○第１回「若手との意見交換会」(R6/6/17)　若手からの主な意見

１．若い人には特定政党を支援することにアレルギーがあるかも？
２．自民党を応援するのは無理。ガバナンスの課題がある。
３．自民党だけを支援しているとか、建コン協と政治家との間の話し合いと思われないか、政治家を支援することが知らない人の目にどう映るか懸念される。
４．若手の会が特定の政党を支援することに抵抗がある。自民党のために若手の会に入会したわけではない。
５．足立議員との意見交換会の話を聞いて、政治に関心を持つこと、技術者単価アップの裏側を知ることは大事だと思った。議員と触れ合う機会があるとよい。
６．連盟の議員支援による地位向上は若手の会でやっている地位向上とマッチしている。早く地位向上をしないと「正当に評価されない、自分の話が理解されない」と言って業界を去っていく人が出る。
７．出世欲が無い、３Ｋの中今のポジションで満足、いやになったら転職の若者が増えている。今後業界をどうすべきかを考える必要がある。

○第２回「若手との意見交換会」(R7/6/18)　若手からの主な意見

１．若手の会支部との交流会で「政治って大事」と訴えても「ちょっと距離がある」
２．本部若手の会で「CE 連盟と政治的なことをやってます」と話した際に「おかしいことをしているな」という反応があった。
３．「政治も考えないといけないよね」と皆が思うようになり、それを続けることにより皆の意識が政治に向いていく、こうした努力が必要である。
４．「職域代表議員とは」も無理解、そして「何をしてきたか」も無理解である。
５．我々が持っている課題、問題点を解決するためには政治の力が必要だということ自体未だ理解されていない。
６．我々の業界では自民党を応援すべきとしてもメディア報道を見て、「本当に自民党でいいんだっけ？」でも「他の党でいいわけないよね」分からない、面白くない、なので投票に行かない。「自民党ではなく見坂さんを応援するんだよ」で初めて「自分ごと」になる。あくまでも個人応援、その人がたまたま自民党。
７．自民党ではなく「建設産業の職域代表」であるのなら、応援しない理由がない。
８．建設コンサルタントの給料がどんどん上がってきて「誰が働きかけたのか」と思っていたらそれが見坂さんと分かって「それじゃ応援したいな」と思いました。
９．建コン協および個社の各種研修時（各社の新入社員研修を含む）に単価アップや仕事量の増大に政治が大きく関わっていることを知ってもらう。
10．参院選で名前を書けることを初めて知った。
11．何かを政治家と一緒にやると訴えられた時に自分も巻き込まれてしまうのではないかと思う人が結構いる。

第３回「業界展望を考える若手の会」（建コン協）と見坂参議院議員・コンサルティングエンジニア連盟との意見交換会での若手の会からの主な意見（要望）の内容

１．業界の魅力・地位向上に向けた労務環境に関する施策の推進について（北海道支部）
建設コンサルタント業務において、若手技術者は社会貢献、給与水準で高い満足度や魅力を感じている一方、残業の多さ等の労務環境により、その魅力が損なわれていると感じています。これから迎える50歳以上の熟練技術者の退職増に伴う、担い手不足等が危惧される中、建設コンサルタントが持つ技術力を高い水準で維持・継承するためには、より多くの若い技術者が従事・定着する業界の魅力・地位の向上が不可欠と思われます。業界の魅力・地位の向上に向け、労務環境に関する施策（履行期限の平準化、次年度への繰り越しの柔軟な運用、技術提案書の作成時期への配慮等）の推進を希望いたします。

２．技術士資格（エンジニアとして）の地位向上について（東北支部）
技術士という資格が、国家資格であることに対し、認知度含め、業界外での地位が高くないと感じる
・そのため、資格取得含め、若手技術者の“技術者”としてのモチベーションが上がらない
・コンサルタント含め、エンジニアとしての社会的影響力、認知度、地位が向上しない
・結果、“やりがい”、“社会貢献へのモチベーション”につながらない

３．能登半島地震からの復興まちづくりの推進・災害に強いまちづくりの推進（北陸支部No1）
・北陸地域では令和６年に能登半島地震や豪雨により甚大な被災が発生し、従来から過疎化や高齢化の進行していた能登地域では人口流出が加速していると実感します。これを食い止めるため、復興まちづくりにスピード感を持って取り組むことが重要と考えます。
・また、北陸地方は、能登と同様に中山間地や多数の河川を抱えており、防災・災害に強いまちづくりの推進（防災対策・河川改修等）を進めることも、住み続けたいと思えるまちづくりの一部と思います。
・建コン北陸支部では、30年後も北陸を「ずっと居たい」「いつか戻りたい」「また行きたい」「関わり続けたい」地域とするため、都心のみならず郊外地・中山間地集落も様々なインフラメニューに取り組むことを「北陸インフラづくりの提言」としてとりまとめています。魅力的なまちづくりが出来るよう、予算確保についてお願いしたいと考えます。

４．多様な人材が働きやすい環境の整備・担い手の確保（北陸支部No1）
・地方は人口減少が進んでおり、持続的に業界を維持するためにも、育児や介護で時短勤務が必要な方など、多様な人材が働きやすい環境を整えることが必要と考えます。国土交通省や地方自治体の発注業務においても、これらの人材への配慮が浸透してきていると実感しています。これらの環境整備について、引き続き行政への働きかけをお願いしたいと考えます。
・同時に土木の間口（入口）を開くような取り組みも必要と考えます。例えば、同じくエッセンシャルワーカーである医師業界では、大学の医学部入試で女性枠や地域枠があると聞きます。男性中心となっている建設産業界の構造について、土木系高校・大学への進学者を増やすなど、業界への入口の部分から変え、建設産業界で様々な人材が活躍出来るような取り組みを推進して頂きたいと考えます。

５．最低制限価格の義務化（近畿支部）
自治体によっては、最低制限価格が設定されず、予定価格を大幅に下回って受注せざるを得ない状況が残っているので、最低制限価格の義務化を期待しています。

６．ウィークリースタンスを踏まえた発注者の労働環境整備について（近畿支部）
国としてウィークリースタンスを推進していますが、発注者の都合で容易に取り決めが守られないことがあります。また、役所によっては、そうした意識すら低いところもある印象を受けます。受注者側が健全な労働環境を整えるためにも、まずは発注者側が健全な労働環境を整えられることを期待しています。

７．デジタル活用を前提としたルール整備について（関東支部）
若手は広報やリクルートなど、業界の入口部分において一定の役割を果たせていると感じている。一方で、入職後にどれだけ長く働いてもらえるかという点については、若手のみでは解決が難しいと感じている。その背景には、業務負荷や働き方に関わる構造的な課題があると認識している。関東支部若手の会の活動の中でも、こうした課題の一つとして「業務の手戻りや非効率」が多く挙がっている。具体的には、BIM/CIM等のデジタル活用が進みつつある一方で、発注図書や検査手続きが二次元図面前提のままであるため、二重作業が発生している。この構造が生産性向上の妨げとなり、結果

として若手の負担増につながっている。若手としては、こうした課題を解決し、業界に長く人材が定着するためにも、デジタル活用を前提としたルール整備 や環境への投資を優先的に進めていただきたい。

８．業界のイメージアップと認知度向上（本部）

防災や地域活性化において我々建設コンサルタントの仕事は不可欠ですが、一般市民への認知度やイメージは決して高いとは言えません。業界のイメージアップや認知度向上は、若手の人材確保に直結します。国や自治体レベルでも、インフラの重要性を発信するSNSなどデジタルメディアの活用や、現場見学や体験イベント、建コン視点の防災ツーリズムなどアウトリーチ活動を後押ししてほしいです。

９．労働環境改善と安全性向上の取組（本部）

若手社員や就職活動中の学生は、給与や専門分野より、ワークライフバランスや働きやすさを重視する傾向が強いように感じます。そのため、過酷な労働環境や危険を伴う業務は敬遠される印象があります。

一方で、点検業務などは現地作業があり、猛暑下での作業による熱中症リスクや、山間部におけるクマの出没など、一定の危険が伴います。しかし、このような業務は建設コンサルタントの重要な役割であり、魅力を感じてもらうことも必要であると考えます。また、通年で実施可能な業務については、発注時期や工程を調整することで夏季の現地作業を可能な限り回避し、労働環境の改善や安全性の向上につなげていただきたいです。

１０．砂防業務単価、交通点検誘導員待遇、道路標識予算（本部）

１０－１　砂防業務の単価向上

砂防業務の単価を上げるべきではないか。（需要に対して供給が追い付いていない。弊社としては河川業務のほうが単価が良いので優先してしまう）

１０－２　交通誘導員の処遇改善

社会資本の老朽化が懸念され、建設コンサルタント業界としてもインフラの点検業務が増加しております。インフラ点検時には、道路上で重機を扱うため、交通誘導員が必須となりますが、交通誘導員が高齢化かつ人材不足に伴い交通誘導員が確保できないために点検日程を変更せざるを得ないという事象が少なからず発生しております。我が国のインフラ老朽化は避けることのできない課題であり、今後10年20年先を考えると、交通誘導員の不足によりインフラが点検されないという事象が多発することを危惧しております。このため、将来も我が国のインフラを健全な状態に維持管理するため、交通誘導員の処遇を改善し、担い手を確保する必要があると存じます。

１０－３　道路照明・小型標識（門型標識を除く）を対象として予算・交付金の拡充

道路インフラ点検について、5年に1度の点検が基本とされるトンネル、橋梁を対象とした点検は社会資本整備総合交付金、防災・交付金等様々な支援が確保されておりますが、道路照明や門型標識を除く小型の道路標識は交付金の対象から除外されており、市区町村の道路管理者から「照明や標識を点検したいが交付金を獲得する方法は無いか」という趣旨の相談を受ける事例が増加しています。道路照明・標識は1施設では小規模ですが、R5年12月には江戸川区の信号共架式標識が落下し通行人が負傷する事例があるなど、月に1度程度の頻度で全国において倒壊や落下の事故が発生しています。今後も安全な社会インフラを実現する目的で、道路照明・標識についても、十分な予算・交付金が利用できるよう、ご検討頂ければと存じます。

１１．生成AI活用に向けた法整備について（本部）

今年、「河川砂防基準」を効率的に活用するために、生成AI向けの専用学習用データセットが公開されたが、ぜひ、他の分野の基準についても同様の動きを進めてもらいたい。（生成ＡＩ活用を進める中で、基準類や成果物の著作権や所有権が大きな課題となっていると感じるため。）

１２．官民連携加速化のための規制緩和や手続きの簡素化について（本部）

公共空間の活性化に向けて民間活力の導入が進められていますが、複雑な法規制や採算性の確保など制度設計のハードルが高いのが実態です。本来財政が厳しい地方自治体でこそ早期に導入したい手段ですが、現場ではノウハウ不足で頭を悩ませているようです。地方での官民連携をスムーズに加速させるため、規制緩和や手続きの簡素化を強く要望します。