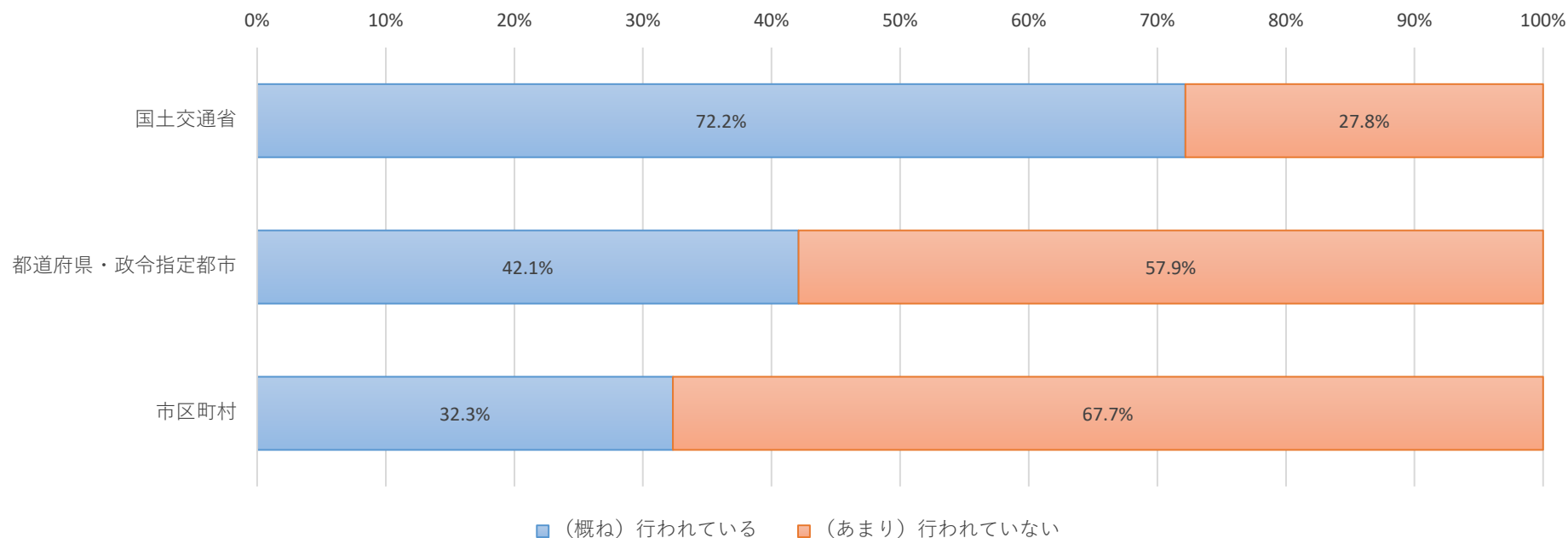
設計変更審査会議等の実施状況



Q31 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で、ウィークリースタンスは行われていますか。発注者ごとにお答えください。

ウィークリースタンスの活用について、「（概ね）行われている」が国土交通省でも7割強（72.2%）にとどまっており、都道府県・政令指定都市では4割強（42.1%）、市区町村では3割強（32.3%）となっている。

ウィークリースタンスの実施状況



Q32 受発注者間の情報共有や協議の迅速化の手段等について、問題点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

(発注者の対応)

- ・ワンデーレスポンス等の取組状況が担当者によって異なる。
- ・発注者側の人手不足を理由に、対応が遅くなっている場合がある。
- ・経験の浅い担当者では判断に時間を要し、工事が停止する場合がある。
- ・監督員の経験不足や庁内手続により回答が遅れ、工事が遅延しても、それを理由とした工期延伸が認められない場合がある。
- ・設計変更、スライド条項、工期延伸等の協議が担当者等の段階で停滞し、庁内の承認プロセスが不透明となっている場合がある。
- ・口頭では回答が得られても、正式な書面による指示が大幅に遅れる場合がある。
- ・担当者の異動等により、設計変更等の協議内容が十分に引き継がれていない場合がある。
- ・国の現場ではICTや電子協議システム等の活用により情報共有・協議の迅速化が進んでいる一方、市町村ではデジタル化や協議手法の導入が十分に進んでおらず、発注者間で取組状況に差がある。

(三者会議・設計変更審査会等)

- ・三者会議や設計変更審査会議を積極的に実施してほしい。
- ・発注者と施工者の間に設計コンサルタント等が介在することで、ワンデーレスポンスにつながらない場合がある。

(情報共有・手続き等)

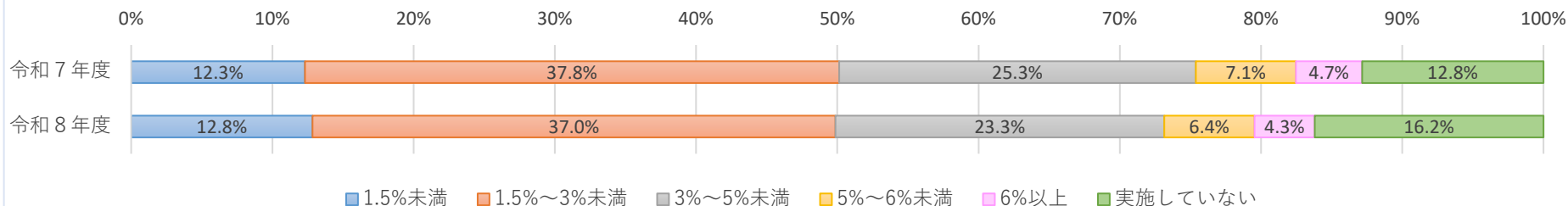
- ・ASPを活用していても、担当者の対応が遅く、協議が滞る場合がある。
- ・一部の発注者では、ASPの活用状況に差があり、紙書類による対応を求められる場合がある。
- ・協議の進捗状況を発注者側でも共有・管理し、迅速な意思決定につなげてほしい。
- ・市町村では紙による協議が行われ、決裁等に日数を要する場合がある。
- ・発注機関ごとに提出書類や協議手続が異なり、受注者の事務負担となっている。
- ・協議内容が長期間放置される場合があり、発注者内部でも協議の進捗状況を共有してほしい。
- ・発注者の担当者が複数の現場を担当している場合には、テレビ電話等を活用することで、軽微な変更協議や現場状況の確認を迅速化できるのではないかと。

Q33 貴社は、令和7年度、令和8年度に賃上げを実施しましたか。実施した場合は、その水準をお答えください。

※「賃上げ」とは、「総合評価落札方式における賃上げ実施企業への加点措置」における賃上げ表明の対象となる特定部門や職種によらない全社的な賃上げの取組を指します。

- ・ 令和7年度、8年度ともに8割を超える企業が賃上げを実施しているが、賃上げを実施していない企業が令和7年度に比べ、若干増加した。
- ・ 賃上げ率は「1.5%～3%」が4割弱を占め、最も多かった。

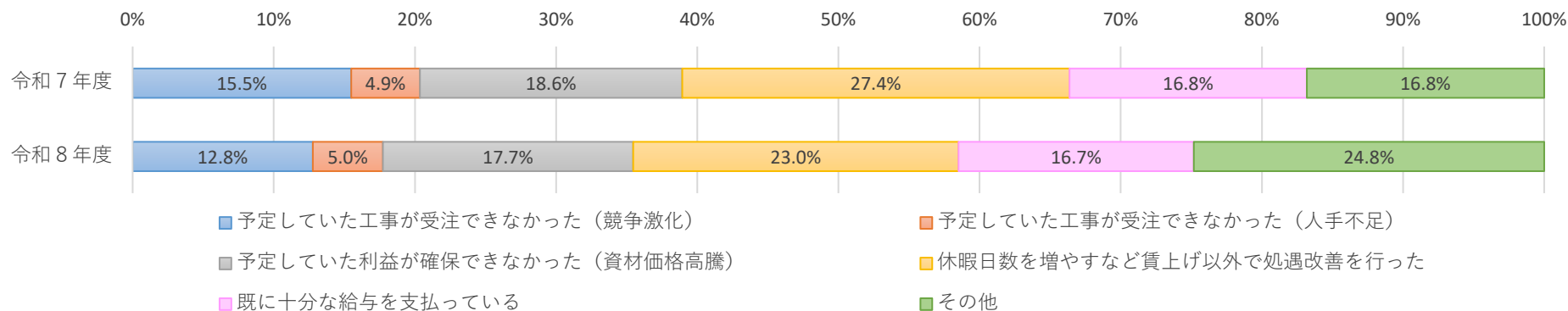
賃上げの状況



Q34 「実施していない」と回答された方に伺います。賃上げを実施しなかった主な理由は何ですか。

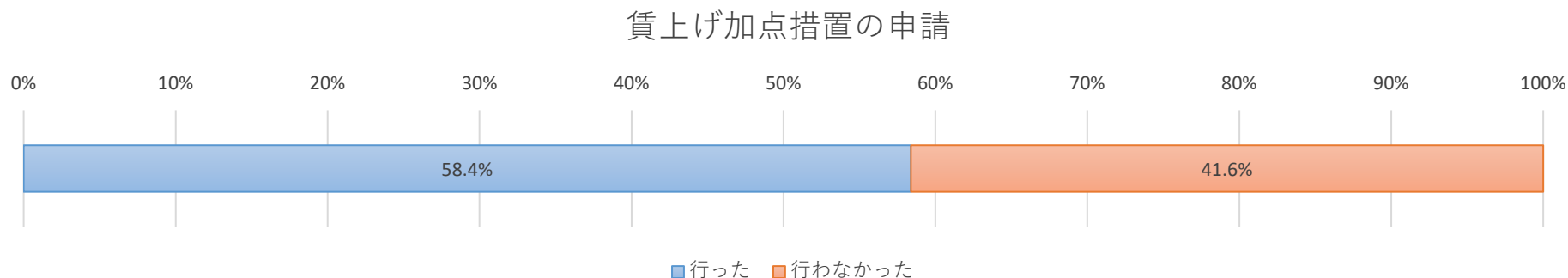
賃上げを実施しなかった理由として、令和8年度では「その他」（24.8%）、「休暇日数を増やすなど賃上げ以外で処遇改善を行った」（23.0%）、「予定していた利益が確保できなかった」（17.7%）の順となっている。

賃上げを実施しなかった理由



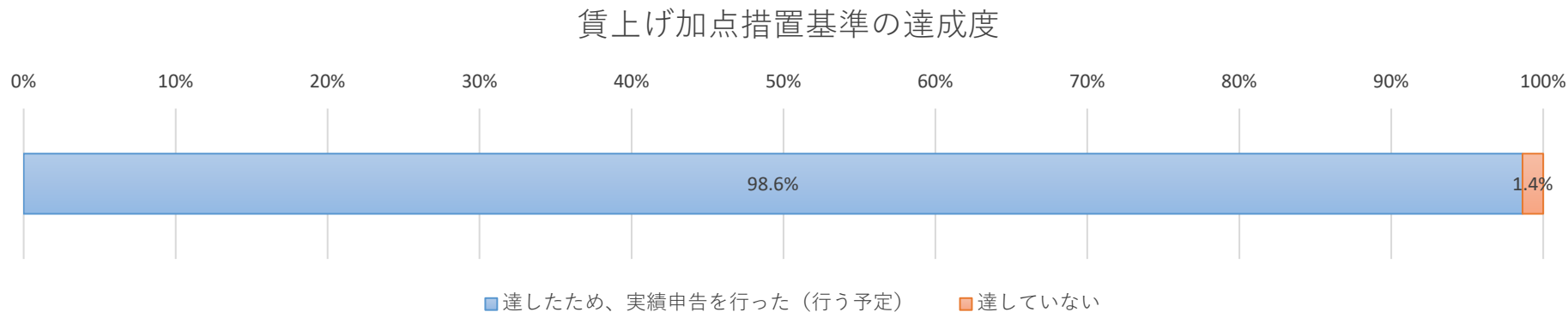
Q35 国土交通省の工事を受注している方に伺います。「総合評価落札方式における賃上げ実施企業への加点措置」について、令和7年度に国土交通省に対し加点措置の申請を行いましたか。

加点措置の申請を行ったと回答した割合は6割弱（58.4%）を占めている。



Q36 「行った」と回答をされた方に伺います。「総合評価落札方式における賃上げ実施企業への加点措置」について、申請した賃上げ基準に達しましたか。

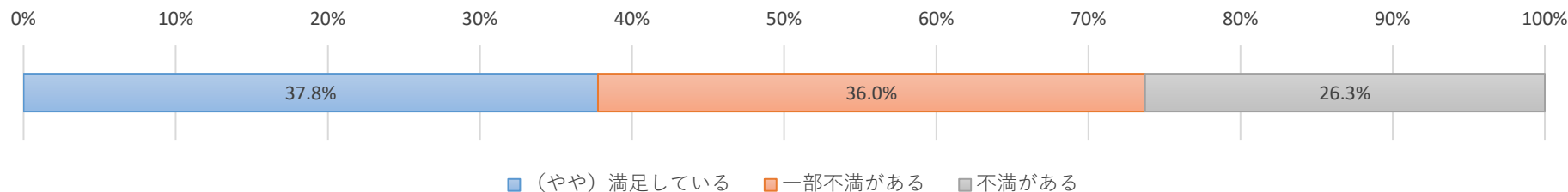
加点措置の申請を行った企業のほぼすべて（98.6%）が、「達したため、実績申告を行った（行う予定）」となっている。



Q37 「総合評価落札方式における賃上げ実施企業への加点措置」についてどのように感じていますか。

総合評価落札方式における賃上げ実施企業への加点措置は、「一部不満がある」「不満がある」の合計が6割（62.3%）を超えている。

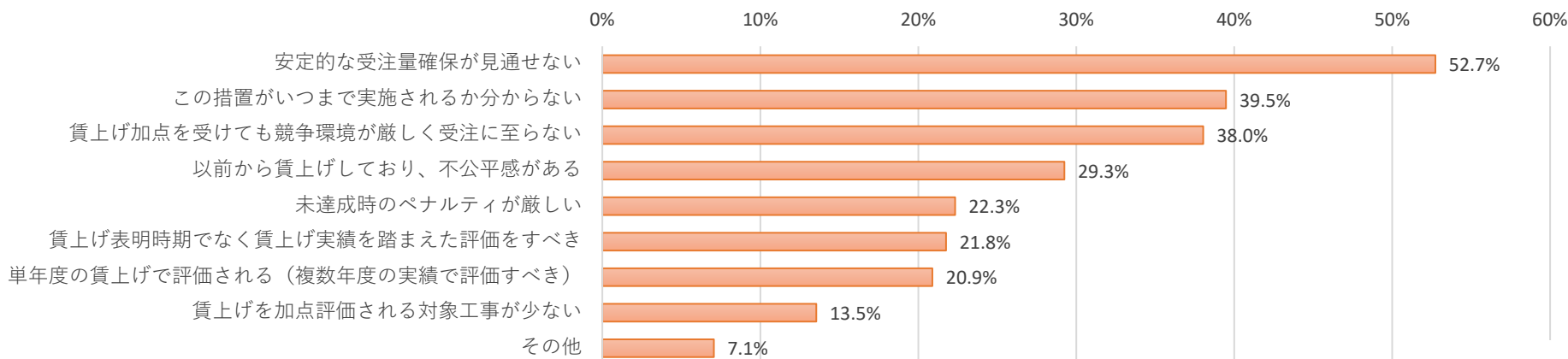
賃上げ加点措置への満足度



Q38 「一部不満がある」、「不満がある」と回答された方に伺います。不満があるとした理由をお答えください（複数回答可）。

不満がある理由は、「安定的な受注量確保が見通せない」（52.7%）、「この措置がいつまで実施されるか分からない」（39.5%）、「賃上げ加点を受けても競争環境が厳しく受注に至らない」（38.0%）の順になっている。

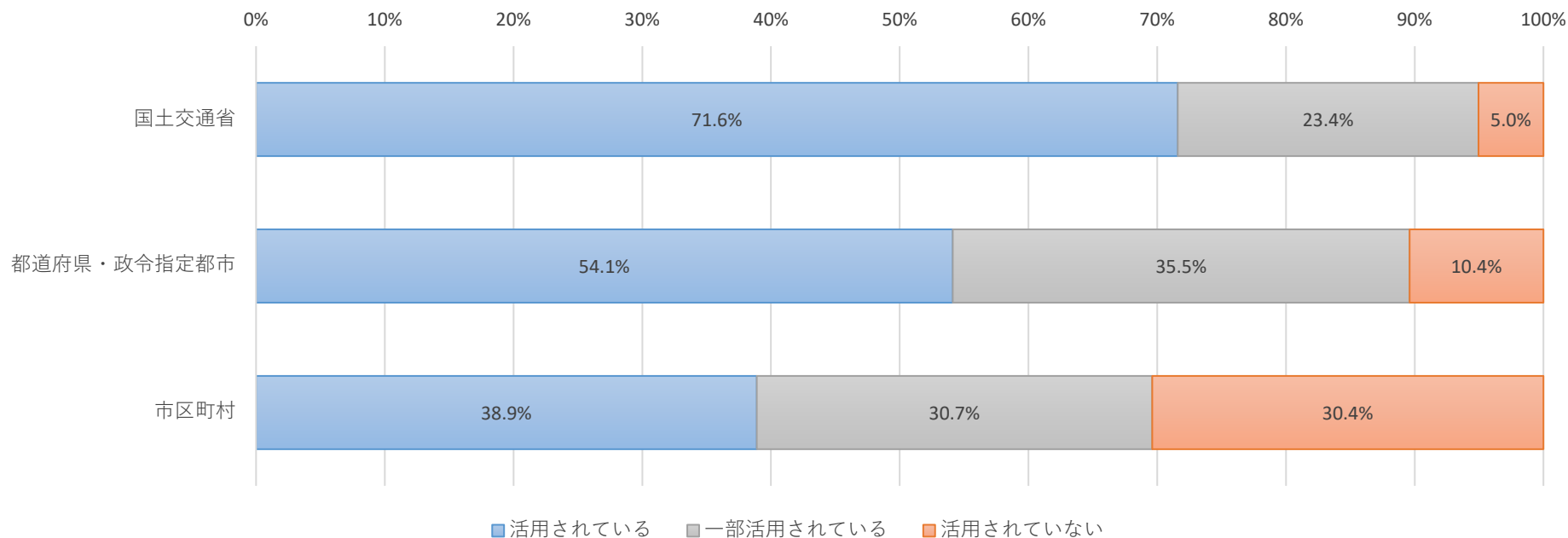
賃上げ加点措置への不満



Q39 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で、工事の性格や地域の実情等に応じた適切な入札契約・総合評価落札方式が選択・活用されていますか。発注者ごとにお答えください。

- 工事の性格や地域の実情等に応じた適切な入札契約・総合評価落札方式が「活用されている」、「（一部）活用されている」の回答割合の合計が国、都道府県・政令指定都市では9割前後となっている。
- 一方、市区町村では7割弱（69.6%）にとどまっている。

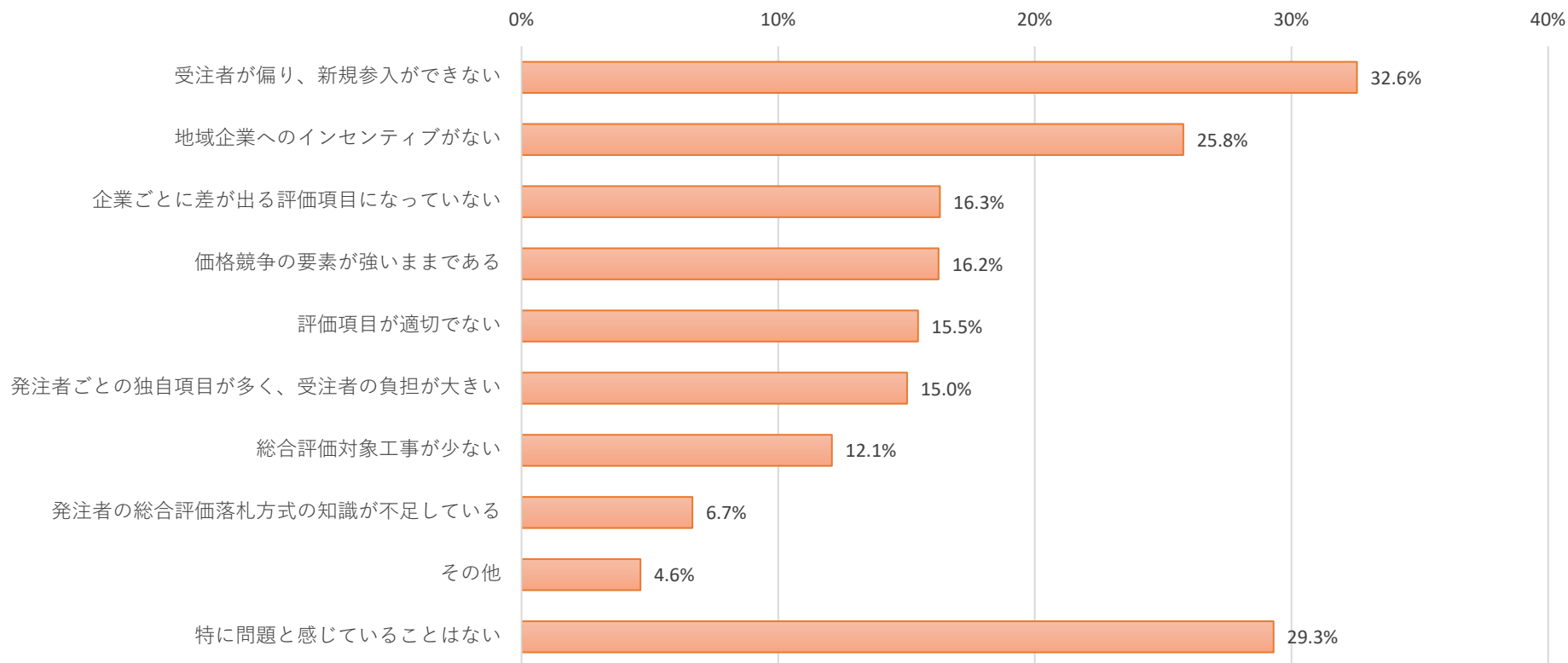
適切な入札契約・総合評価方式の活用状況



Q40 工事の性格や地域の実情等に応じた適切な入札契約・総合評価落札方式について、問題と感じていることをお答えください（複数回答可）。

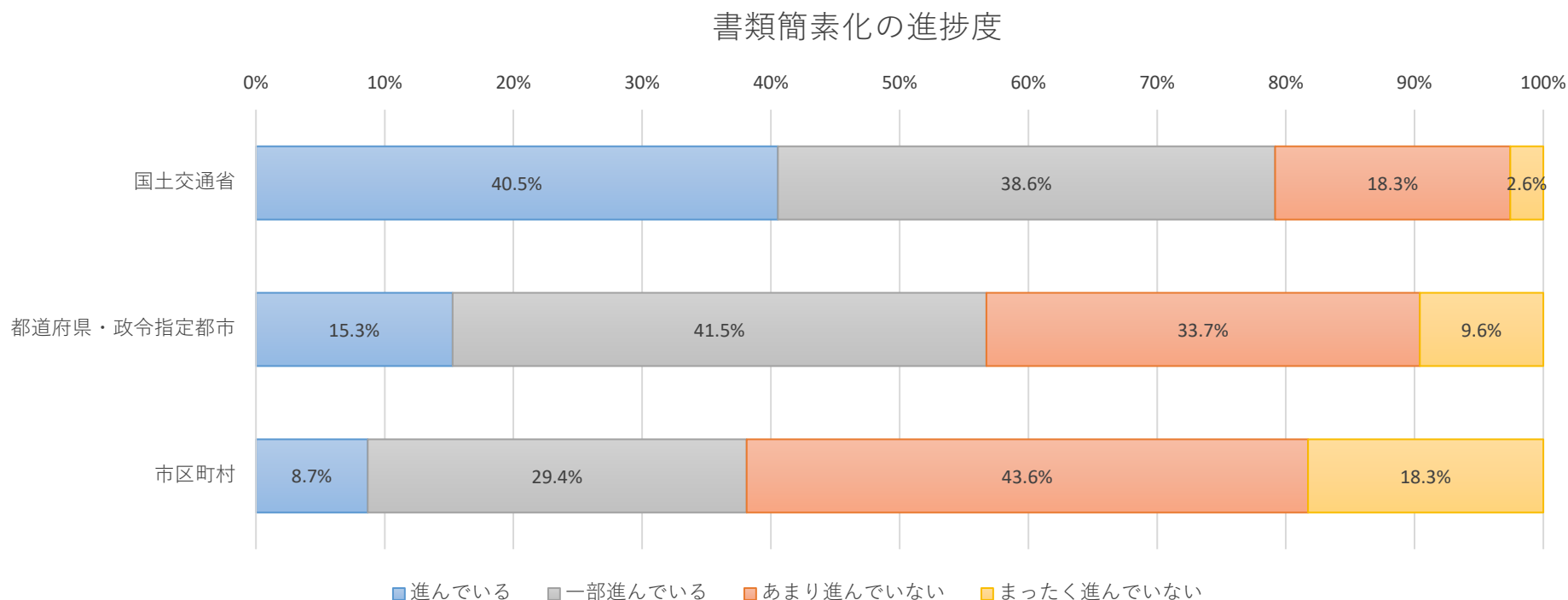
- 工事の性格や地域の実情等に応じた適切な入札契約・総合評価落札方式について問題と感ずる点は、「受注者が偏り、新規参入ができない」（32.6%）、「地域企業へのインセンティブがない」（25.8%）、「企業ごとに差が出る評価項目になっていない」（16.3%）の順になっている。
- 一方、「特に問題と感ずていることはない」との回答も3割弱（29.3%）ある。

入札契約・総合評価方式の問題点



Q41 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で、工事関係書類の簡素化は進みましたか。
発注者ごとにお答えください。

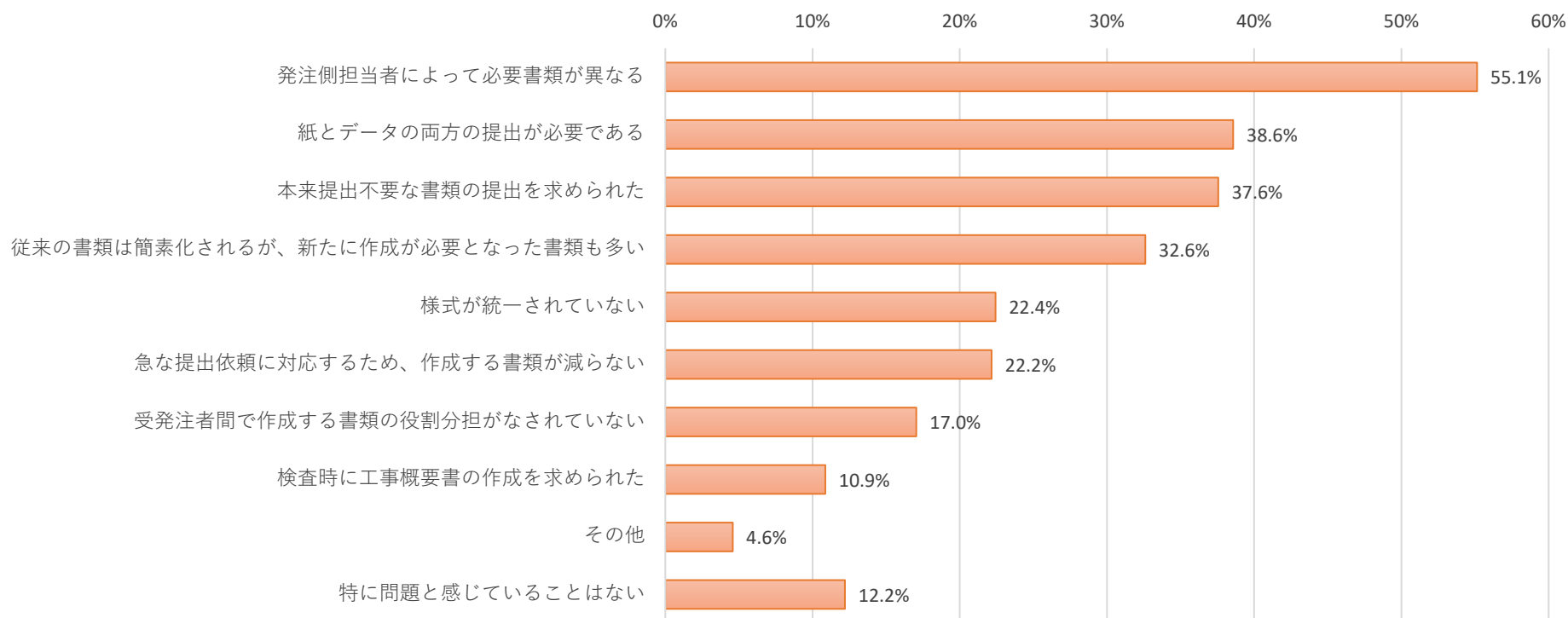
工事書類の簡素化について「進んでいる」「一部進んでいる」の回答割合の合計は、国土交通省が8割弱（79.1%）となっているのに対し、都道府県・政令指定都市では6割弱（56.8%）、市区町村では4割弱（38.1%）にとどまっている。



Q42 工事書類の簡素化について、問題と感じていることをお答えください。

工事書類の簡素化の問題点は、「発注側担当者によって必要書類が異なる」（55.1%）、「紙とデータの両方の提出が必要である」（38.6%）、「本来提出不要な書類の提出を求められた」（37.6%）、「従来の書類は簡素化されるが、新たに作成が必要となった書類も多い」（32.6%）の順になっている。

書類簡素化の問題点



Q43 工事書類の簡素化について、問題点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

（簡素化の実効性）

- ・ 提出する書類は減っても、作成が必要な書類は十分に減っていない。
- ・ 簡素化により不要となった書類でも、担当者によって作成・提示を求められる場合がある。
- ・ 同様の内容を複数の書類で提出するなど、重複した書類作成が残っている。
- ・ 提出義務がなくても、工事成績で高い評価を得るために資料を作成・提出しており、負担軽減につながっていない場合がある。
- ・ 従来の書類が簡素化されても、新たな制度や様式に対応する書類が増え、全体として負担が減っていない。
- ・ 提出が不要となっても、バックデータとして作成する必要があり、作業量が変わらない場合がある。
- ・ 設計変更時の数量計算書等の作成・修正が大きな負担となっている。

（電子化・ペーパーレス）

- ・ 電子データに加えて紙書類の提出も求められ、二重の作業となる場合がある。
- ・ 市町村では工事情報共有システムや電子納品が導入されておらず、紙書類の提出・検査が残っている場合がある。
- ・ 竣工時の電子検査でパソコン1台のみを使用する場合、複数資料を1つの画面で見比べるのに時間を要する。
- ・ CCUS等に登録済みの情報を活用し、下請関係書類等の重複提出を削減してほしい。
- ・ 一部の発注者では、契約保証の電子化や押印不要化が進んでいない場合がある。

（発注者・担当者による違い）

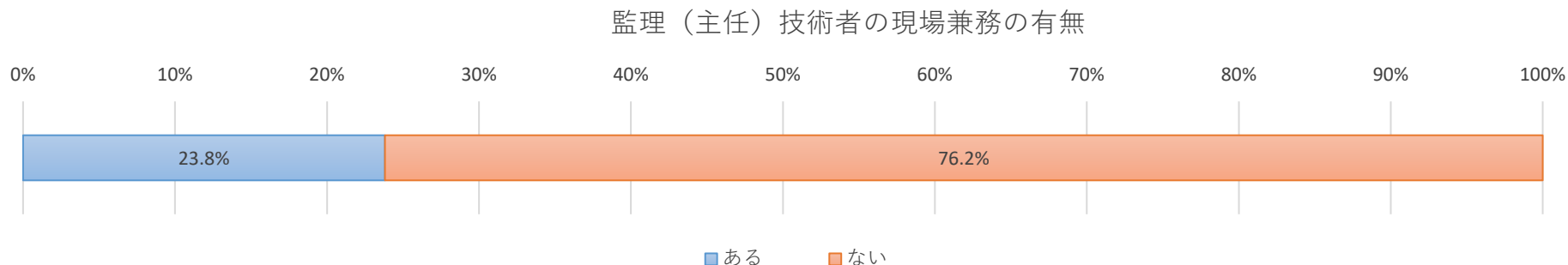
- ・ 発注機関や担当者によって必要書類や様式が異なるため、統一してほしい。
- ・ 発注者間で工事書類の取扱いを統一し、工事金額や工種に応じた書類作成のモデルやマニュアルを整備するとともに、それを超える書類を求めない運用としてほしい。
- ・ 一部の市町村では、書類の簡素化・電子化が進んでいない場合がある。
- ・ 簡素化ガイドラインや様式の改定が頻繁で、対応が負担となる場合がある。
- ・ 発注者側で必要・不要な書類が明確になっておらず、念のため多くの書類を求められる場合がある。

（検査書類等）

- ・ 検査員ごとに検査方法が定まっておらず、検査時の質問対応のため、検査時に確認する事項以外の書類を作成する必要があり、それが負担となっている。
- ・ 更なる書類の省略・削減を進め、施工管理担当者の負担を軽減してほしい。
- ・ 検査時のチェック項目と書類簡素化の取扱いが整合しておらず、簡素化により不要となった書類を求められる場合がある。

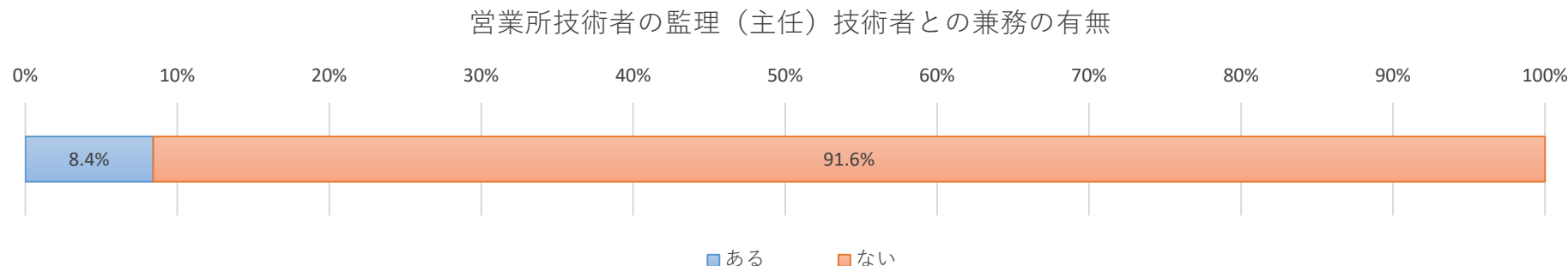
Q44 請負金額が一定金額未満の場合、工事現場に配置が求められている監理（主任）技術者について、ICTの活用等の一定の要件を満たす場合には、専任工事現場を兼務できることとなりました。貴社では監理（主任）技術者に現場を兼務させたことはありますか。

監理（主任）技術者に現場を兼務させたことがあると答えた割合は、2割強（23.8%）となっている。



Q45 工事現場ごとに専任で置くこととされている監理（主任）技術者について、ICTの活用等の一定の要件を満たす場合、営業所技術者等が当該工事の監理（主任）技術者の職務を兼務することが可能となっています。貴社では営業所技術者に監理（主任）技術者を兼務させたことはありますか。

営業所技術者に監理（主任）技術者を兼務させたことがあると答えた割合は、1割弱（8.4%）となっている。



Q46 現場技術者の専任義務の合理化について、問題点やご意見等がございましたら、自由にご記入ください。

（専任・兼務要件の緩和）

- ・ 労務費・資材価格の上昇に伴い工事金額が上昇していることから、専任を必要とする請負金額の基準を更に引き上げるなど、継続的に見直してほしい。
- ・ 現場代理人についても、主任技術者等と同様に兼務しやすい制度としてほしい。
- ・ 営業所技術者の兼務要件について、更なる緩和をしてほしい。
- ・ 同一又は近接する工事など、実態を踏まえて柔軟に兼務を認めてほしい。
- ・ 同一工事を工区分割して発注する場合は、同一の技術者を配置できるようにしてほしい。
- ・ 専任期間について、契約工期全体ではなく、実際に現場施工を行う期間を基準としてほしい。

（技術者配置・変更の柔軟化）

- ・ 工期延長等が生じた場合には、監理技術者・主任技術者等の途中交代を柔軟に認めてほしい。
- ・ 専任要件の緩和だけでなく、技術者の変更についても柔軟に認める制度としてほしい。特に1億円以下の工事については、更なる規制緩和を実施してほしい。
- ・ 事後審査時点では兼務要件を満たしていなくても、契約後の技術者配置時点で要件を満たすことが見込まれる場合には、配置予定技術者として認めてほしい。

（技術者不足・受注機会）

- ・ 資格を有する技術者が減少する中、専任配置により必要な技術者を確保できず、受注機会が制約される場合がある。
- ・ 兼務は技術者本人の負担が大きく、通常は活用しにくい一方、高齢化が進む中で、突然の体調不良等に対応するためには必要な制度である。

（制度の利用上の課題）

- ・ 技術者の兼務により一人当たりの負担が増加し、働き方改革と両立しにくい。
- ・ ICTの活用を兼務要件とすることが、制度利用のハードルとなっている。
- ・ 監理技術者補佐等の配置が必要となり、結果として必要な技術者数があまり減らない場合がある。
- ・ 兼務できる条件のパターンが多く、制度が複雑で分かりにくい。
- ・ 同じ発注機関でも部門によって兼務要件の取扱いが異なる場合がある。

（制度緩和による影響）

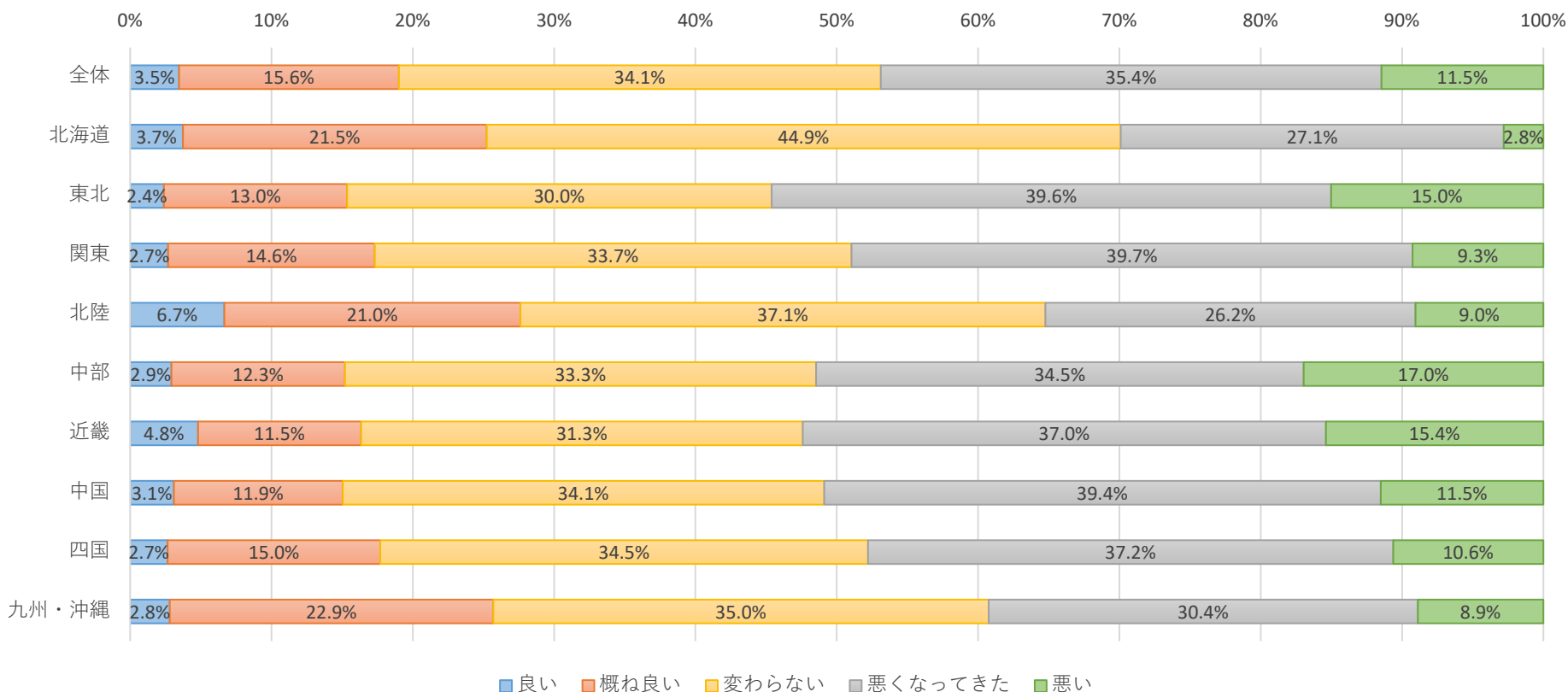
- ・ 専任要件の緩和により技術者が複数の現場を担当できることで、受注業者の偏りにつながる可能性がある。

2. 会員企業の現況

Q47 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）とその前の1年間とを比べて、受注の状況はいかがですか。

- ・ 受注の状況について、全体で5割弱（46.9%）が「悪い」「悪くなってきた」と回答している。
- ・ 「悪い」「悪くなってきた」の回答割合が半数を超えている地域は、「東北」が54.6%と最も多く、次いで「近畿」52.4%、「中部」51.5%、「中国」50.9%の順になっている。

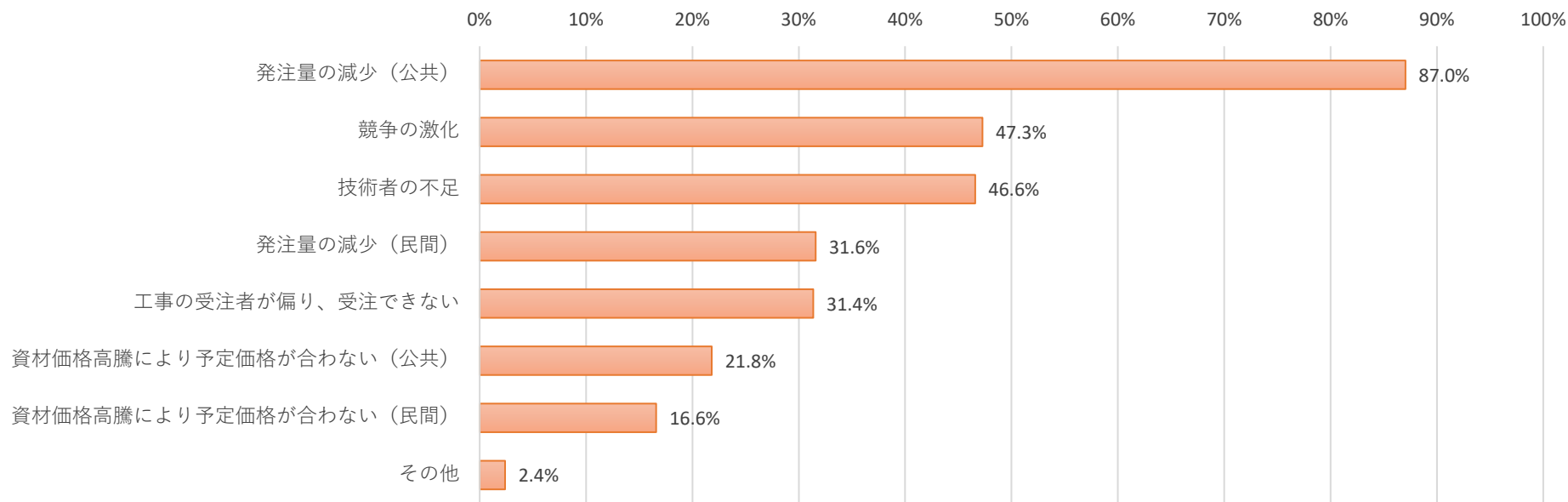
受注の状況



Q48 「悪くなってきた」、「悪い」と回答された方に伺います。受注の状況が悪化傾向にある主な要因についてお答えください（複数回答可）。

- ・ 受注の状況が悪化傾向にある主な要因は、「発注量の減少（公共）」が9割弱（87.0%）と最も多くなっている。
- ・ 次いで、「競争の激化」（47.3%）、「技術者の不足」（46.6%）の順になっている。

受注悪化の主な要因



Q49 受注の状況について問題に感じていること等がございましたら、自由にご記入ください。

（事業量・発注時期）

- ・ 安定的な事業量が確保できなければ、担い手の確保や設備投資が困難となる。
- ・ 公共工事の発注量に地域的な偏りが生じている。
- ・ 春先等に発注が少ないなど発注時期に偏りがあり、更なる平準化を求める。
- ・ 資材価格等の上昇に対して予算が増えず、発注工事件数が少なくなっている。

（技術者不足）

- ・ 技術者・技能者不足により、受注したくても入札参加を見送る場合がある。
- ・ 技術者の兼務を進めるなど、限られた人員で受注できる環境整備が必要である。
- ・ 公告から入札までの期間が長く、技術者が拘束され、他の入札への参加に影響する場合がある。

（入札制度）

- ・ 総合評価方式では、実績や評価点の高い企業に受注が偏る場合がある。
- ・ 実績がないため入札参加や受注ができず、新たな実績を作ることもしない場合がある。（砂防・池・護岸（海洋）工事など）
- ・ 最低制限価格付近で同額の入札が多く、くじ引きにより受注が左右される場合がある。
- ・ 物価や労務単価が上昇しても等級別の受注金額基準が変わらず、入札参加できる案件が減る場合がある。
- ・ 上位ランクの企業が下位ランクの工事へ参加することで、地域の中小企業の受注機会が減ってしまうため、改善してほしい。
- ・ 災害対応や維持管理等を地域で担う企業を、総合評価等でより適切に評価してほしい。
- ・ 工事の発注ロットが大型化し、地域の中小企業が入札に参加しにくくなっている。
- ・ 過去の実績だけでなく、企業が有する技術力を適切に評価する入札制度を求める。

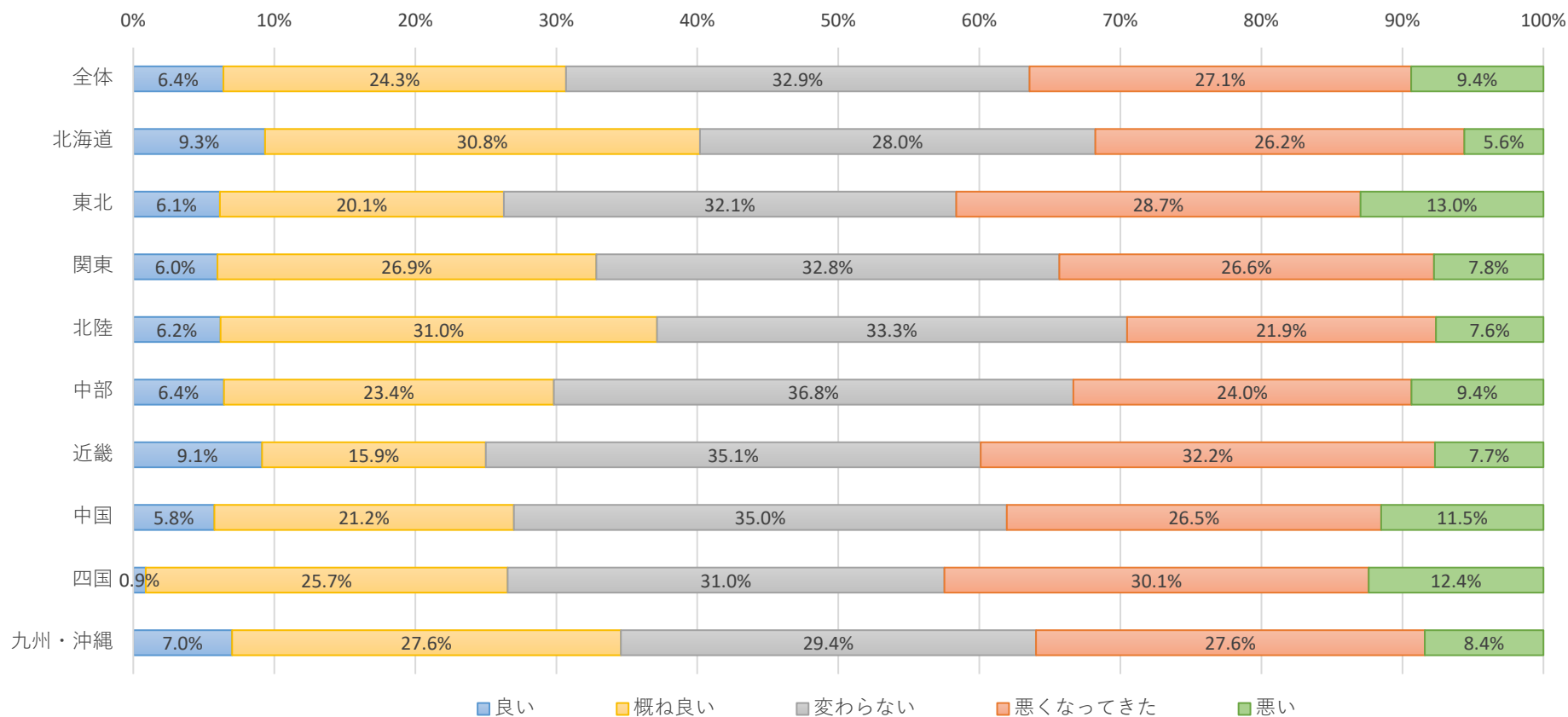
（競争の激化）

- ・ 競争の激化により受注者が偏り、受注機会を確保できない企業が生じているため、地域の建設企業に受注機会が一定程度確保される仕組みにしてほしい。
- ・ 市町村では発注件数が減少する一方、業者数は大きく変わっておらず、今後さらに競争が激化し、地域建設企業の事業継続や人材確保が難しくなることが懸念される。

Q50 直近決算（令和7年度決算）とその前の決算とを比べて、利益の状況はどのようなになっていますか。

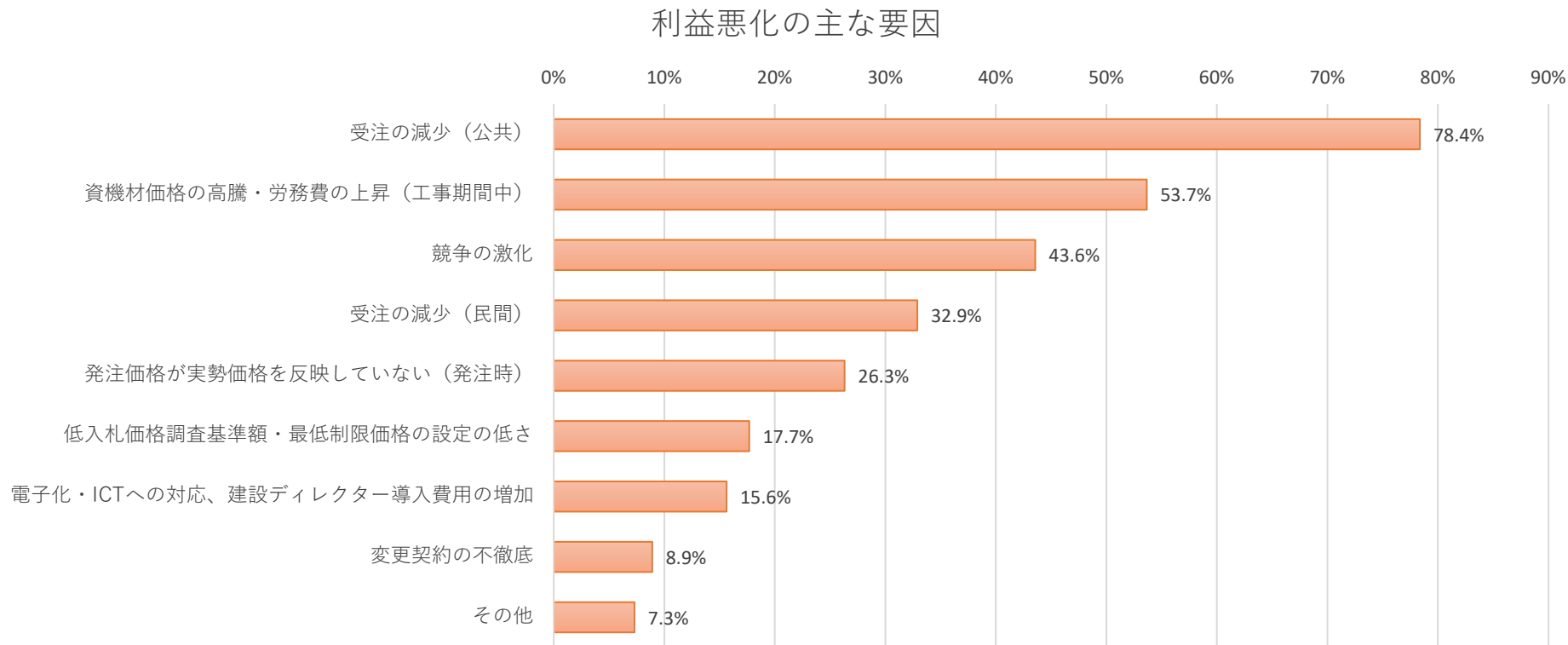
- 利益の状況については、全体では「悪い」「悪くなってきた」の合計が3割超（36.5%）を占めている。
- ブロック別では、「悪い」「悪くなってきた」の合計が「四国」が42.5%と最も多く、次いで「東北」41.7%、「近畿」39.9%の順になっている。

利益の状況



Q51 「悪くなってきた」、「悪い」と回答された方に伺います。利益の状況が悪化傾向にある主な要因についてお答えください（複数回答可）。

- 利益の状況が悪化傾向にある主な要因は、「受注の減少（公共）」が8割弱（78.4%）で、最も多くなっている。
- 次いで、「資機材価格の高騰・労務費の上昇（工事期間中）」（53.7%）、「競争の激化」（43.6%）の順になっている。



Q52 利益の状況について、問題に感じていること等がございましたら、自由にご記入ください。

(価格・コスト上昇)

- ・ 資材費、人件費、燃料費、リース料等の上昇により利益が圧迫されている。
- ・ 資材価格や労務費、燃料費などの上昇が請負金額に十分反映されず、利益率が低下している。
- ・ 建設機械の価格上昇が積算上の歩掛・損料等に十分反映されていない。
- ・ 働き方改革、安全対策、熱中症対策、ICT・DX等への新たな費用が積算に十分反映されていない場合がある。
- ・ 急激な資材価格・エネルギー価格の変動を、契約金額へ速やかに反映できる仕組みとしてほしい。

(歩掛・工事条件)

- ・ 標準歩掛と施工実態に乖離があり、特に小規模・小ロット工事では利益を確保しにくい。
- ・ 工事の種類や難易度によって利益を確保しにくい工事があるため、現場条件を踏まえた適正な工事価格としてほしい。
- ・ 農林関係工事では、林道等の軟弱地盤や傾斜地での施工など、一般的な土木工事と施工条件が異なるにもかかわらず、歩掛が実態に合っておらず、利益率が低くなる場合がある。

(工期・技術者拘束)

- ・ 仮設の設営や本工事着手前の準備工に要する期間が長期化し、技術者の拘束期間が長くなることで、利益率が低下している。

(入札制度・利益率)

- ・ 適正な利潤を確保し、賃上げにつなげるためにも、価格転嫁や設計単価の適切な見直しが必要である。
- ・ 一般管理費や現場管理費について、賃上げやICT化等による経費増加を踏まえて見直してほしい。
- ・ 予定価格を下回る価格での受注を前提とする仕組みでは適正な利益を確保しにくいいため、企業が必要な利益を確保できる入札・契約制度としてほしい。
- ・ 適正な利益を確保できるよう、低入札価格調査基準額・最低制限価格の設定水準を引き上げてほしい。

(事業量・収益の安定)

- ・ 工事量の減少に伴い、利益も減少している。
- ・ 受注量の変動により、年度ごとの利益が大きく変動する場合がある。

(人材確保・設備投資等の負担)

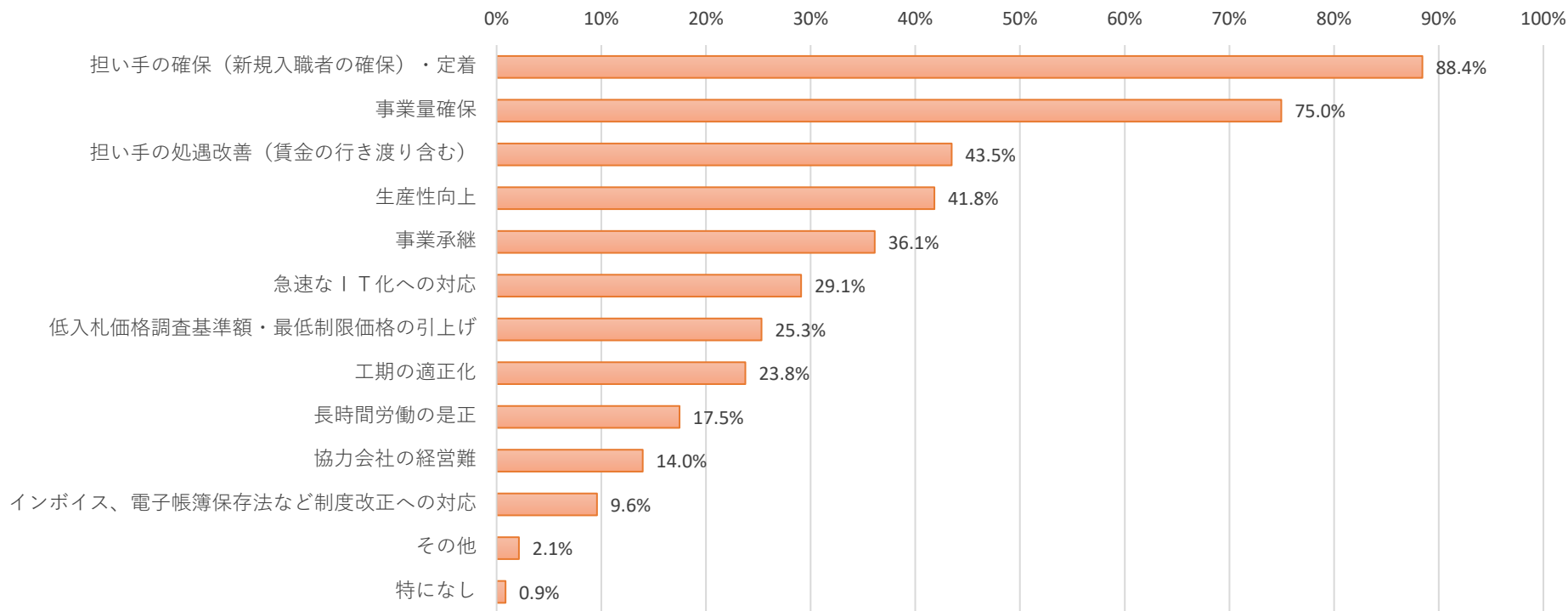
- ・ 採用や若手人材の育成に必要な費用が増加し、利益を圧迫している。
- ・ 中小規模工事では、ICT・デジタル化への投資負担が大きい。

3. 地域建設業の持続性確保

Q53 貴社が今後も地域建設業として持続性を確保していくために課題として考えていることは何ですか（複数回答可）。

- ・ 地域建設業として持続性を確保していくために課題として考えていることは「担い手の確保（新規入職者の確保）・定着」が9割弱（88.4%）と最も多くなっている。
- ・ 次いで、「事業量確保」（75.0%）、「担い手の処遇改善（賃金の行き渡り含む）」（43.5%）、「生産性向上」（41.8%）の順になっている。

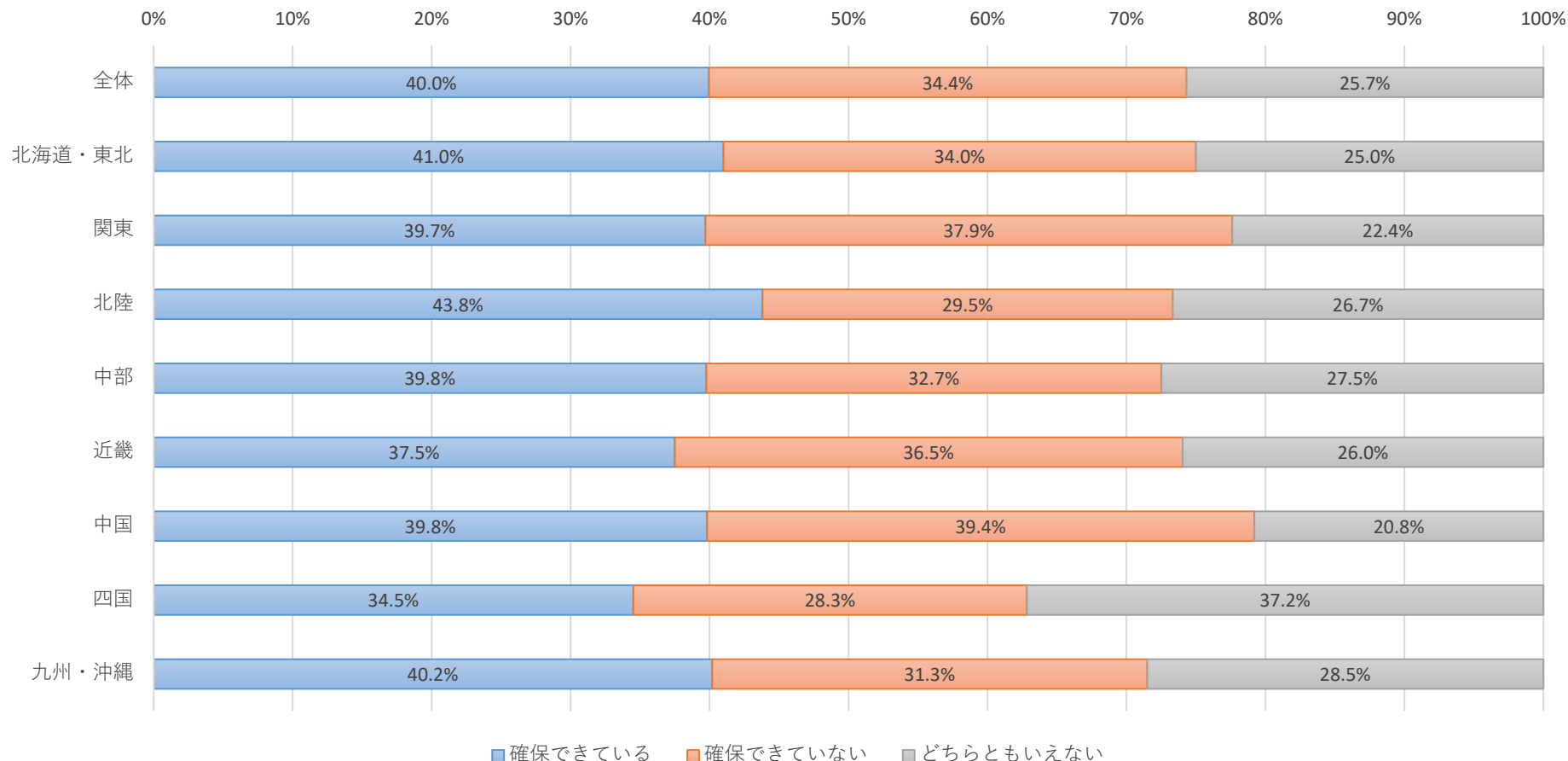
持続性確保のための課題



Q54 直近1年間（令和7年6月1日～令和8年5月31日）で、貴社が（災害時や降雪時の緊急対応体制含め）人員・機材等を維持する上で必要とする受注量は確保されていますか。

- ・ 人員・機材等を維持する上で必要とする受注量が確保できている割合は、全体では4割（40.0%）となっている。
- ・ ブロック別では、「確保できていない」の割合が「中国」（39.4%）、「関東」（37.9%）、「近畿」（36.5%）の順になっている。

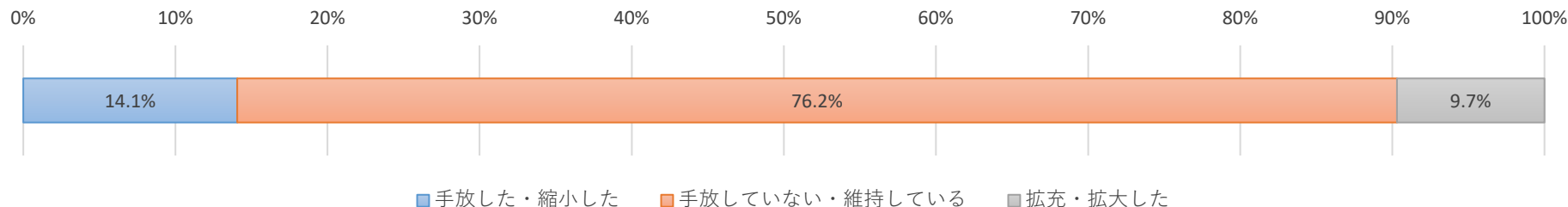
人員・機材維持のための受注量の確保



Q55 直近3年間（令和5年6月1日～令和8年5月31日）に、人員や機材を手放したり、業務規模を縮小しましたか。

- ・ 過去3年において人員や機材、業務の規模を「手放した・縮小した」企業は1割超（14.1%）となっている。
- ・ 「手放していない・維持している」「拡充・拡大した」の合計は8割超（85.9%）となっている。

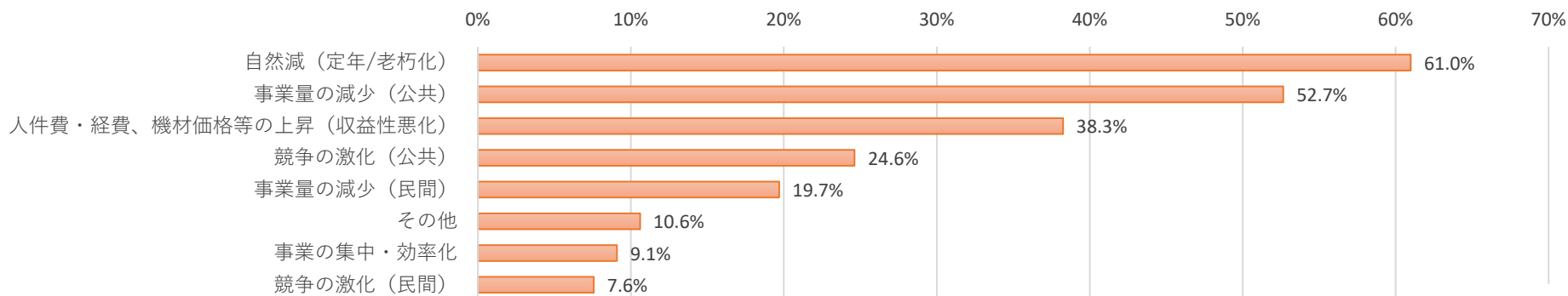
直近3年間の人員・機材の状況



Q56 「手放した・縮小した」と回答された方に伺います。手放した・縮小した要因は何ですか（複数回答可）。

- ・ 手放した・縮小した主な要因は、「自然減（定年/老朽化）」が6割強（61.0%）と最も多くなっている。
- ・ 次いで、「事業量の減少（公共）」（52.7%）、「人件費・経費、機材価格等の上昇（収益性悪化）」（38.3%）の順になっている。

人員・機材縮小の要因



Q57 地域建設業の持続性確保について問題に感じていること等がございましたら、自由にご記入ください。

(事業量・経営基盤)

- ・ 地域建設業を維持するため、公共工事の事業量を長期的・安定的に確保するとともに、地域による事業量の偏りにも配慮してほしい。
- ・ 安定した事業量がなければ、人員や機械を維持し、災害対応や除雪等を担うことが困難となる。
- ・ 後継者不足等により、将来的な事業継続が困難となる地域企業が増えることが懸念される。

(担い手確保・処遇改善)

- ・ 人材不足や高齢化が深刻化しており、若年者の入職・定着が課題となっている。
- ・ 人材確保のためには、賃金や休日等の処遇改善と、それを可能とする適正な工事価格が必要である。
- ・ 大手企業と地方の中小建設企業との賃金差等により、地域企業が若手人材を確保しにくくなっている。
- ・ 小規模な地域建設企業だけでは採用活動や知名度の面から担い手確保に限界があるため、官民一体で担い手確保に取り組んでほしい。
- ・ 工業高校卒業者の県内就業率が低く、地域の中小建設企業では若手人材の確保が難しくなっている。

(技術承継・人材育成)

- ・ 熟練技術者と若手技術者の橋渡し役となる中堅世代の採用・育成を後押しする制度を充実してほしい。
- ・ 若手技術者が経験を積めるよう、地域ごとの発注量や受注機会に配慮してほしい。
- ・ 直営施工班を保有し、技能者の雇用・育成や自社施工による技術継承を行っている企業を、総合評価方式や経営事項審査等で適切に評価してほしい。

(地域の守り手・受注機会)

- ・ 災害対応や除排雪等を担うために必要な人員・機械等を維持することが難しくなっている。
- ・ 地域の災害対応や除雪等を担う体制を維持するため、発注箇所周辺の地域企業が一定の受注機会を確保できる入札制度としてほしい。
- ・ 除雪や災害対応など地域貢献を担っている企業を、総合評価等でより適切に評価してほしい。
- ・ 機械等の設備投資や維持費の負担が大きく、新たな設備投資が難しくなっている。

(その他)

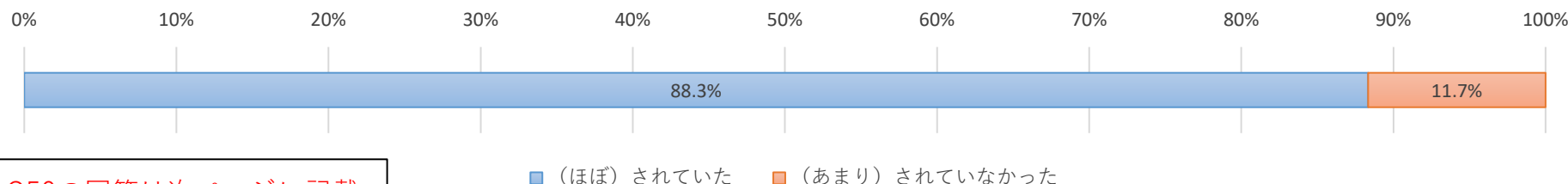
- ・ M&A等により地域建設企業の経営主体が変わることで、除雪や維持管理など、従来地域企業が担ってきた機能が維持されなくなることが懸念される。
- ・ 豪雪地域等では冬季に通常工事を行いにくいいため、雇用を通年で維持できるよう発注の平準化を進めてほしい。
- ・ 豪雪地域では冬期間に通常工事を行うことが難しく、通年雇用の確保に加え、特定技能外国人の受入れにも支障が生じている。

4. 災害時における対応

Q58 直近3年間（令和5年6月1日～令和8年5月31日）に災害復旧工事を受注した方に伺います。運用指針では災害復旧工事の緊急度等に応じて随意契約等の適切な入札契約方式を選択・活用することとされています。貴社が受注した災害復旧工事は、適切な入札契約方式が選択・活用されていましたか。

災害復旧工事における適切な入札契約方式の選択・活用について「（ほぼ）されていた」が9割弱（88.3%）となっている。

随意契約等の適切な入札契約方式（災害復旧）



Q59の回答は次ページに記載

Q60 直近3年間（令和5年6月1日～令和8年5月31日）に除雪業務を受注した方に伺います。直近3年間を合わせた除雪業務の採算性はどうでしたか。

除雪業務の採算性について、「利益はなかった」「赤字であった」の回答割合の合計は3割超（36.3%）となっている。

除雪業務の採算性



Q59 災害復旧工事についての問題点や要望する施策等がございましたら、お聞かせください。

（設計・積算・設計変更）

- ・ 災害復旧工事では予算の性質上・概略発注のため、現場状況に応じた設計変更が認められない場合がある。
- ・ 仮設工等について、施工者も交えた現地確認を行うなど、現場実態に即した設計としてほしい。
- ・ 設計図書と現場条件の不整合により、工事中止や工期延長となる場合がある。
- ・ 災害査定後であることを理由に、施工上必要な仮設工等の設計変更が認められない場合がある。
- ・ 通常の設計単価では対応できない場合には、見積りを活用するなど柔軟に変更してほしい。
- ・ 河川等の災害復旧工事では、設計上の計上日数を大幅に超えて水替えが必要となる場合があるため、実際の施工期間に応じた水替費を計上してほしい。
- ・ 災害復旧工事では、地盤条件等により通常工事の1.5～2.5倍程度の施工時間を要する場合があります、通常の歩掛では利益を確保しにくいいため、施工実態に応じた積算・設計変更としてほしい。

（概略・概算発注）

- ・ 概略発注では、受注後も図面作成に時間を要し、着工が大幅に遅れる場合がある。
- ・ 概算発注では工期が厳しくなる場合があるほか、設計書にない工種が発生しても変更が認められにくく、受注者の負担となっている。
- ・ 概略・概算発注では、受注者が当初から図面、数量表、根拠資料等を作成する必要がある場合があり、その作成に要する費用が計上されないことがある。

（災害査定・契約変更・工期）

- ・ 設計変更等が生じた際、国等との協議・査定に時間を要するため、地方公共団体への権限委譲を進めてほしい。
- ・ 災害査定後は、概算発注等も活用し、できるだけ迅速に発注してほしい。
- ・ 災害復旧工事について、発災年度を含め原則3か年度以内に完成させる運用を見直し、災害規模や地域の実情に応じて運用できるようにしてほしい。
- ・ 災害復旧工事では早期完成を求められる一方、発注者側の変更契約手続に数か月を要する場合があります、迅速に対応してほしい。

（緊急対応体制・費用負担）

- ・ 応急復旧のため確保した人員・重機について、待機費用や出動費用が十分に補償されない場合がある。
- ・ 他の工事を中断して緊急の災害対応に従事する場合には、通常工事よりもインセンティブや経費率を充実してほしい。
- ・ 大雨時の通行止め等については、発注者や警備業者等との役割分担を整理し、地域建設企業が本来の災害復旧対応に注力できる体制としてほしい。

（入札契約・緊急対応企業の評価）

- ・ 緊急対応能力や技術力を有する企業について、災害復旧工事では随意契約等をより活用してほしい。
- ・ 発災直後に昼夜を問わず緊急対応に従事した地域企業について、その後の本格的な災害復旧工事の発注において適切に評価してほしい。

Q61 除雪業務についての問題点や要望する施策等がございましたら、お聞かせください。

(担い手不足・除雪体制)

- ・ 除雪オペレーターの不足・高齢化が深刻化している。
- ・ 除雪作業の経験を有するオペレーターの育成・確保が難しくなっている。
- ・ 地域の除雪業者の廃業等により1社当たりの担当路線が増加しており、今後さらに業者が減少した場合には、現在の除雪体制を維持することが難しくなる。
- ・ 深夜の除雪作業後に日中の通常工事へ従事することが難しく、除雪オペレーターの確保と通常工事の施工を両立しにくくなっている。

(除雪機械・資格)

- ・ 除雪時にしか稼働しない重機を年間を通じて保有・維持する必要があるため、維持管理費を実態に応じて充実してほしい。
- ・ 新たに除雪機械を購入する場合の負担が大きく、機械更新が難しくなっている。
- ・ 少雪時でも発生するリース機械の固定費について、支援を充実してほしい。
- ・ 大型特殊免許等の取得費用について、支援を充実してほしい。

(待機費・単価・契約)

- ・ 降雪量にかかわらず除雪対応のために人員・機械を確保する必要があるため、労務費や固定的な経費を踏まえ、待機費や最低保証を充実してほしい。
- ・ 市町村においても、除雪機械の基本料金や待機補償を導入してほしい。
- ・ 法定休日等に除雪へ出動しても平日と同じ単価となっているため、実態に応じた単価設定としてほしい。
- ・ 複数年契約では労務費等の改定が契約更新時まで反映されない場合があるため、工事発注と同様に毎年度の単価改定を反映してほしい。
- ・ 市町村の除雪単価が低く受注しにくい場合がある一方、路線数の多い市町村ほどオペレーター不足が深刻化しているため、適正な価格で発注してほしい。

(除雪業務を担う企業への評価)

- ・ 除雪業務を担う企業と担わない企業との評価に差がなくなり、除雪業務を担うメリットが薄れているため、除雪対応を行う企業を適切に評価してほしい。
- ・ 道路除雪だけでなく、一定規模以上の公共施設構内の除雪についても、総合評価や待機料金制度の対象としてほしい。

(発注者間の連携・役割分担)

- ・ 複数の発注者から同じタイミングで除雪指令が出ると、人員・機械の確保が困難となるため、発注者間で連携し、除雪開始のタイミングを調整してほしい。
- ・ 除雪オペレーターに加え、パトロール等に従事する人員の確保も難しくなっているため、発注者側で対応可能な業務について役割分担を見直してほしい。

Q62 防疫活動についての問題点や要望する施策等がございましたら、お聞かせください。

（平時の備え・訓練）

- ・ 防疫活動は緊急性が高いため、重機搬入経路等を含め、平時から実施体制や手順を確認しておく必要がある。
- ・ 防疫活動の経験がない企業でも円滑に対応できるよう、定期的な講習会や訓練を実施してほしい。
- ・ 防疫活動に備えた体制の維持や定期的な訓練が企業の負担となっている。

（人員・機材の確保）

- ・ 重機とオペレーターをすぐに用意することが課題となっている。
- ・ 防疫活動に従事する人員の確保が難しくなっている。
- ・ 24時間体制での対応により、通常の工事を一時中断して防疫活動に必要な人員を確保する場合がある。

（関係者の連携・実施体制）

- ・ 防疫活動を建設業だけに依存するのではなく、農業（畜産）関係者を含む関係者が対応できる体制を整えてほしい。
- ・ 鳥インフルエンザ等の防疫活動では、建設業者だけでなく、市町村においても必要な人員を確保し、連携して対応する体制としてほしい。
- ・ 指示命令系統が煩雑となり、作業の段取りに時間を要したり、手戻りが生じる場合がある。

（労働環境・処遇）

- ・ 夏季の防疫活動では、暑熱対策を充実してほしい。
- ・ 急な夜間作業となる場合もあり、人員の確保や賃金・労働時間の調整が難しくなっている。
- ・ 休日・夜間の防疫活動に従事する作業員を確保するため、相応の手当等を確保してほしい。

（省力化・自動化）

- ・ 将来的な人員不足を踏まえ、車両の除染等、自動化できる防疫作業については省力化・自動化を進めてほしい。

5. 建設業界が抱える課題

Q63 現在、建設業界が抱えている諸課題の解決に向けて、特に取り組むべきことや要望事項等がございましたら、お聞かせください。

（安定的な事業量・適正利潤）

- ・ 地域建設業を維持するため、公共工事の安定的・継続的な事業量を確保してほしい。
- ・ 資材価格や労務費、燃料費などの上昇により施工コストが増加し、適正な利益を確保しにくい。
- ・ 現場の施工実態に合った歩掛や経費率に見直してほしい。
- ・ 最低制限価格等を引き上げ、賃上げや人材確保に必要な利益を確保できる環境としてほしい。

（担い手確保・人材育成）

- ・ 技術者・技能者の不足や高齢化が深刻化しており、若年者の入職・定着を進める必要がある。
- ・ 担い手確保のため、賃金や休日等の処遇改善を進め、建設業の魅力を高める必要がある。
- ・ 熟練技術者の減少が進む一方、労働時間の制約等により若手が現場経験を積む機会も限られており、技術継承を進めることが難しくなっている。
- ・ 若手の人材育成に向け、測量や施工管理等を学べる教育の仕組み・機関を充実してほしい。
- ・ 建設系の学科がない地域でも、オンライン授業等を活用して建設業について学び、就職につながる環境を整えてほしい。
- ・ 外国人材の受入れでは、手続、言語、住居確保等を一企業だけで対応することが難しいため、行政による支援を充実してほしい。

（発注・評価制度）

- ・ 建設業許可・経営事項審査における業種区分と発注者ごとの発注区分に相違があるため、取扱いを統一してほしい。
- ・ 同種・類似工事の実績について、発注機関によって評価に差が生じないよう、客観的・統一的な評価基準としてほしい。
- ・ 地方公共団体では技術系職員の不足により協議等への対応が遅れる場合があるため、発注者側の技術体制を充実してほしい。
- ・ 企業間の経営統合に際し、従前の工事实績等が引き継がれず受注機会を確保しにくくなることのないよう、制度上の配慮をしてほしい。

（業界イメージ・情報発信）

- ・ 休日や給与など労働環境は改善しているものの、建設業の魅力について社会へのアピールが十分でない。
- ・ 災害時の道路啓開等をはじめ、地域建設企業が果たしている役割や社会貢献について、官民が連携して積極的に情報発信してほしい。
- ・ 工事中の案内表示等についても、建設工事が地域の安全や利便性の向上に果たす役割が伝わるような情報発信としてほしい。

（生産性向上・DX）

- ・ ICTの導入に専属の人員が必要となる場合もあり、ICT化だけでは人手不足の解消につながりにくい。
- ・ DX・ICTの導入に必要な技術講習やソフト等について、導入支援を充実してほしい。
- ・ 受発注者双方が利用できる情報共有・協議のためのシステムを整備し、受注者の利用実態も踏まえた使いやすい仕組みとしてほしい。
- ・ 書類の簡素化や制度・手続の合理化を進め、現場の負担を軽減してほしい。

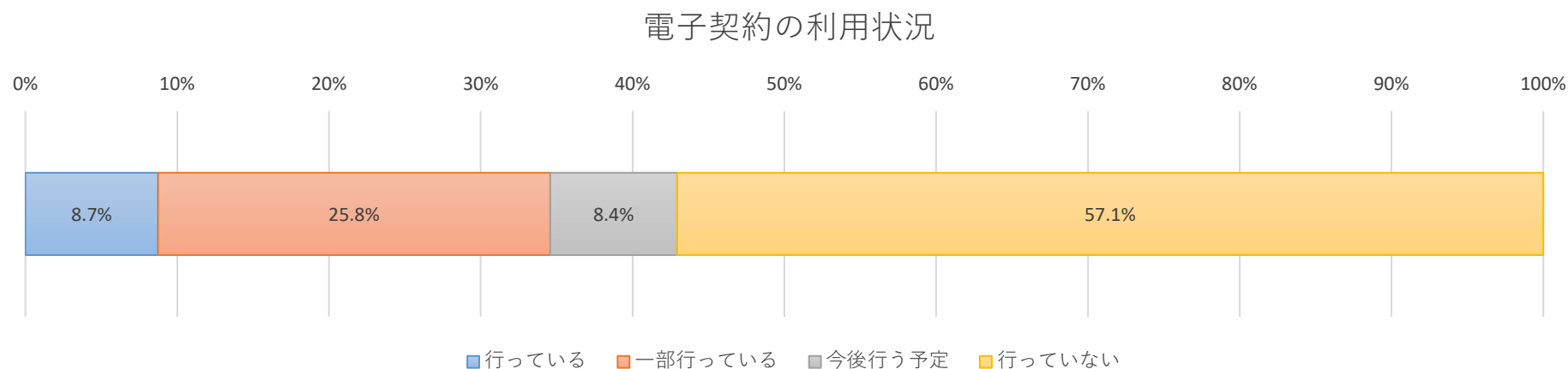
（その他）

- ・ 猛暑による生産性の低下や作業員への負担を踏まえ、真夏に主要な施工が集中しないよう発注時期や工期を設定してほしい。
- ・ 公共工事だけでなく、民間工事についても適正な工期を確保してほしい。

6. 電子契約への対応状況

Q64 建設工事における電子契約の状況についてお聞かせください。民間発注者と取引する際、電子契約を利用していますか。また、利用する予定はありますか。

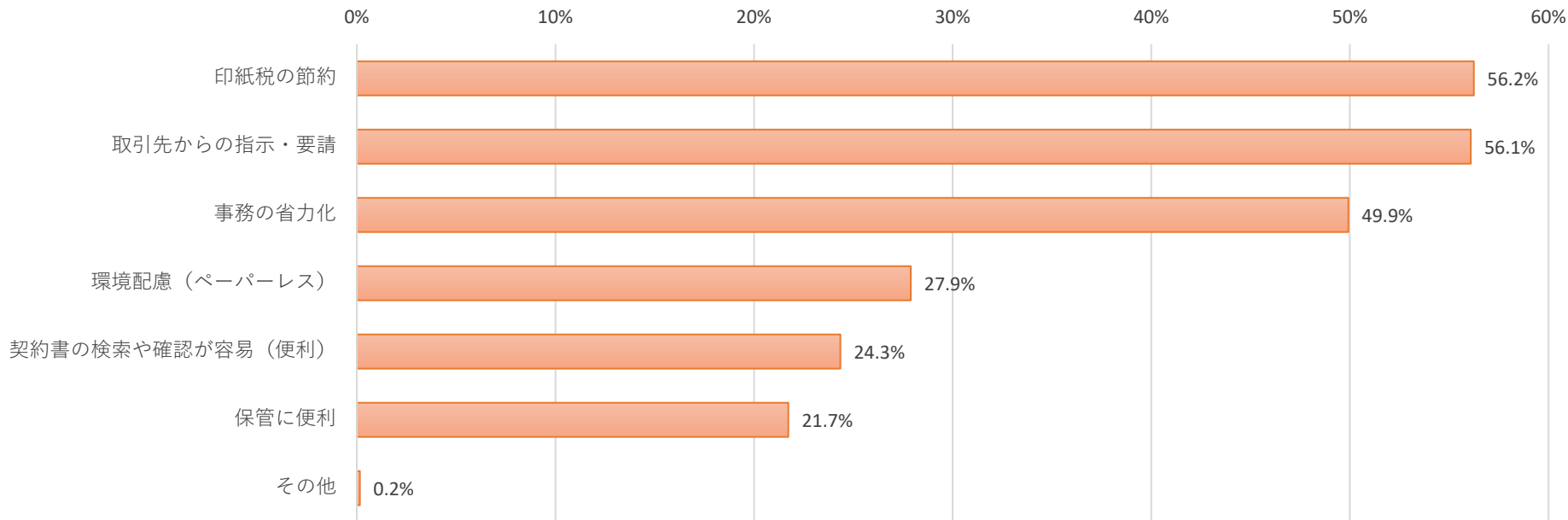
民間発注者と取引する際に電子契約を利用している割合は、今後行う予定を含めると4割強（42.9%）となっている。



Q65 （民間発注者との取引）「行っている」、「一部行っている」と回答された方に伺います。電子契約を行っている理由は何ですか（複数回答可）。※「その他」をご選択の場合、具体的な内容もご記入ください。

民間発注者との取引で電子契約を行う理由は、「印紙税の節約」（56.2%）、「取引先からの指示・要請」（56.1%）、「事務の省力化」（49.9%）の順になっている。

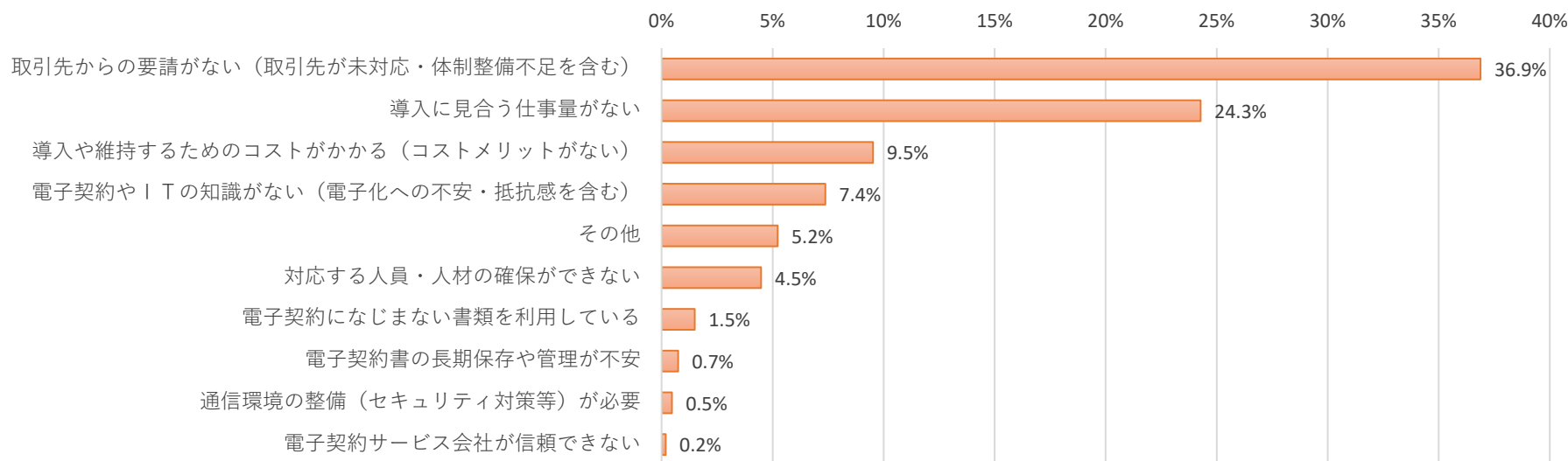
電子契約を行っている理由



Q66 （民間発注者との取引）「行っていない」と回答された方に伺います。電子契約を行わない理由は何ですか（複数回答可）。※「その他」をご選択の場合、具体的な内容もご記入ください。

民間発注者との取引で電子契約を利用していない理由は、「取引先からの要請がない（取引先の体制整備不足を含む）」（36.9%）、「導入に見合う仕事量がない」（24.3%）、「導入や維持するためのコストがかかる（コストメリットがない）」（9.5%）の順になっている。

電子契約を行わない理由



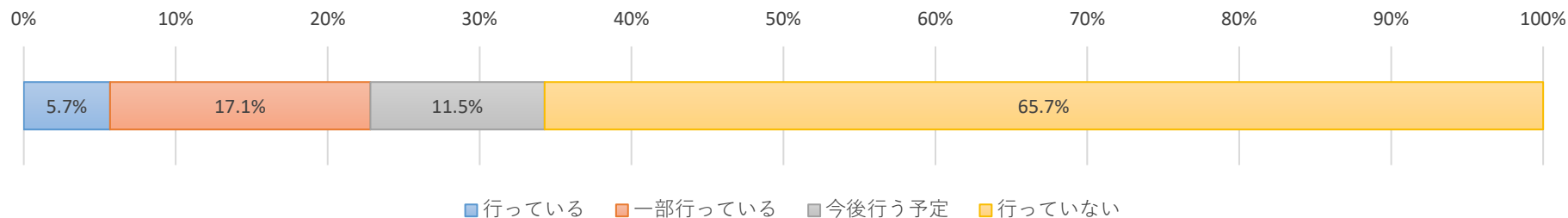
「その他」として記載された主な内容

- ・ 民間工事の受注がない、又は受注件数・取引量が少ないため、電子契約の必要性が低い。
- ・ 民間発注者が個人であるため、電子契約を利用していない。
- ・ 発注者の体制に合わせて紙契約としている。
- ・ 取引相手への電子契約の説明や対応が難しい。
- ・ 小規模工事が多いため、電子契約を利用していない。

Q67 元請－下請間で取引する際、電子契約を利用していますか。また、利用する予定はありますか。

元請－下請間の取引で、電子契約を利用している割合は、今後行う予定を含めても3割超（34.3%）となっている。

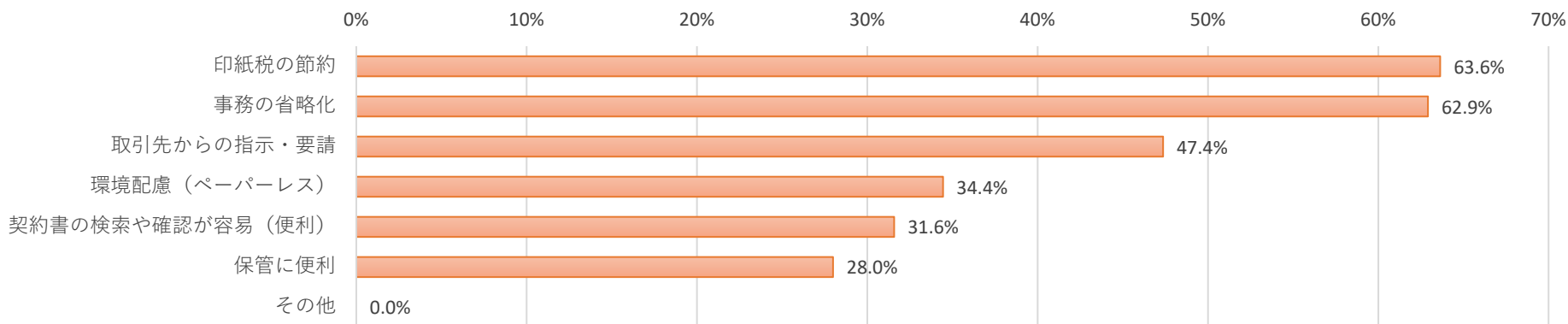
電子契約の利用状況（元請－下請間）



Q68 （元請－下請間取引）「行っている」、「一部行っている」と回答された方に伺います。電子契約を行っている理由は何ですか（複数回答可）。※「その他」をご選択の場合、具体的な内容もご記入ください。

元請－下請間の取引で電子契約を利用している理由は、「印紙税の節約」（63.6%）、「事務の省力化」（62.9%）、「取引先からの指示・要請」（47.4%）の順になっている。

電子契約を行っている理由（元請－下請間）

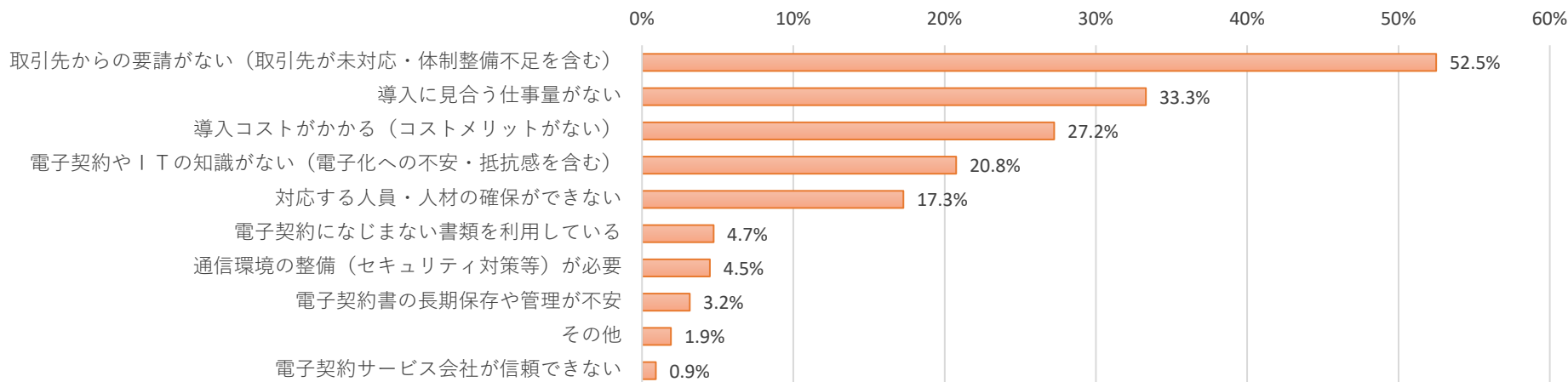


その他の回答内容：

Q69 (元請－下請間取引)「行っていない」と回答された方に伺います。電子契約を行わない理由は何ですか(複数回答可)。 ※「その他」をご選択の場合、具体的な内容もご記入ください。

元請－下請間の取引で電子契約を利用していない理由は、「取引先からの要請がない(取引先が未対応・体制整備不足含む)」(52.5%)、「導入に見合う仕事量がない」(33.3%)、「導入コストがかかる(コストメリットがない)」(27.2%)の順になっている。

電子契約を行わない理由(元請－下請間)



「その他」として記載された主な内容

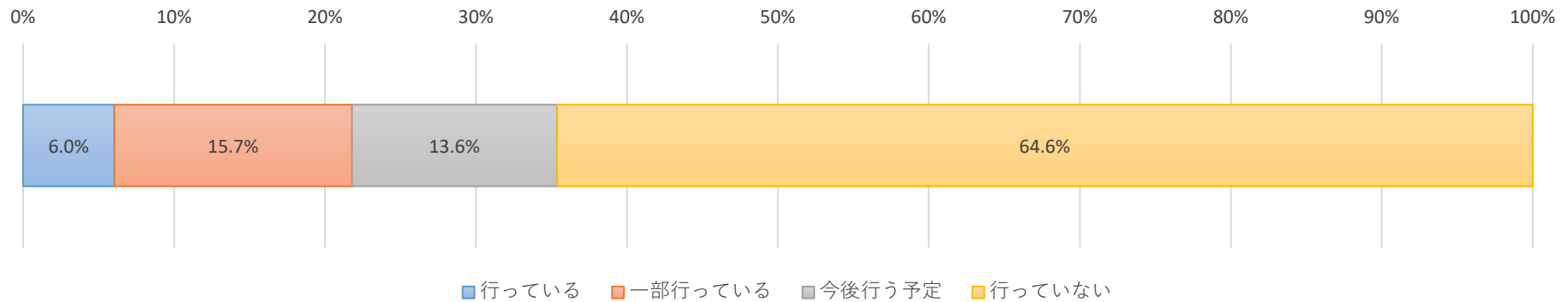
- ・ 電子契約を導入しても紙資料の作成・提出が必要となり、かえって手間が増える。
- ・ 当初契約のみ電子化しても、変更契約や添付書類が紙のままである。
- ・ 一人親方が多いため、電子契約を利用していない。
- ・ 下請企業が対応できない。
- ・ 電子契約を行う必要性を感じていない。

7. 電子取引への対応状況

Q70 元請－下請間等で取引する際、電子取引システムを利用していますか。また、利用する予定はありますか。

元請－下請間の取引で、電子取引システムを利用している割合は、今後行う予定を含めても3割超（35.3%）となっている。

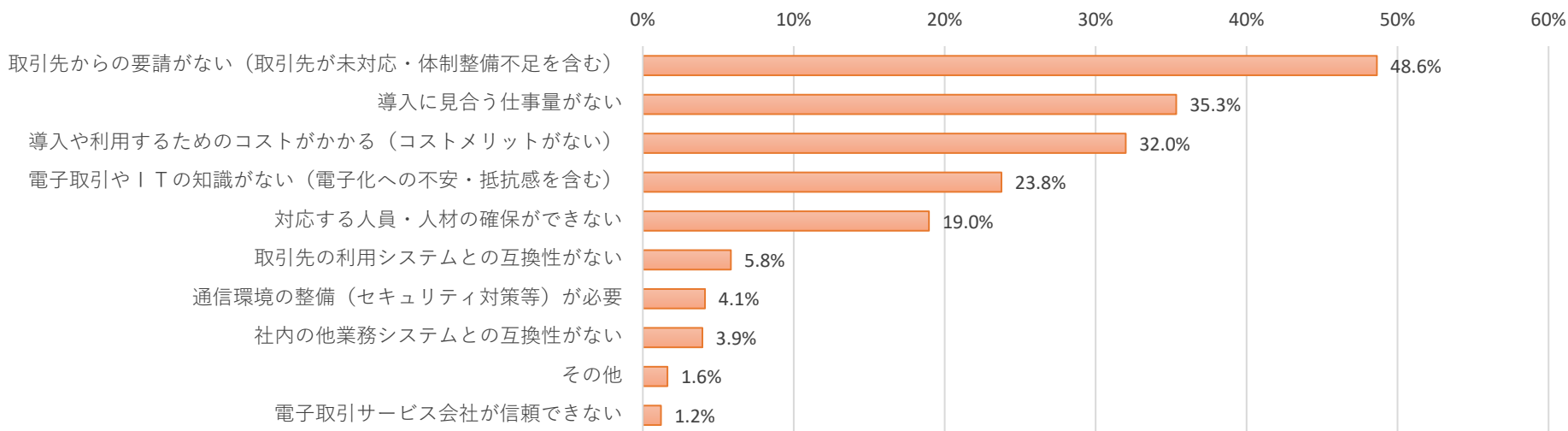
電子取引システムの利用状況



Q71 「行っていない」と回答された方に伺います。電子取引システムを導入していない理由は何ですか（複数回答可）。
※「その他」をご選択の場合、具体的な内容もご記入ください。

元請－下請間取引で電子取引システムを導入していない理由は、「取引先からの要請がない（取引先が未対応・体制整備不足を含む）」が5割弱（48.6%）と最も多くなっている。

電子取引システムを導入していない理由



「その他」として記載された主な業務

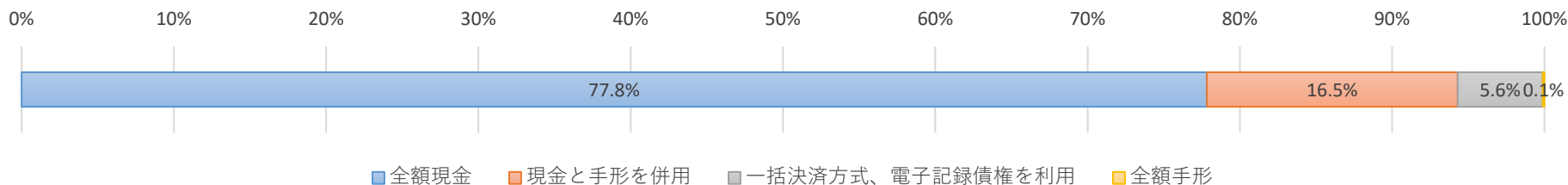
- ・ 既存の管理方法で十分に効率化できており、導入の必要性を感じていない。
- ・ 一現場一請求書に対応するシステムがない。
- ・ 電子取引システムについて知らない、又は十分に理解していない。
- ・ 電子取引による書類の長期保管・管理に不安がある。

8. 工事代金の支払い状況

Q72 建設工事における請負代金の支払い状況についてお聞かせください。民間発注者との取引において、貴社への請負代金の支払いはどのような手段が多いでしょうか。

民間発注者からの請負代金の支払手段は、「全額現金」が8割弱（77.8%）となっている。なお、「現金と手形併用」と「全額手形」の合計は1割超（16.6%）となっている。

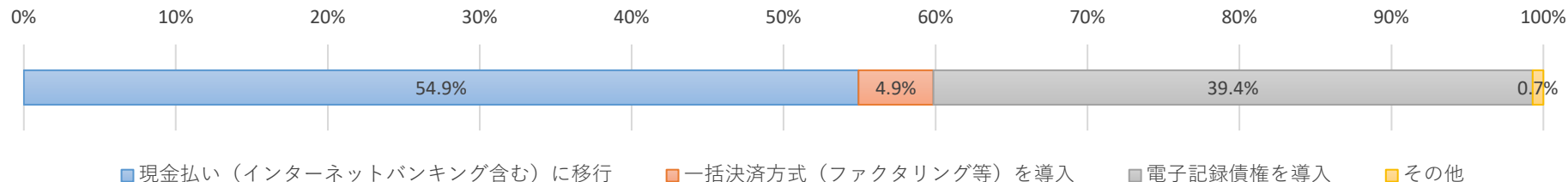
請負代金の支払い手段（民間）



Q73 「現金と手形を併用」と「全額手形」と回答された方に伺います。手形廃止後の支払い方法の手段についてお答えください。※「その他」をご選択の場合、具体的な内容もご記入ください。

手形廃止時に支払い側として想定される対応は、「現金払い（インターネットバンキング含む）に移行」の5割超（54.9%）が最も多くなっている。

手形廃止後の支払い方法の手段

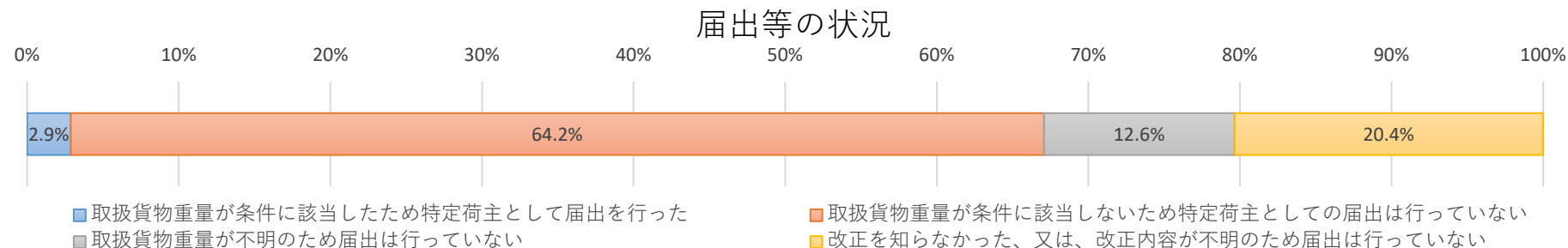


その他の回答内容：

9. 改正物流効率化法への対応について

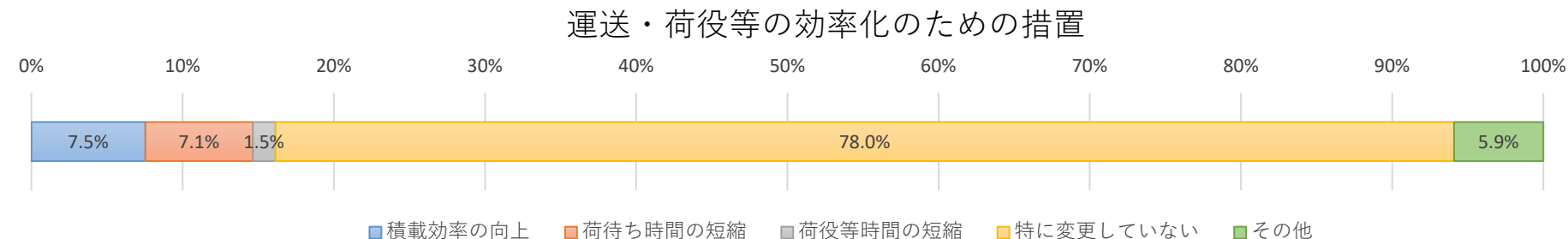
Q74 令和8年4月1日から改正物流効率化法が施行され、前年度の取扱貨物重量が9万トン以上の荷主は、特定荷主としての届出や中長期計画の提出、定期報告、物流統括管理者の選任等が義務付けられましたが、届出等の状況についてお答えください。

「取扱貨物重量が条件に該当しないため特定荷主としての届出は行っていない」が6割超（64.2%）であった一方、「取扱貨物重量が条件に該当したため特定荷主として届出を行った」が2.9%にとどまった。



Q75 改正物流効率化法の施行に伴い、現場において取り組んでいる運送・荷役等の効率化のための措置についてお答えください。

改正物流効率化法の施行に伴い、現場において取り組んでいる運送・荷役等の効率化のための措置について、「積載効率の向上」（7.5%）、「荷待ち時間の短縮」（7.1%）との回答がある一方、「特に変更していない」の回答が8割弱（78.0%）を占めている。



Q76 物流効率化法についての問題点や要望する施策等がございましたら、お聞かせください。

(建設工事の実態を踏まえた制度運用)

- ・ 建設現場では施工場所や工程上の制約があり、資材搬入時間や車両の待機時間を完全に調整することが難しい場合がある。
- ・ 土砂運搬等は荷役時間が短く、施工計画に基づき運送管理を行っているため、建設工事の実態を踏まえた取扱いとしてほしい。
- ・ 少量・多品種の資材を必要とする建設工事では、物流効率化と施工実態を両立することが難しい場合がある。

(物流・工事工程への影響)

- ・ ドライバーの時間外労働規制により、資材の納入遅延や配送回数の減少が生じ、工事工程に影響する場合がある。
- ・ 運賃の上昇分を公共工事の積算に適切に反映してほしい。

(制度対応・事務負担)

- ・ 制度への対応に伴う申請事務により、かえって時間外労働が増えている。
- ・ 既に荷待ち時間の短縮に取り組んでおり、これ以上削減する余地がない場合がある。
- ・ 新たな制度が多数設けられているため、制度を簡素化してほしい。

(制度の周知・理解)

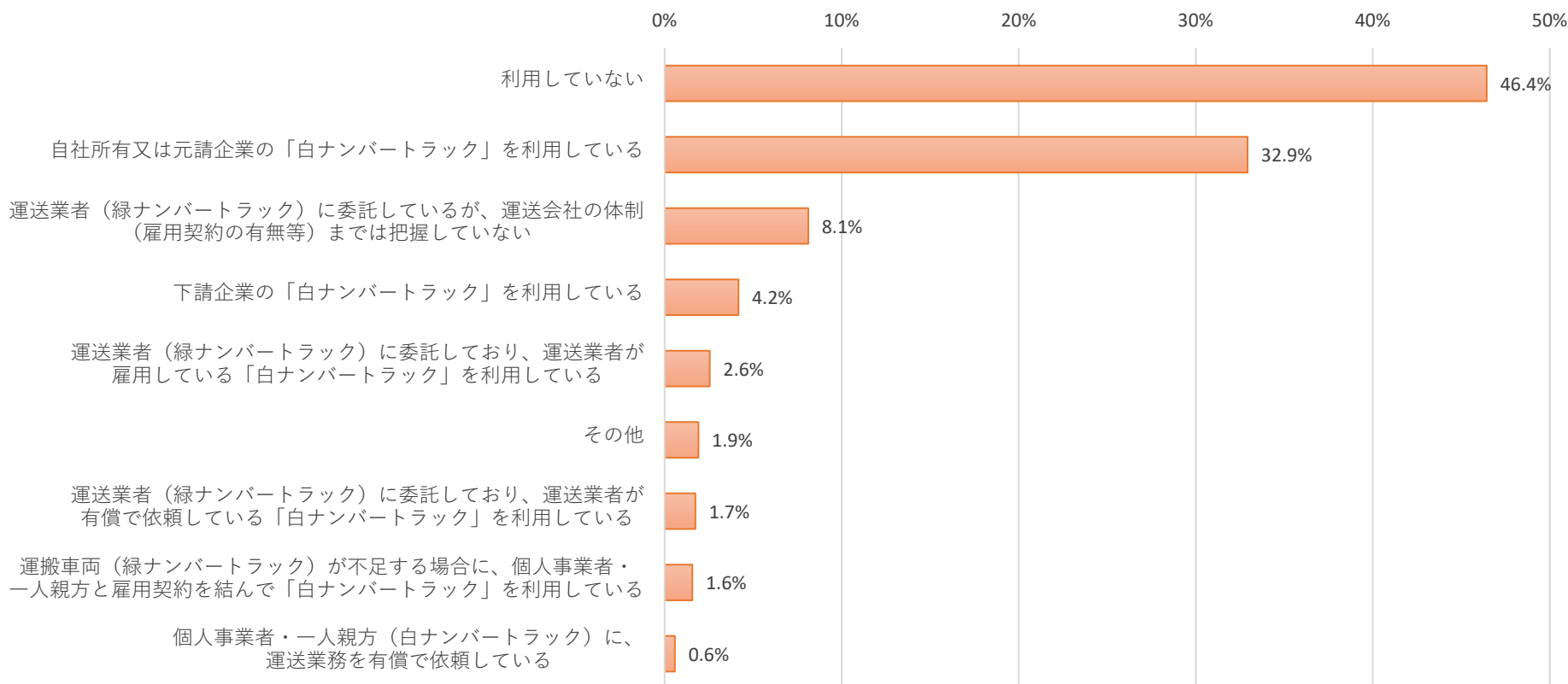
- ・ 物流効率化法と建設業との関係や、建設現場で求められる具体的な対応を分かりやすく示してほしい。
- ・ 制度内容の把握が難しいため、講習会等を実施してほしい。

10. 改正貨物自動車運送事業法への対応について

Q77 令和8年4月1日から改正貨物自動車運送事業法が施行され、違法な「白ナンバートラック」に有償貨物運送委託を行った荷主等が処罰の対象となりました。これに併せて適法な「白ナンバートラック」の取扱いに係る周知が行われましたが、施行以前の現場における「白ナンバートラック」の利用状況についてお答えください。

改正貨物自動車運送事業法の施行以前の現場における「白ナンバートラック」の利用状況については、「利用していない」（46.4%）、「自社所有又は元請企業の「白ナンバートラック」を利用している」（32.9%）、「運送業者（緑ナンバートラック）に委託しているが、運送会社の体制（雇用契約の有無等）までは把握していない」（8.1%）の順になっている。

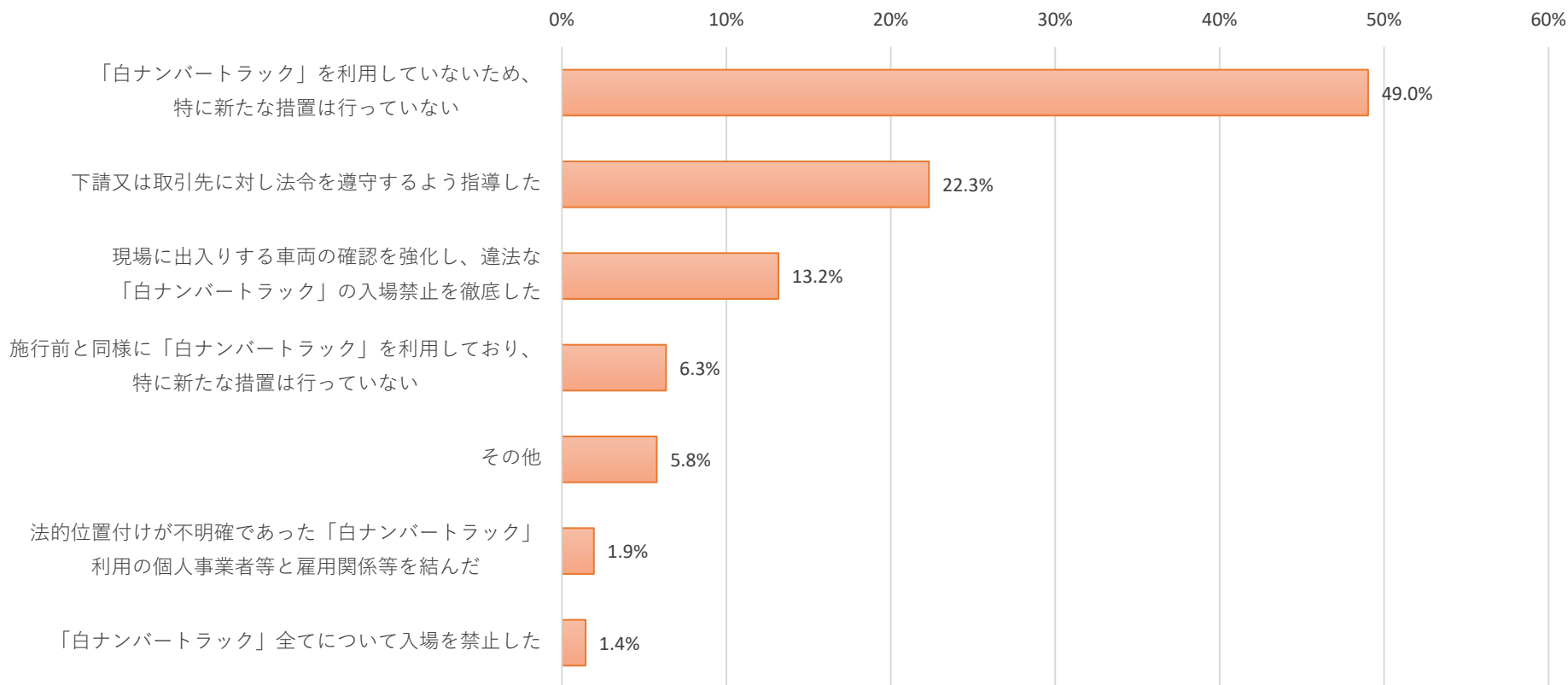
改正貨物自動車運送事業法施行以前の「白ナンバートラック」の利用状況



Q78 改正貨物自動車運送事業法の施行に伴い、現場において取り組んでいる法令順守のための措置についてお答えください。

改正貨物自動車運送事業法の施行に伴い、現場において取り組んでいる法令順守のための措置については、「「白ナンバートラック」を利用していないため、特に新たな措置は行っていない」（49.0%）、「下請又は取引先に対し法令を遵守するよう指導した」（22.3%）、「現場に出入りする車両の確認を強化し、違法な「白ナンバートラック」の入場禁止を徹底した」（13.2%）の順になっている。

改正貨物自動車運送事業法施行に伴う措置



Q79 貨物自動車運送事業法についての問題点や要望する施策等がございましたら、お聞かせください。

(ダンプトラック等の確保・工事への影響)

- ・ ダンプ事業者の高齢化や退出が進み、新規参入者も少ないことから、ダンプトラックがさらに減少し、工事進捗への影響が懸念される。
- ・ 緑ナンバー車両だけでは必要な台数を確保できず、土砂運搬を伴う工事では、工事の進捗や入札不調・不落につながるものが懸念される。
- ・ 冬期の除排雪では多くのダンプトラックが必要となるため、緑ナンバー車両だけでは必要な台数を確保できず、排雪作業に支障が生じるおそれがある。
- ・ 個人事業主による白ナンバー車両の廃業が増えているとの情報もあるため、実態を把握し、繁忙期に必要な車両を確保できるよう対応してほしい。

(建設業への対応・営業許可の取扱い)

- ・ 建設工事では個人事業主による白ナンバーのダンプトラックが多く利用されており、一律に規制されると工事の施工に大きな影響が生じる。
- ・ 土砂等を運搬するダンプトラックについては、一般貨物の運送と同一に扱うのではなく、建設工事の実態を踏まえた取扱いや緩和措置を検討してほしい。
- ・ 個人・小規模事業者が営業ナンバーを取得しやすくなるよう、5台以上の車両確保や運転資金等の許可要件を見直してほしい。

(制度の明確化・元請企業の対応)

- ・ 建設工事において、土砂等の運搬に白ナンバー車両を使用できる範囲が分かりにくいいため、具体的な判断基準を示してほしい。
- ・ 白ナンバー車両による有償運送への対応について、工事受注者である元請企業に求められる確認・管理の範囲を明確にしてほしい。
- ・ 国からの連絡文書が分かりにくいいため、建設業向けに分かりやすい説明資料も併せて提供してほしい。

(運送コスト・運搬効率)

- ・ 運送費や燃料費の上昇を、工事費の積算や契約変更に適切に反映してほしい。
- ・ 他社の荷物との合積み等が難しくなることで、運搬回数が増え、作業効率の低下やコスト増につながっている。
- ・ 現場の受入時間や搬入条件が限られているため、運送事業者・施工者双方の負担が大きくなっている。