日本建設産業職員労働組合協議会

土木作業所アンケート

2018年5月

土木作業所アンケート

調査対象：日建協加盟組合における土木工事作業所
回答作業所数：６３２作業所
うち国交省発注作業所数：１４６作業所
調査期間：2017 年 10 月

（参考）
「建築作業所アンケート」
調査対象：日建協加盟組合における建築工事作業所
回答作業所数：６１３作業所
うち国交省発注作業所数：７作業所
調査期間：2017 年 10 月

（参考）
「2017 時短アンケート」（以下「時短アンケート」）
調査対象：日建協加盟組合の組合員
回答数：１３，７９７人
調査期間：2017 年 11 月

本アンケートについての問い合わせ先
日建協（日本建設産業職員労働組合協議会）
政策企画局　産業政策グループ
戸井田　橋本　大森
info@nikkenkyo.jp

目　　次

Ⅰ　作業所の「4週8休」と「」4週8閉所」の現状　4

1　2017年9月の作業所の職員の平均的な休日取得状況と作業所の閉所状況

「作業所での働き方は4週6休5閉所が平均像」

2　発注者別

「官民差が意外と少ない」

3　地域別

「西高東低の傾向」

4　国交省整備局別

「四国地整が高い値」

5　国交省と地域平均との比較

「四国・中国・中部の各地整が地域平均より高い数値を示す」

6　用途別

「ダムは休めるけど、閉所は・・・？」

7　着工年度別

「今年度着工物件は施策が進み休めていると思いきや・・・」

8　配員別

「交代で休める作業所は閉所しないのが現状」

9　連休の閉所状況

「3連閉所は18％」

Ⅱ　週休2日（原則土曜閉所）はいつ頃実現すると思いますか【時短アンケートより】　13

1　全体

「週休2日が「実現しない」と考えている組合員は3割近い」

2　年代別

「特に若年層で「実現しないと」考えている」

3　職種別

「特に外勤であきらめ感が高い」

4　土木・建築別

5　魅力の感じ方別

「建設業の魅力は週休2日の実現への捉え方と比例している」

Ⅲ　週休２日を実現するために何が必要か　17

1　週休２日を実現するには何が必要か

「やはり工期設定が一番重要」「生産性に関しての興味は低水準」

2　建築土木比較

「土木同様建築作業所でも「適正な工期設定での発注」を求める声が大きい」

「土木は発注者に建築は受注者に求めるものが多い」

Ⅳ　各種施策の状況について　20

1　各施策の記載・運用・効果

●　全体

【三者会議・設計変更ガイドライン・設計照査ガイドライン】

【ワンデーレスポンス・書類簡素化要領・設計変更審査会】

【ＡＳＰなどの情報共有システム・余裕期間制度・工事一時中止ガイドライン】

●　国交省のみ

「記載率はいずれも高水準も、ワンデーレスポンスは「効果を感じない」が上回る」

【三者会議・設計変更ガイドライン・設計照査ガイドライン】

【ワンデーレスポンス・書類簡素化要領・設計変更審査会】

【ＡＳＰなどの情報共有システム・余裕期間制度・工事一時中止ガイドライン】

「「ＡＳＰなどの情報共有システム」の効果を感じる高さが顕著」

ワンデーレスポンスについてのアンケート自由記述欄抜粋

2　各施策の特記仕様書への記載率の推移

「国交省発注工事での記載率は上昇も、全体では尻すぼみ感」

3　設計変更ガイドライン　発注者別　記載・効果の有無

「地方自治体で「効果を感じない」が上回る」

「民間公益企業（鉄道）の低水準が顕著」

4　工事一時中止ガイドライン　発注者別　記載・効果の有無

「「国交省以外の中央官庁」での運用に危惧」

5　平準化について

「未だに多い年度末発注・年度末竣工」

「官庁の年度末竣工は５割近い」

6　設計上の工程表、算定根拠、クリティカルパス明示・責任の所在の記載について

発注者から設計上の工程表を受領しているか

「工程表の発注者からの下付は３割程度」

発注者から工程表の受領をしている（発注者別）

「国交省以外の中央官庁が意外に進んでいる」

発注者から「工程表を受領した」作業所着工年度推移
「施策全般の傾向と同様に中だるみ感があり」
国交省 2017 年度着工以降の工程表受領の有無
「工事工程の共有は国交省発注でも進んでいない」

工程表算定根拠の提示、クリティカルパス明示と責任の所在の記載
「工程算定根拠の開示・クリティカルパスの明示は道半ば」

7　着工の遅れについて
受注者の責によらない理由で契約書記載の工事開始日から何日遅れたか
「着工遅れは減少傾向」
工期の○○%遅れたか
「工期の 1 割を超える遅延は 3 割」「平均は 105.2%」

Ⅴ　作業所での女性活躍推進の現状　37
1　作業所での女性の配員数
「女性が配員されている作業所は 1 割を切る」

2　女性が配属現場での複数配置
「女性の複数配置作業所は約 2 割」

3　用途・立地別

Ⅵ　自由記述の抜粋　40
1　各種施策について
2　具体的施策の提案
3　監督官について
4　設計について
5　広報について
6　働き方改革の歪みについて

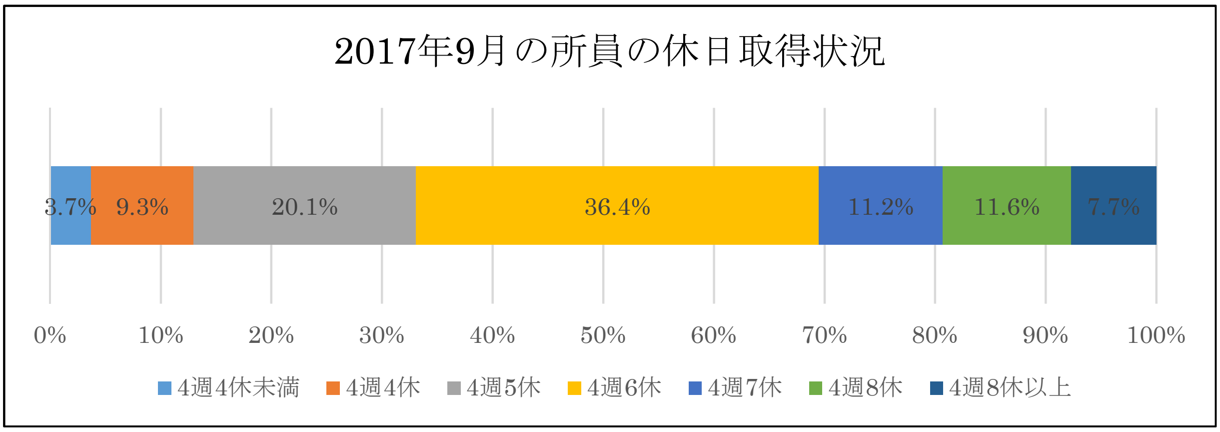
Ⅶ　基礎データ　45

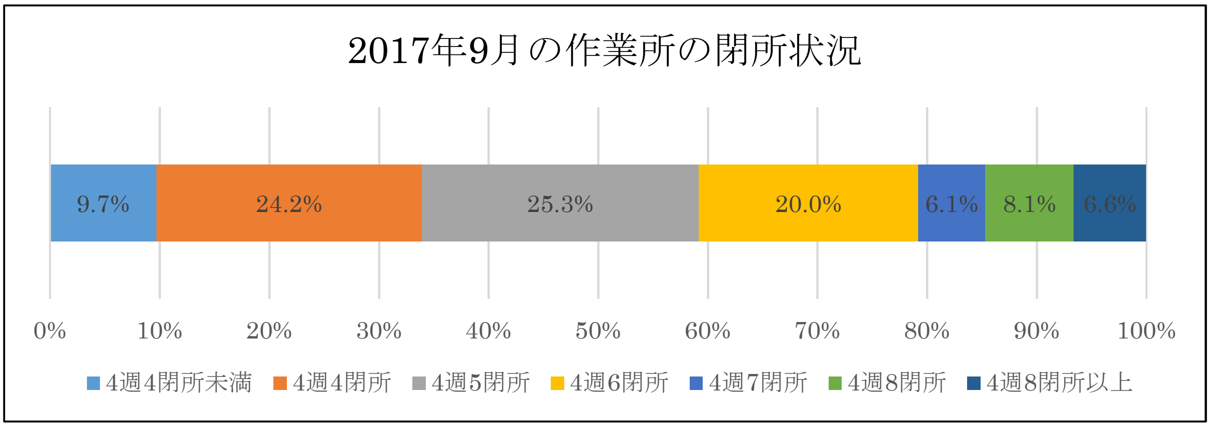
Ⅰ　作業所の「4 週 8 休」と「4 週 8 閉所」の現状

1　2017 年 9 月の作業所の職員の平均的な休日取得状況、作業所の閉所状況

「作業所での働き方は４週６休５閉所が平均像」

	4 週〇休	4 週〇閉所
全作業所	6.00 休	5.23 閉所
土木	6.08 休	5.39 閉所
建築(参考)	5.94 休	5.07 閉所





【考察】

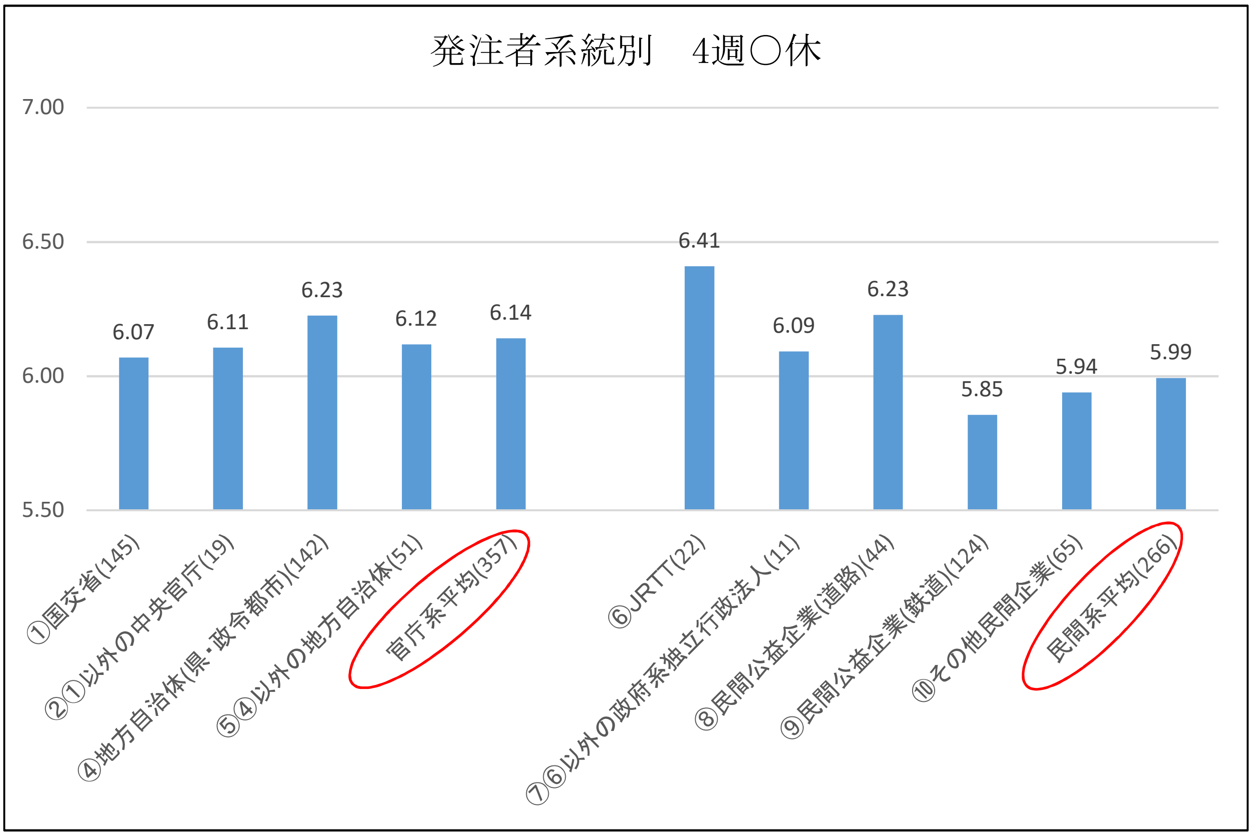
わたしたち組合員の休みや閉所の平均像は<u>４週６休５閉所</u>です。

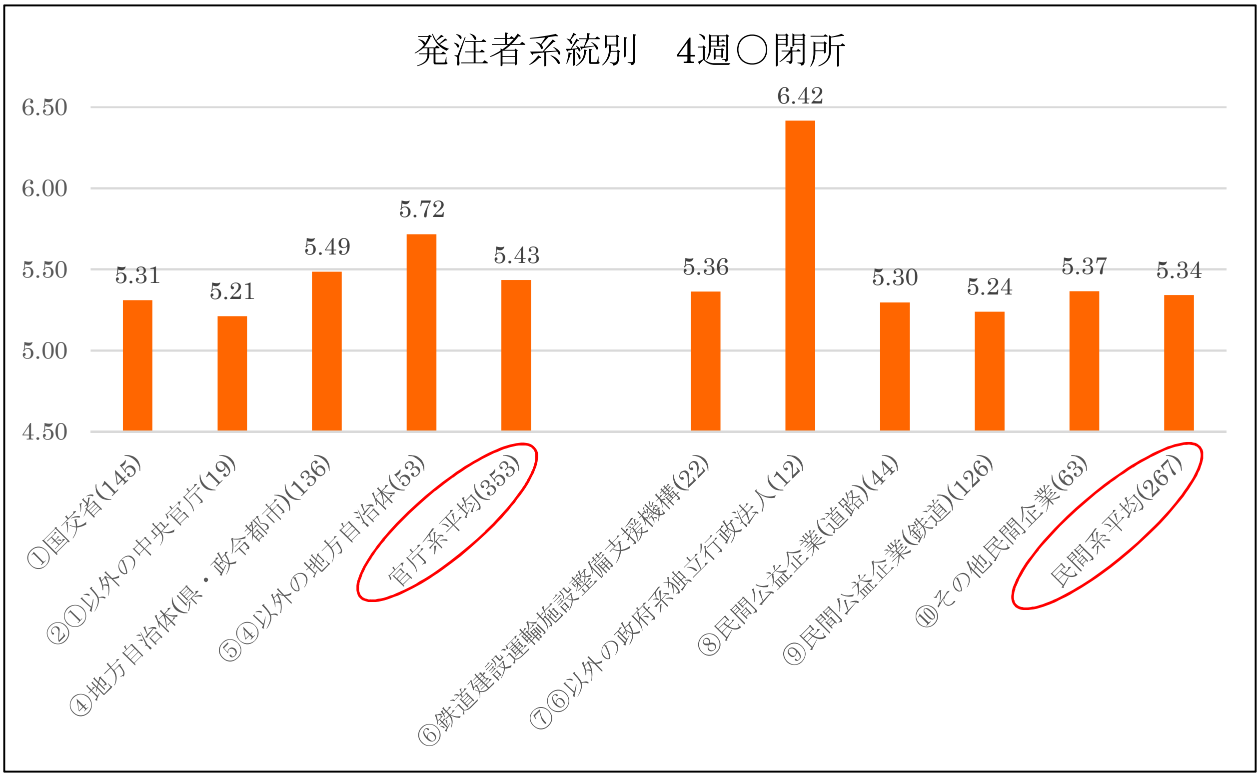
つまり「ひと月の内、作業所全体として土曜日を１日閉所して、その他１日を交代で休みをとる」という形です。

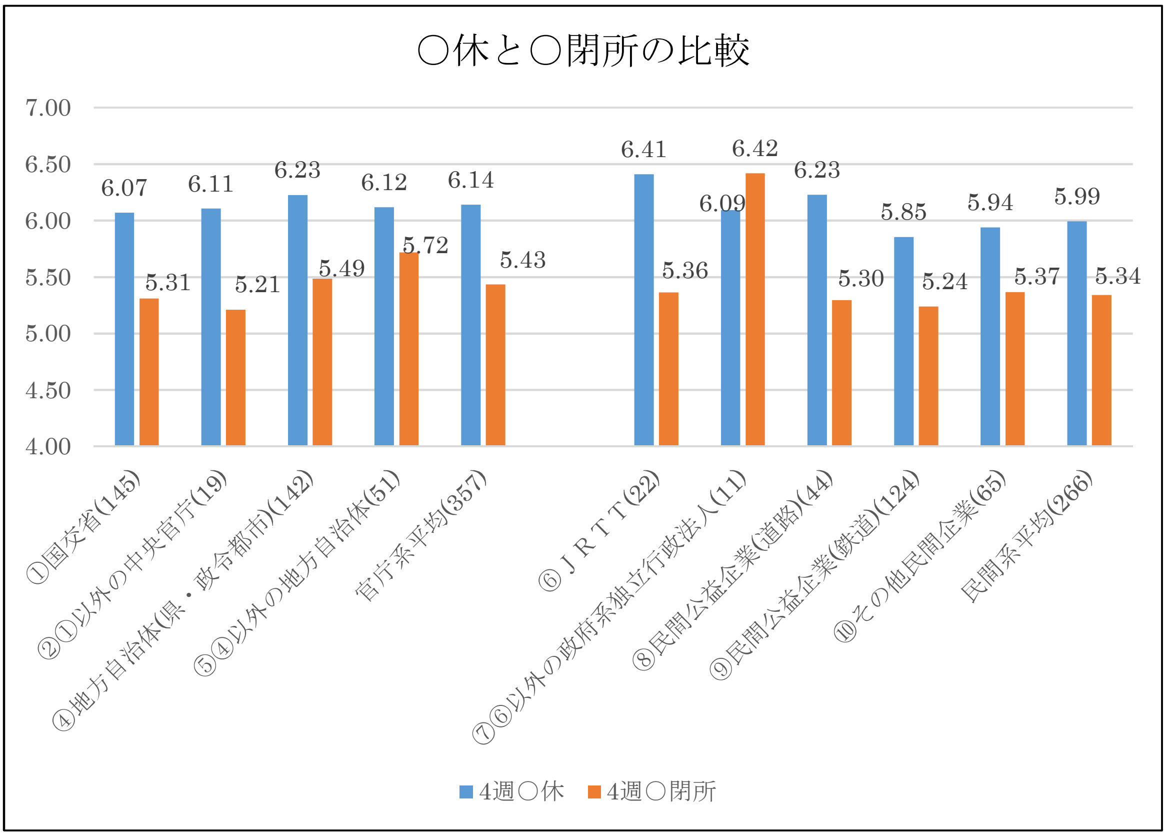
別途集計した建築作業所アンケートと比べると、若干土木の方が上回ります。

2　発注者別

「官民差が意外と少ない」





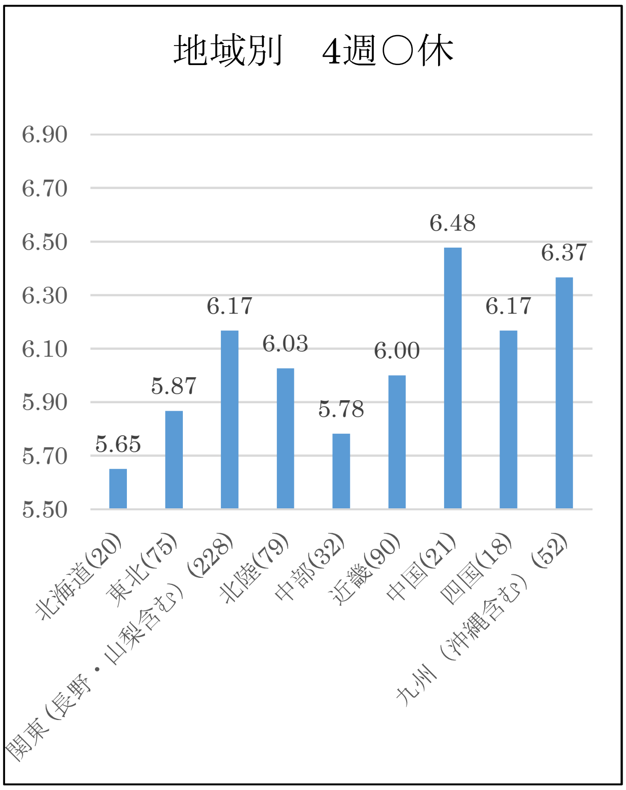


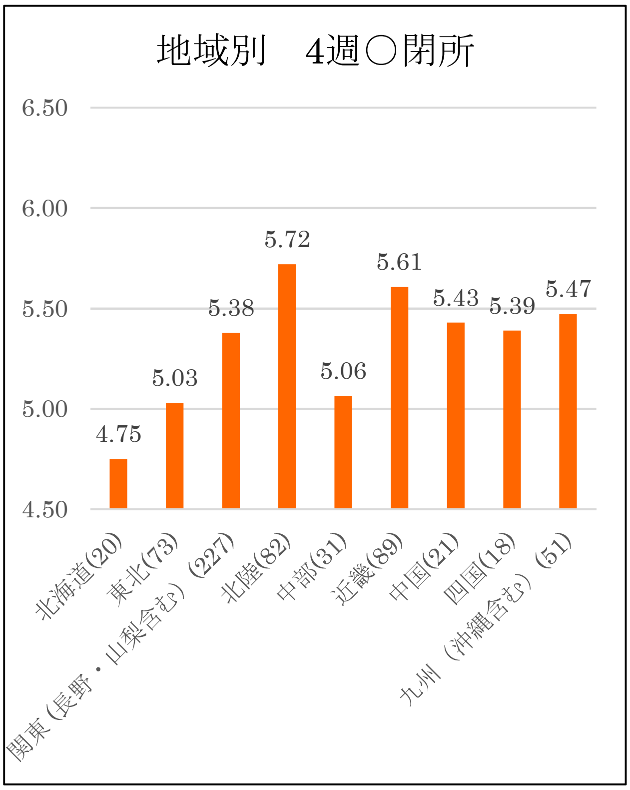
【考察】

民間公益企業（鉄道）の低さが若干目立つ以外で特に大きな特徴はありませんでした。比較的施策の行き届いている官庁系とそうでない民間系に差がないということについては、これから分析を進めていく必要があるかもしれません。

3　地域別

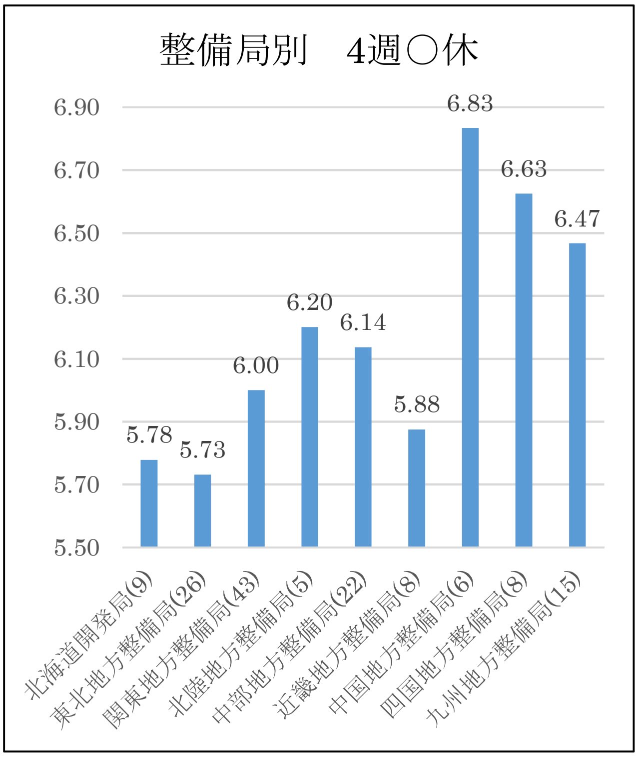
「西高東低の傾向」

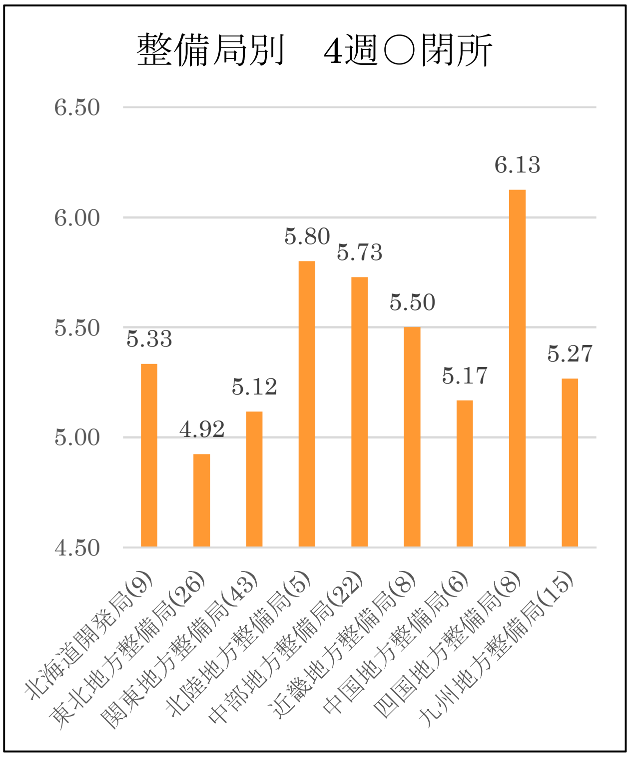




4　国交省整備局別

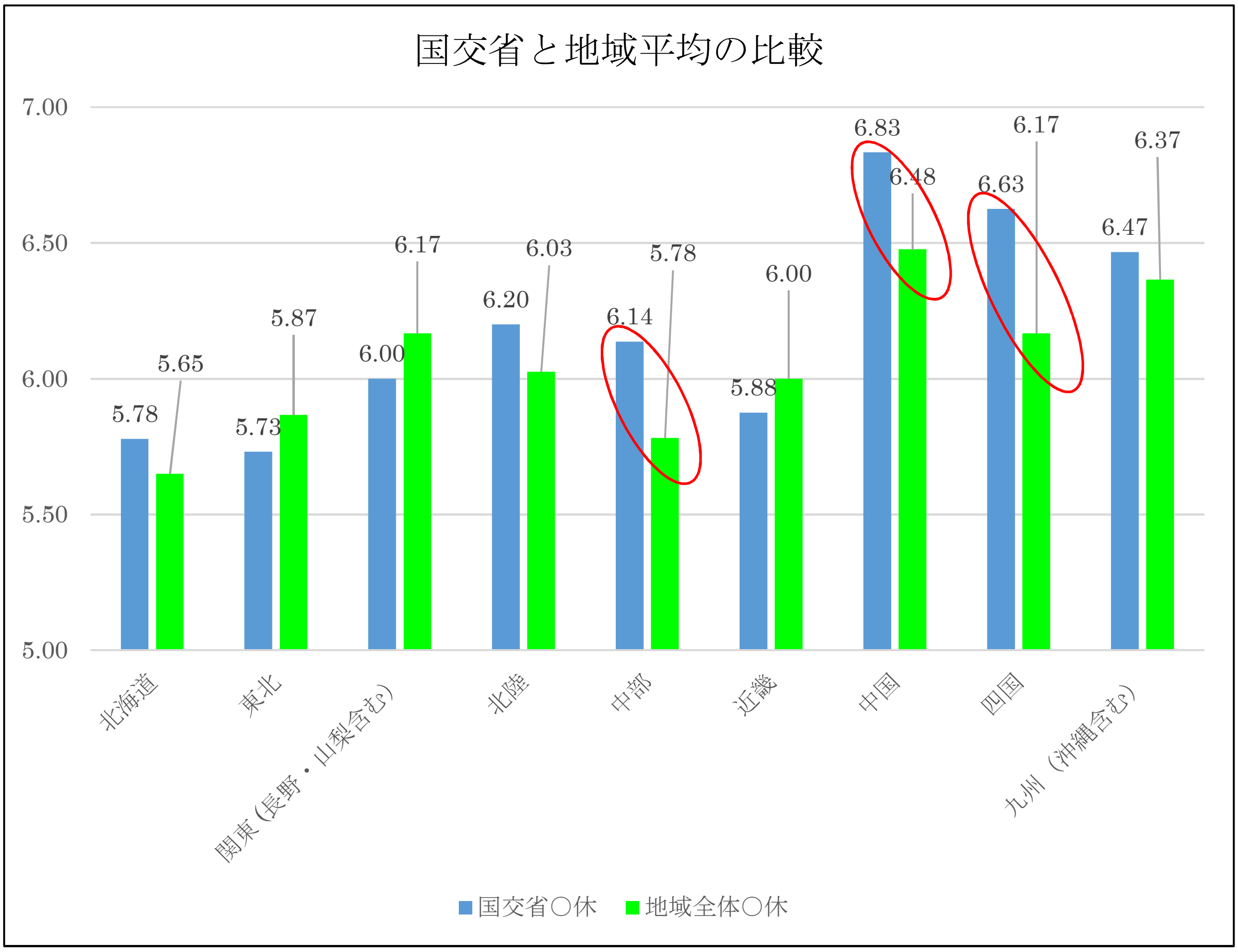
「四国地整が高い値」





5　国交省と該当地域との比較

「四国・中国・中部の各地整が地域平均より高い数値を示す」

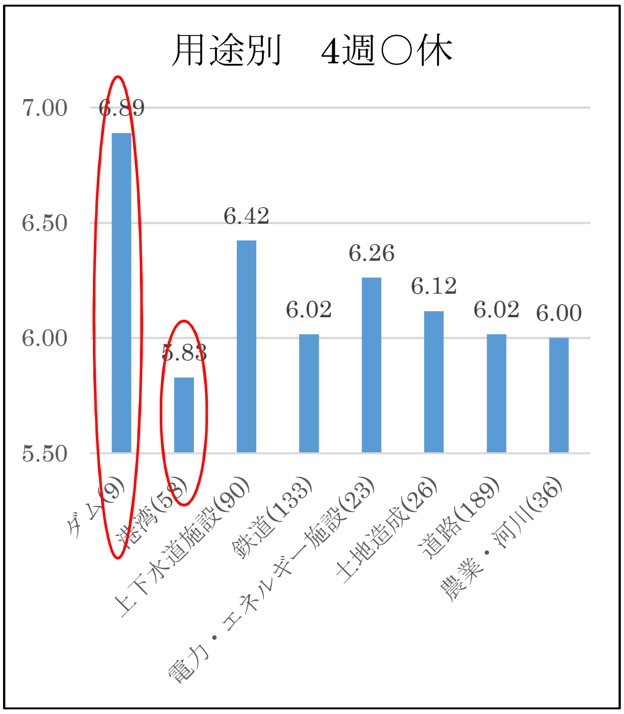


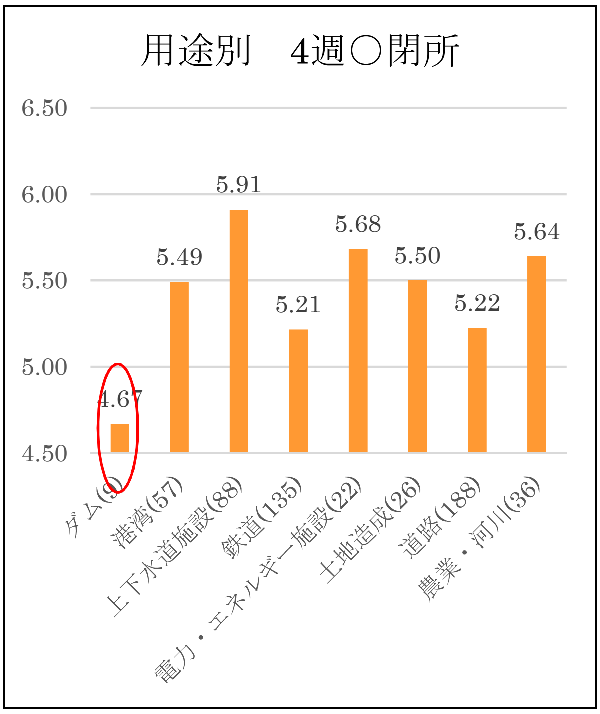
【考察】

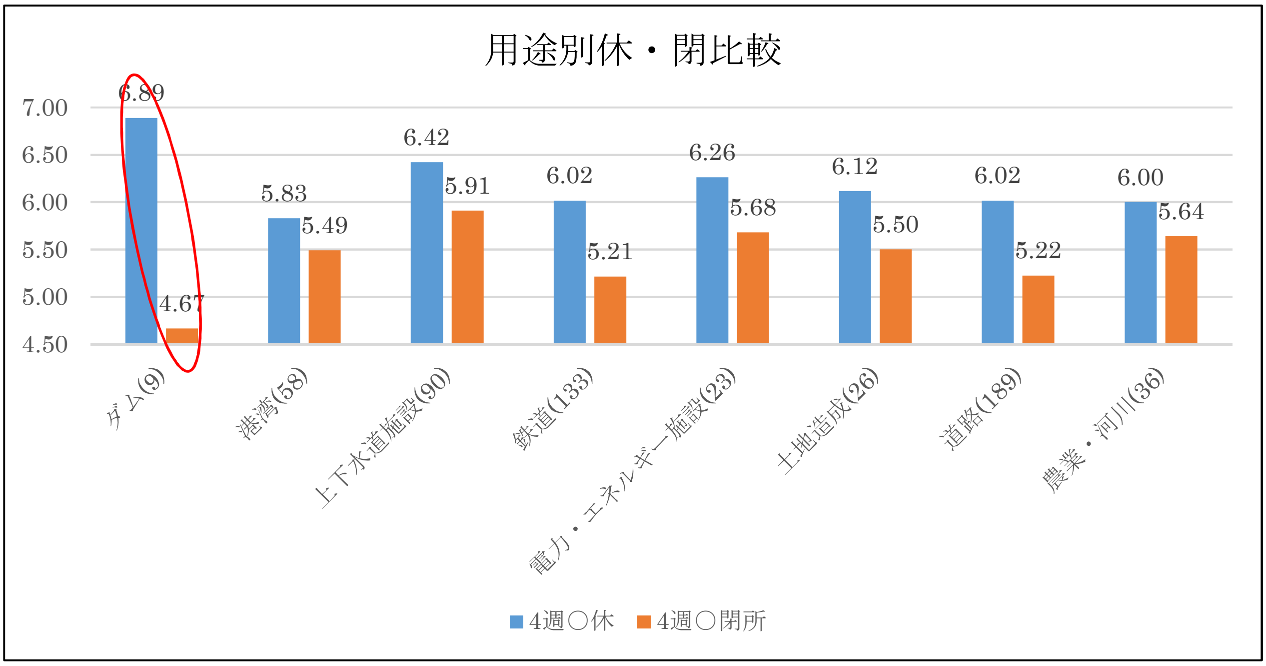
全体的には「西高東低」の傾向が見られます。サンプル数は少ないですが四国・中国・中部地整の結果が当該地域より高い値であることが目立ちます。調査対象が 10 月なので降雪期前であることが影響している可能性もあります。

6　用途別

「ダムは休めるけど閉所は・・・？」





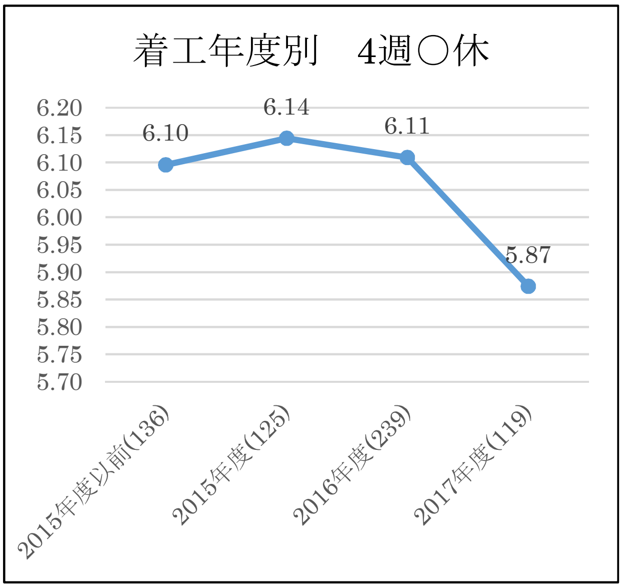


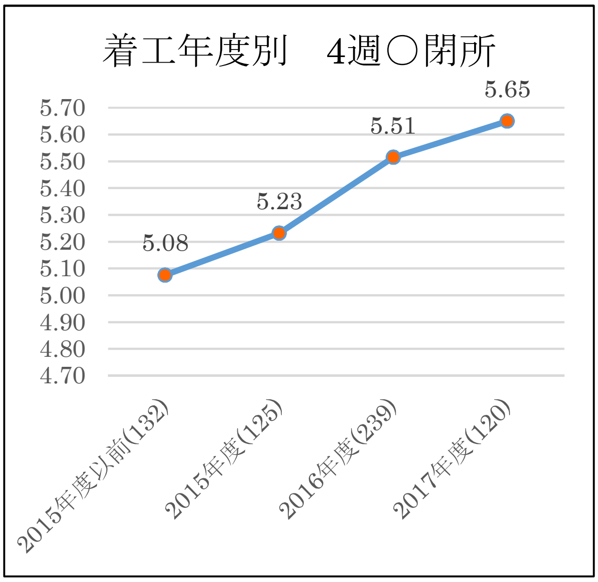
【考察】

港湾の「休」の少なさ、ダムの「休」「閉」の差が目立ちます。前者は海象条件に左右される事。後者は比較的大規模な現場で配員が多く交代で休みが取れることと、山間部での工事が多いことから「早く終わらせて」という意識で閉所しない傾向があるのではと考えられます。

7　着工年度別

「今年度着工物件は施策が進み休めていると思いきや・・・」



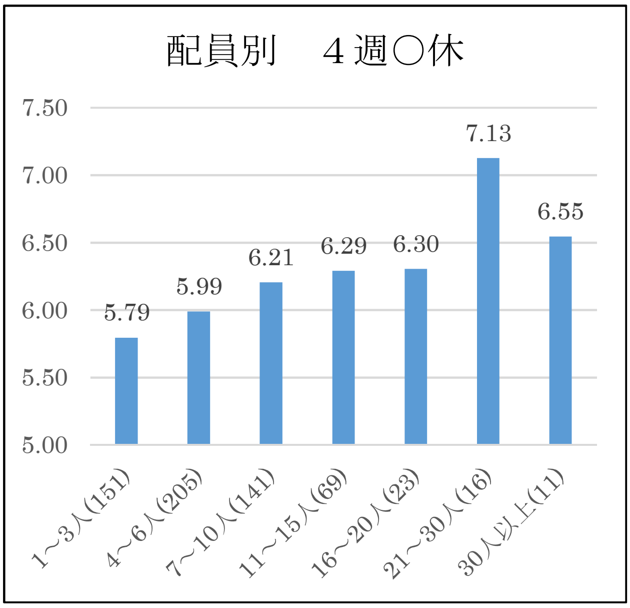


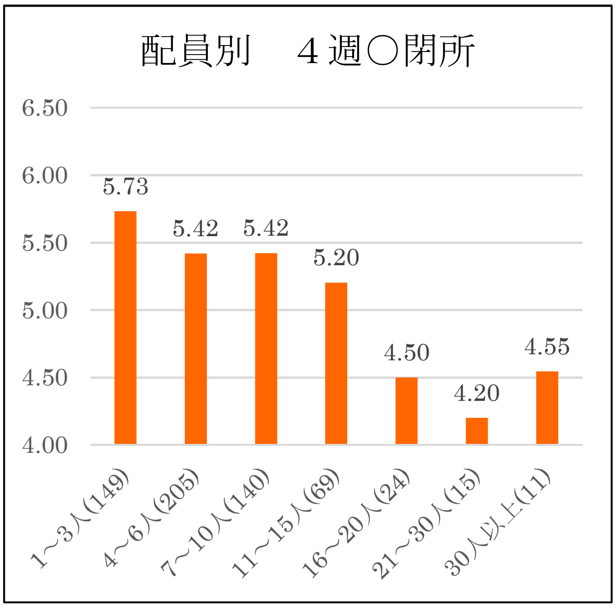
【考察】

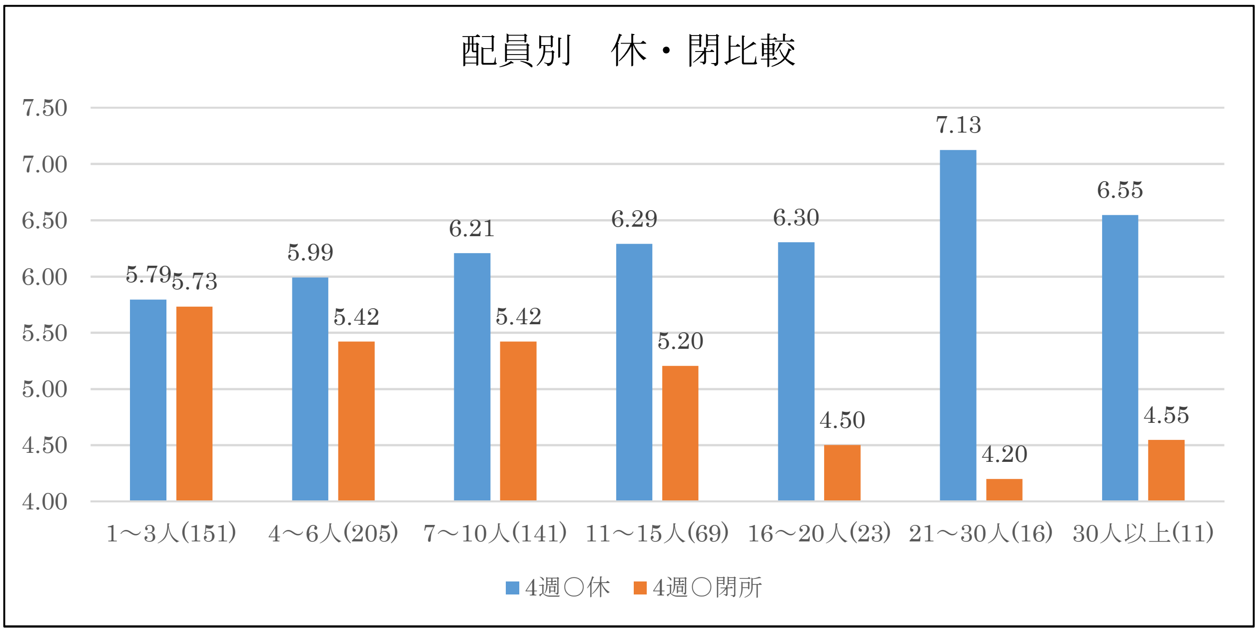
今年度着工物件については本格的に「働き方が改革」が始動し休みも取れているのではないかと予想していましたが、低下傾向です。これは着工したばかりで少しでも早く工事を進めておきたいという考えから来ているものなのかもしれません。一方、閉所日数は2017年度が最も高く、年を追うごとに上昇してきています。

8　配員別

「交代で休める作業所は閉所しないのが現状」





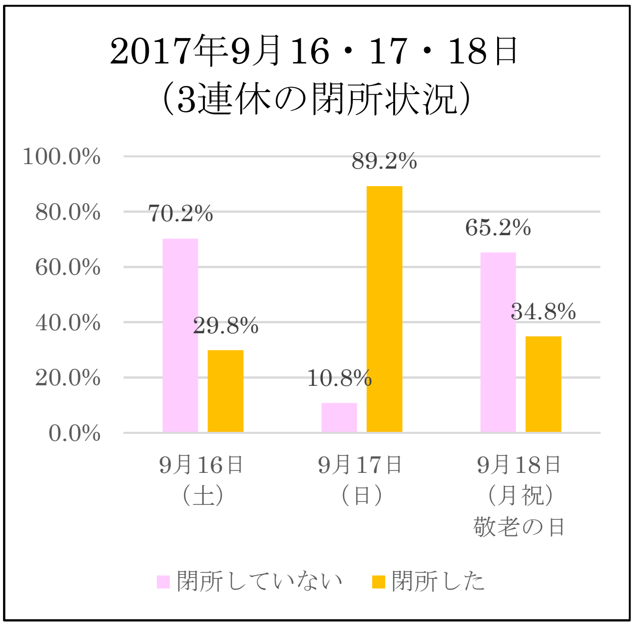


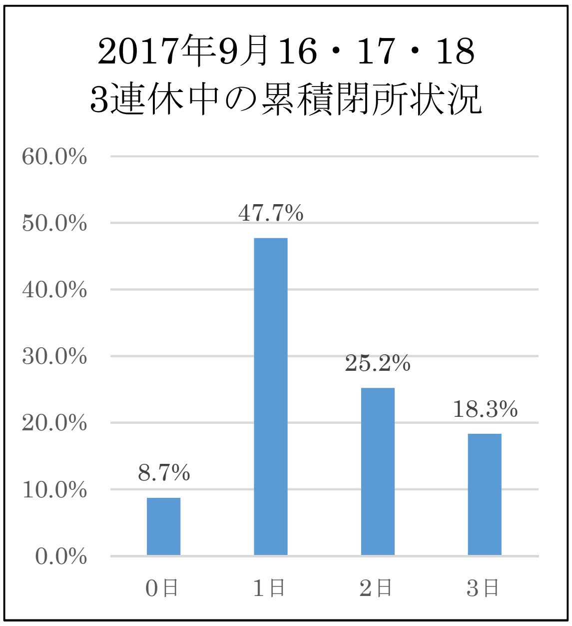
【考察】

配員数の多い現場での閉所日数の少なさが目立ちます。元請職員が休めれば閉所しないということであれば産業全体への時短効果は減少することとなり、今後の課題だと考えます。

9　連休の閉所状況

「３連閉所は１８％」





【考察】

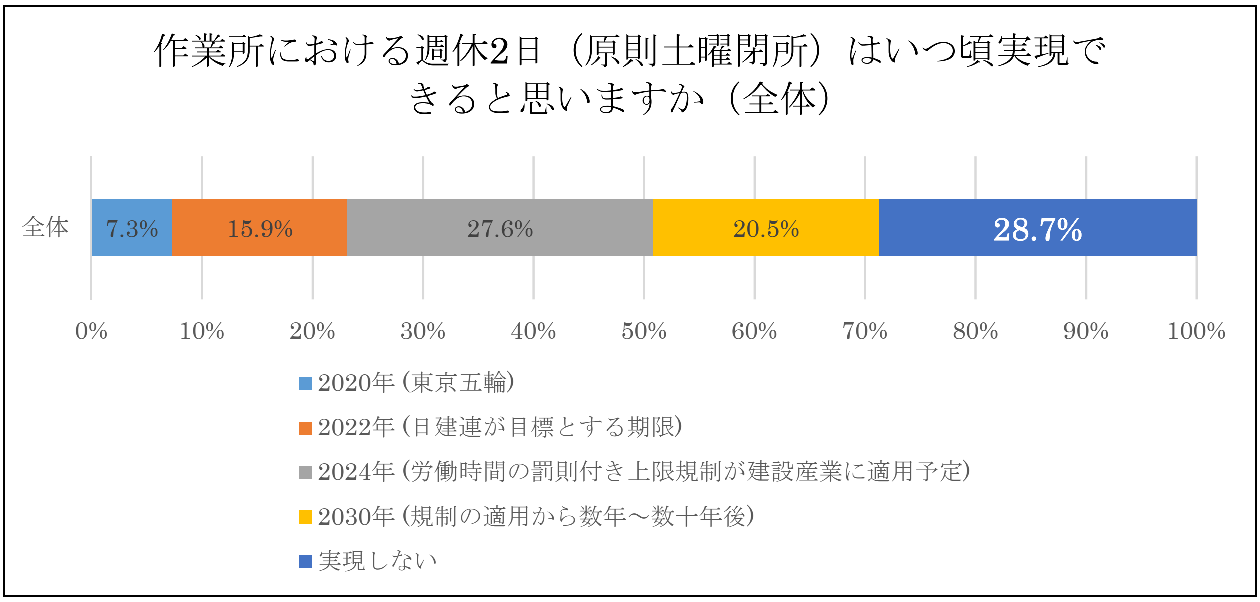
4 週 8 休の実現の後の課題は祝祭日の休みだと考えます。右図で 3 日連続の閉所出来ている作業所は 18.3%という結果になりました、当初予測した数値より高いものとなりました。

Ⅱ　週休２日（原則土曜閉所）はいつ頃実現すると思いますか

【時短アンケートより】

1　全体

「週休２日が「実現しない」と考えている組合員は３割近い」

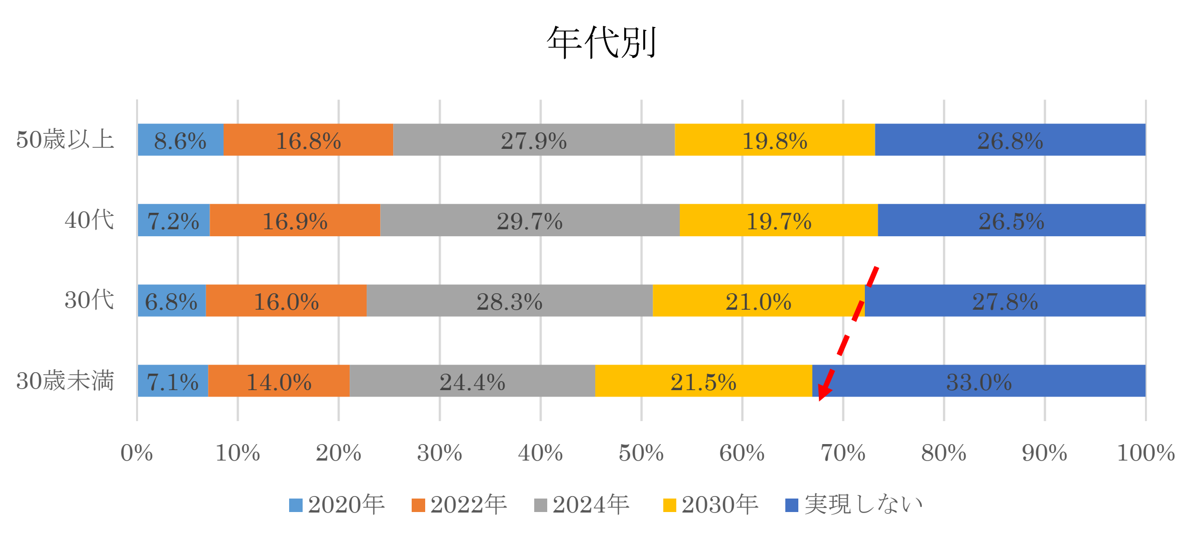


【考察】

昨今の建設業における働き方改革により、労働環境は改善しつつあり週休２日への道のりは着実に前進していると感じています。しかしながら 28.7％もの組合員が数十年たっても「週休２日は実現できない」と考えています。建設業への適用までと回答する組合員も多い一方、それ以降にしか実現しないと考えている組合員も多く、「実現しない」と合わせると５割近い結果となりました。

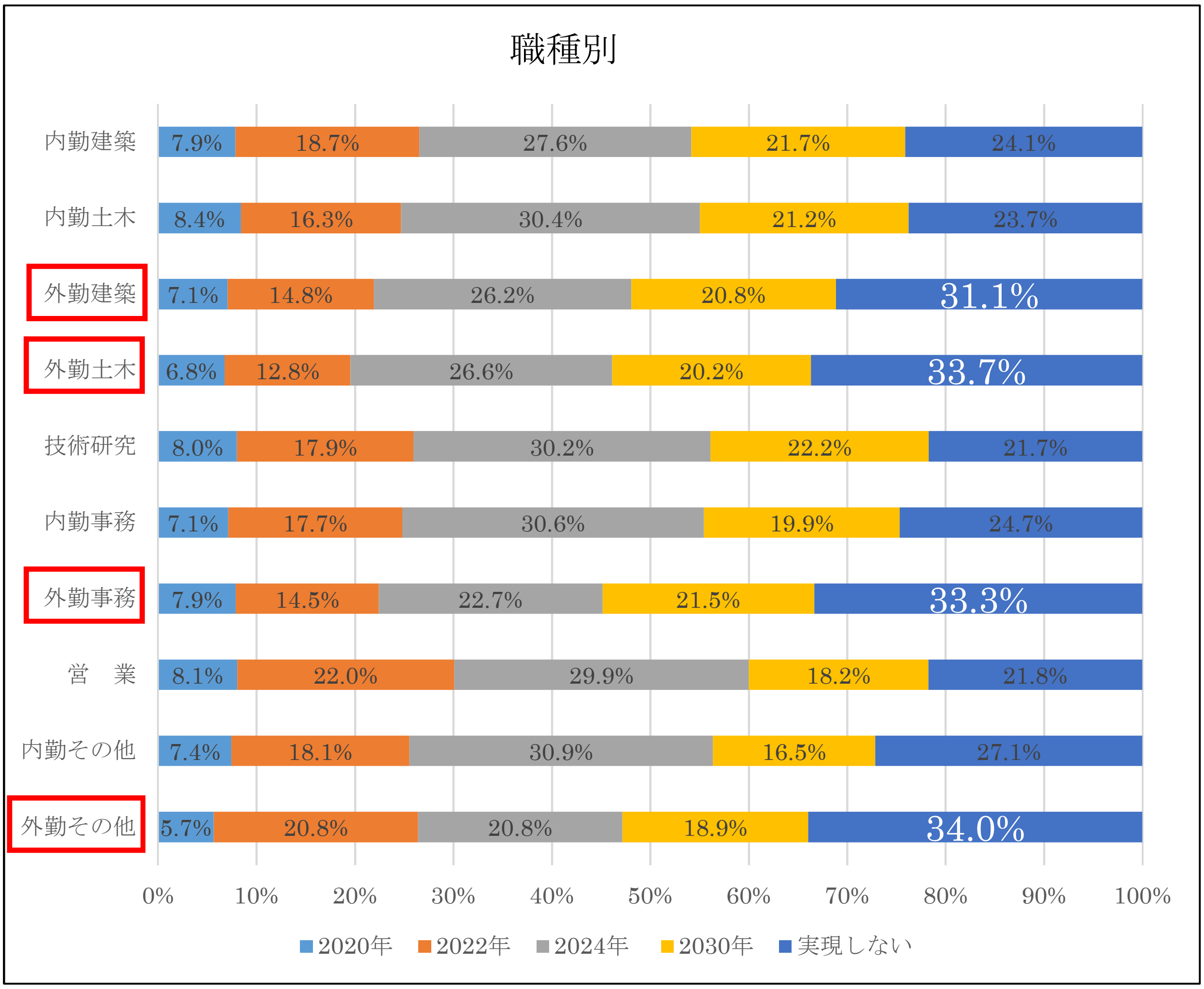
2　年代別

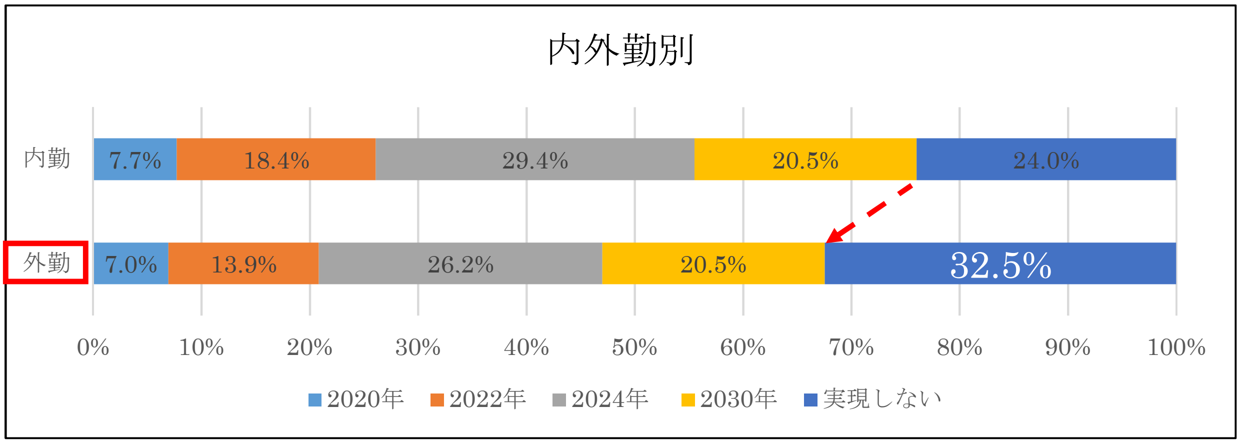
「特に若年層で「実現しないと」考えている」



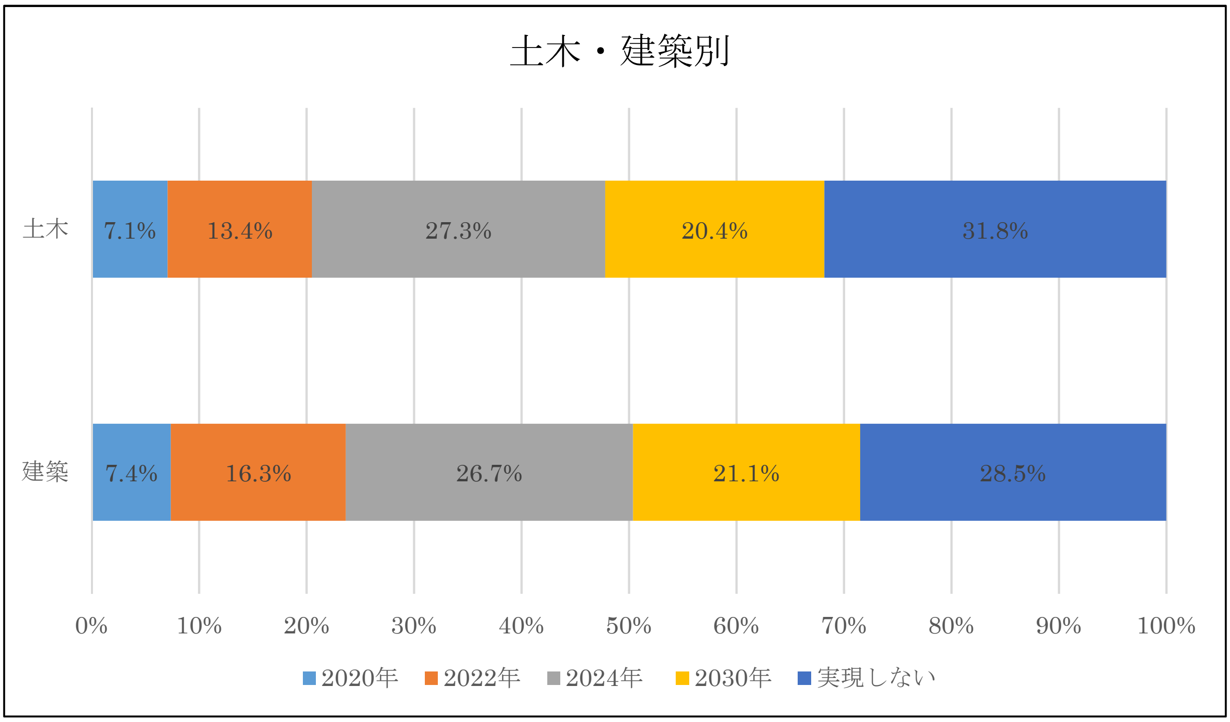
3　職種別

「特に外勤であきらめ感が高い」



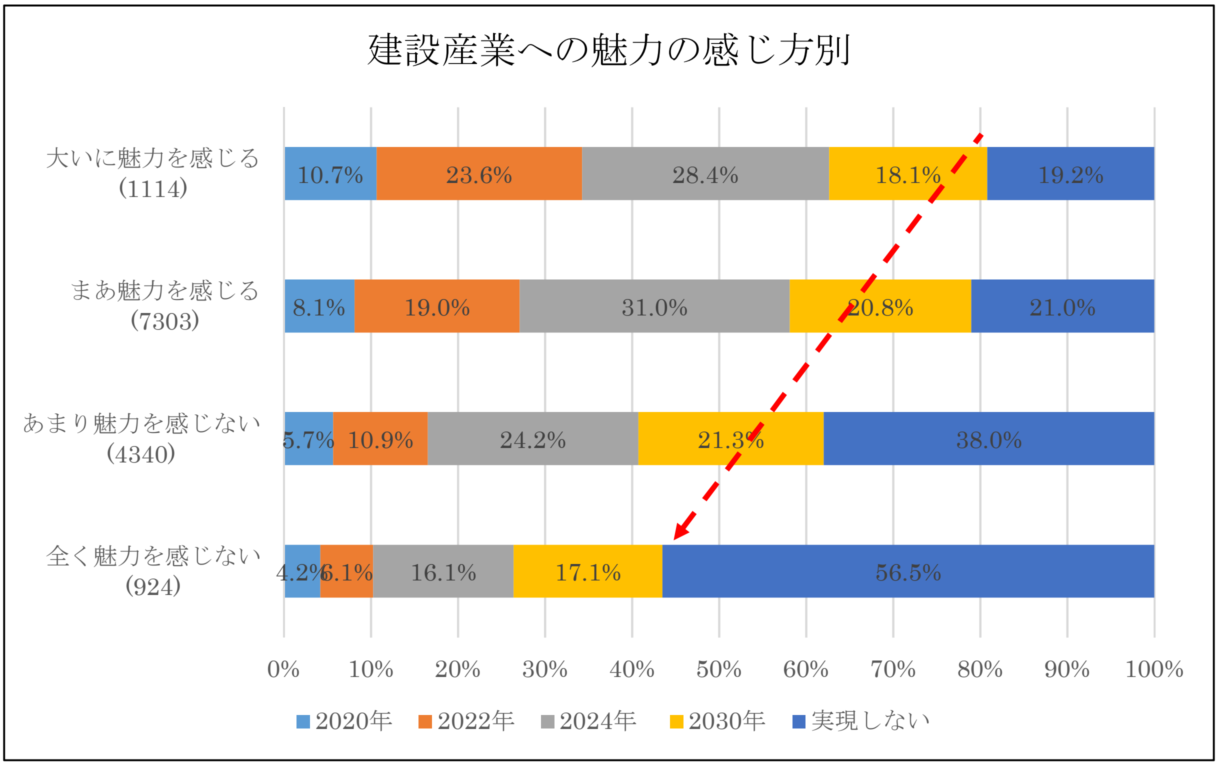


4　土木・建築別


土木・建築別
土木
7.1%
13.4%
27.3%
20.4%
31.8%
建築
7.4%
16.3%
26.7%
21.1%
28.5%
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
2020年
2022年
2024年
2030年
実現しない

5　魅力の感じ方別

「建設業の魅力は週休 2 日の実現への捉え方と比例している」



※時短アンケート設問「あなたは現在の建設産業に魅力を感じていますか」別

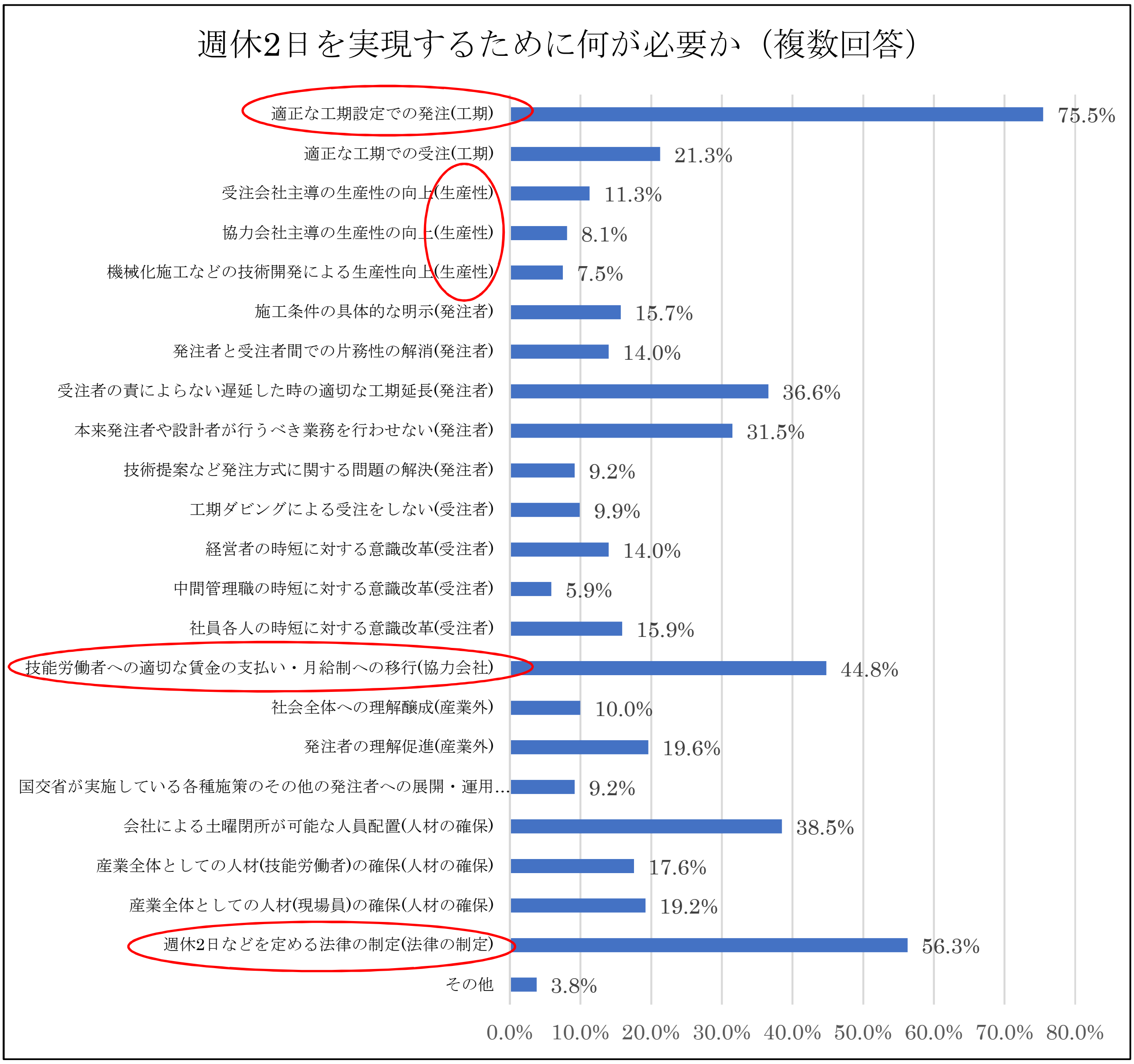
【考察】

時短アンケートでは建設産業の魅力についても調査しています。「全く魅力を感じない」と回答している 924 人の内、半数以上の組合員が「週休 2 日は実現しない」と答えています。一方「大いに魅力を感じる」と答えている方で「実現しないと」答えている方は 2 割を切っています。魅力の感じ方と週休 2 日の実現性はほぼ比例しています。

Ⅲ　週休２日を実現するために何が必要か

１　週休２日を実現するには何が必要か

「やはり工期設定が一番重要」「生産性に関しての興味は低水準」



【考察】

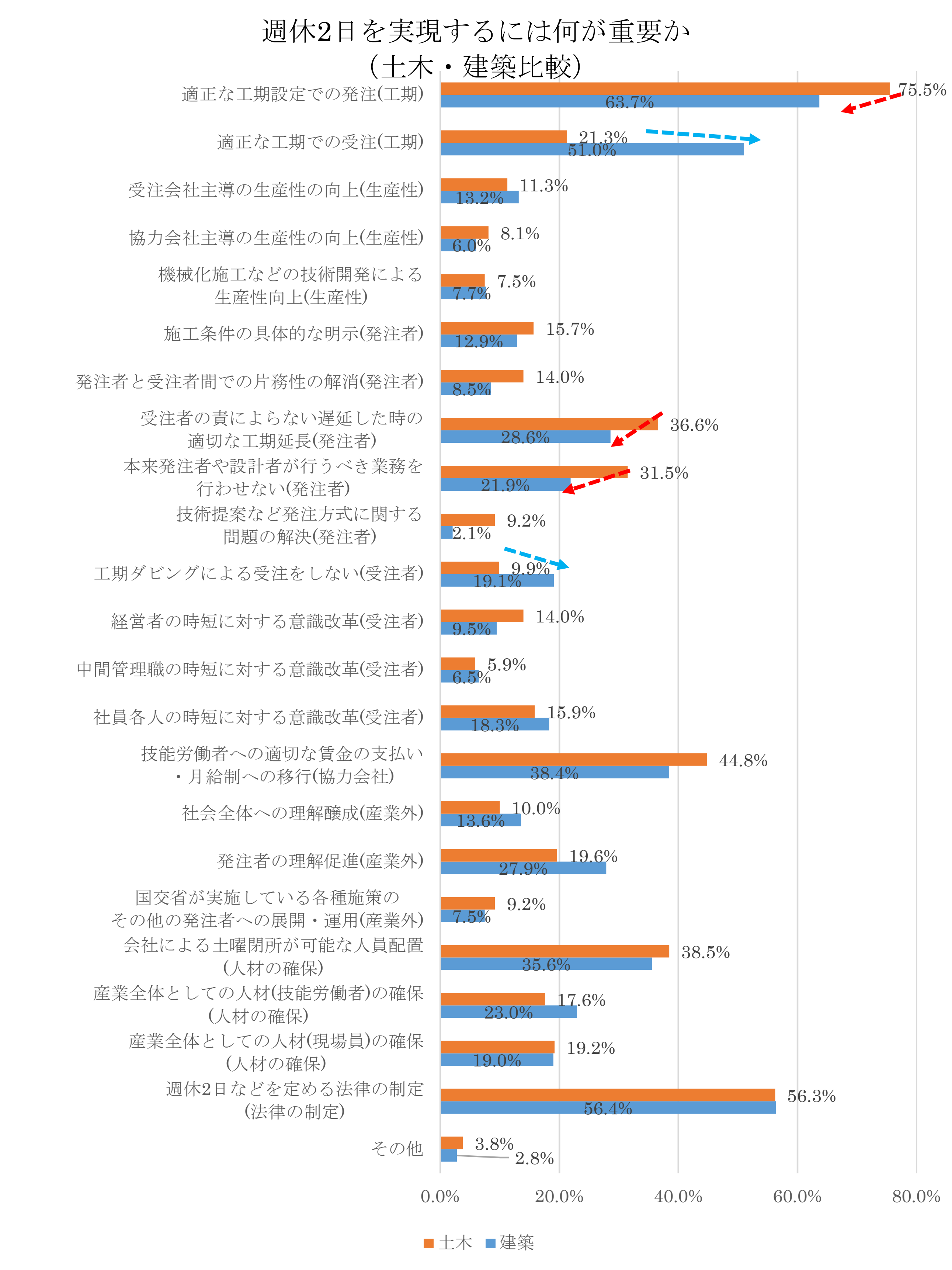
工期設定が一番に挙がりました。自由記述では触れる組合員が多かった技能労働者の賃金の問題については、法律の制定に次いで３番目に留まる結果となりました。

法律の制定の声が大きく、何らかの強制力が必要だと考えている組合員が多いようです。一方、働き方改革においてはセットで語られる生産性について、組合員の意識は低いようです。

2　週休２日を実現するには何が必要か　建築土木比較）

「土木同様、建築作業所でも「適正な工期設定での発注」を求める声が大きい」

「土木は発注者に、建築は受注者に、求めるものが多い」



【考察】

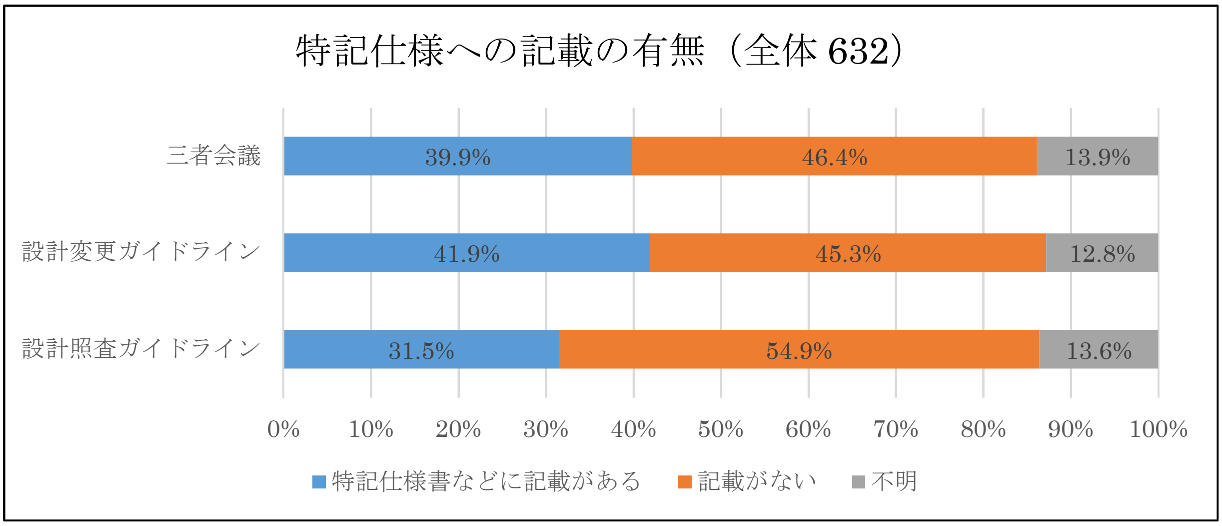
同時期に行った「建築作業所アンケート」でも同じ質問を設け、土木作業所との結果を比較しました。土木作業所と同様に建築作業所でも「適正な工期設定での発注」を求める声が最も高かったです。土木と建築の差異に目を向けると、土木工事では発注者に向けたもの、建築工事では受注者（＝自分の所属する会社）に向けたものが多い結果となりました。

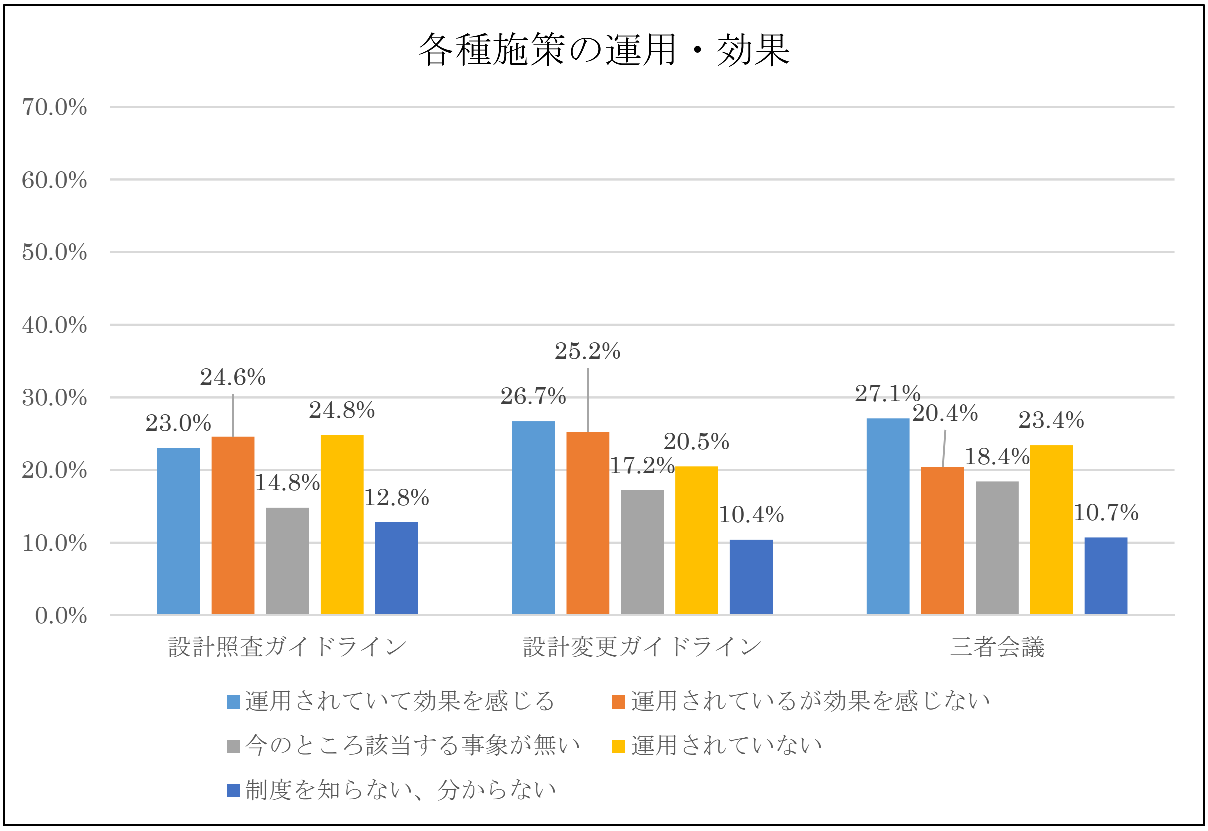
Ⅳ　各種施策の状況について

1　各施策の記載・運用・効果

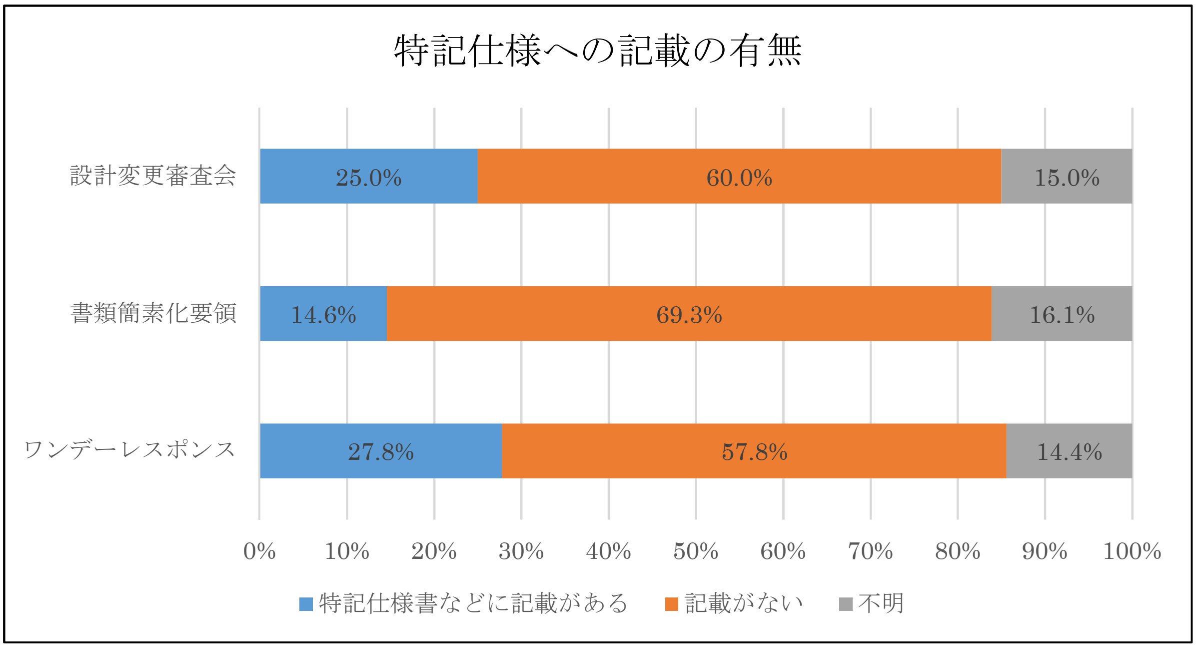
●　全体

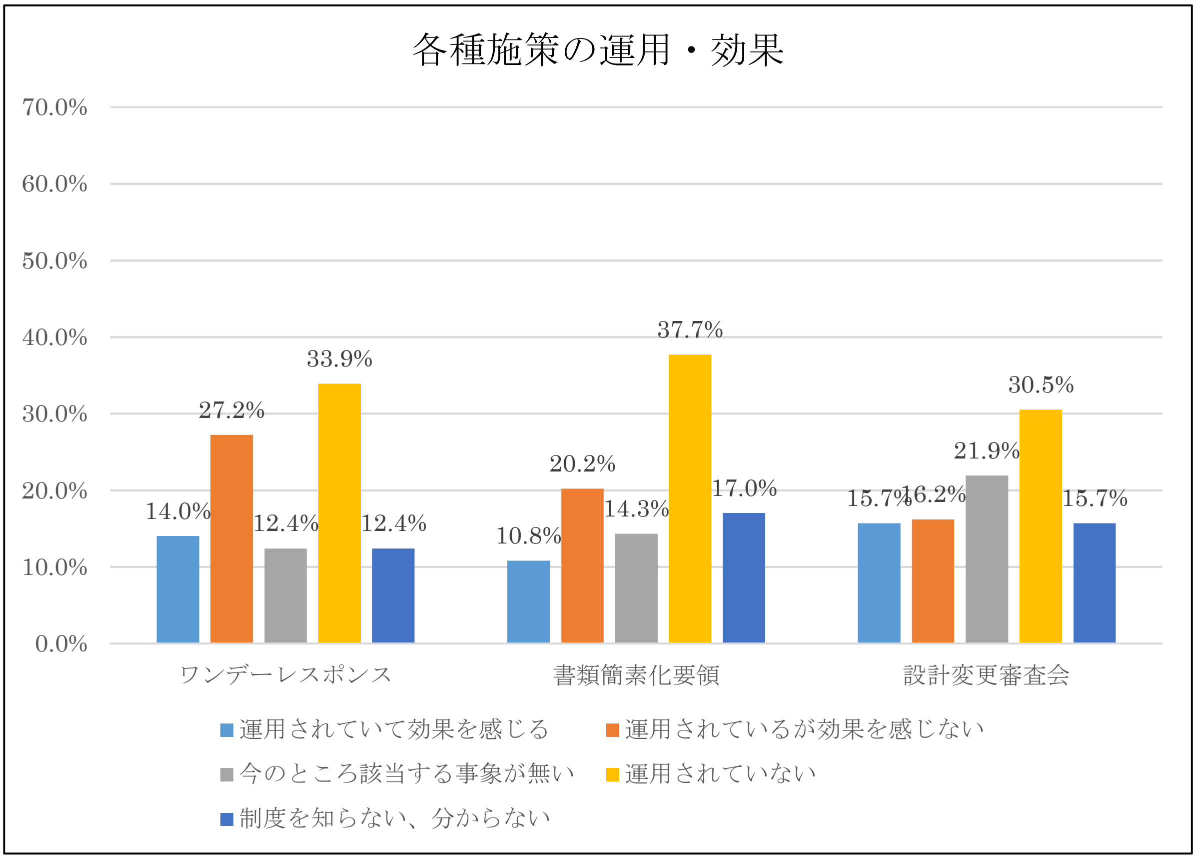
【三者会議・設計変更ガイドライン・設計照査ガイドライン】



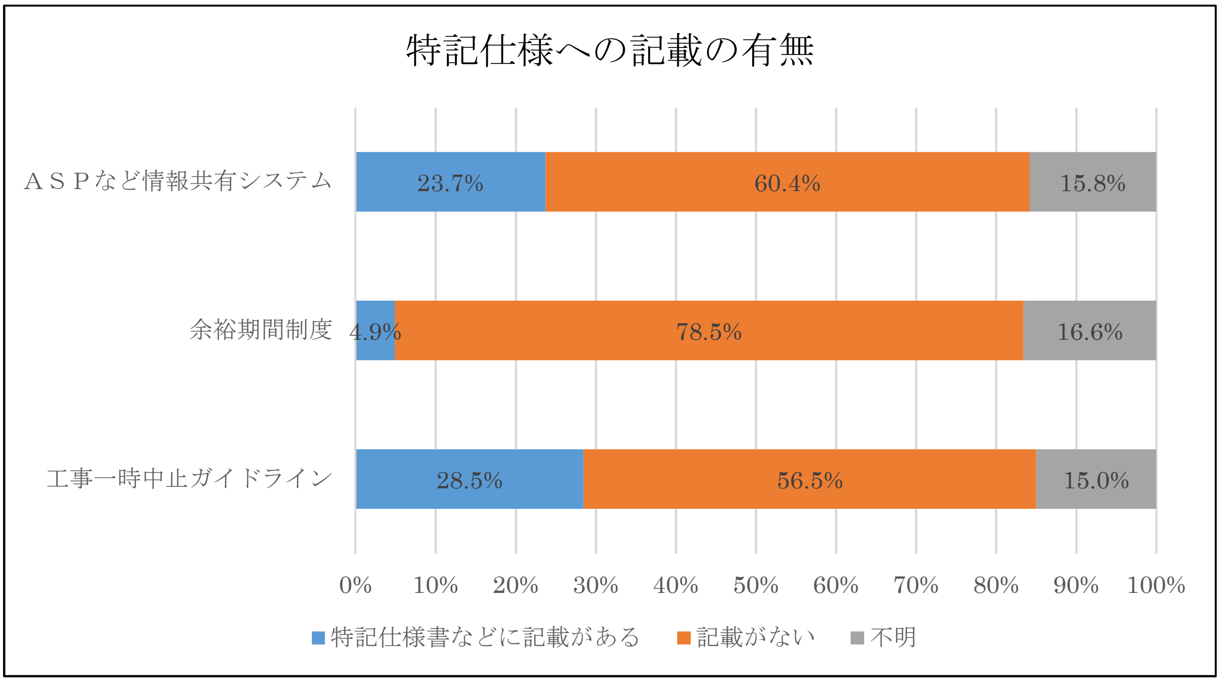


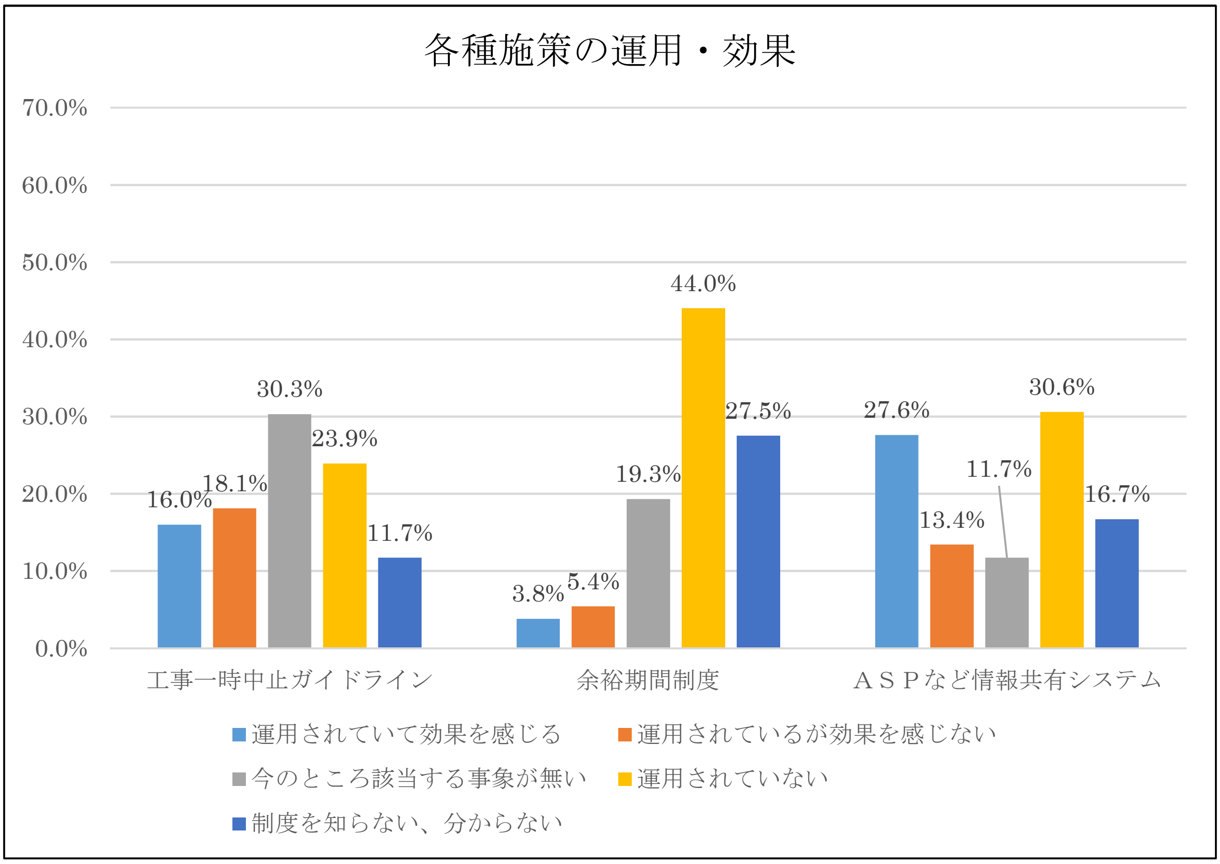
【ワンデーレスポンス・書類簡素化要領・設計変更審査会】





【ＡＳＰなどの情報共有システム・余裕期間制度・工事一時中止ガイドライン】

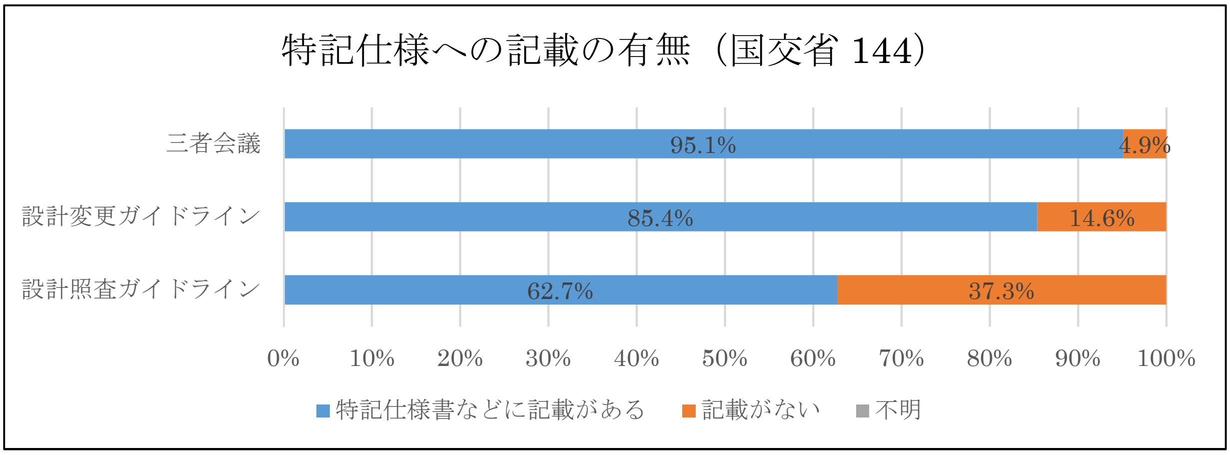


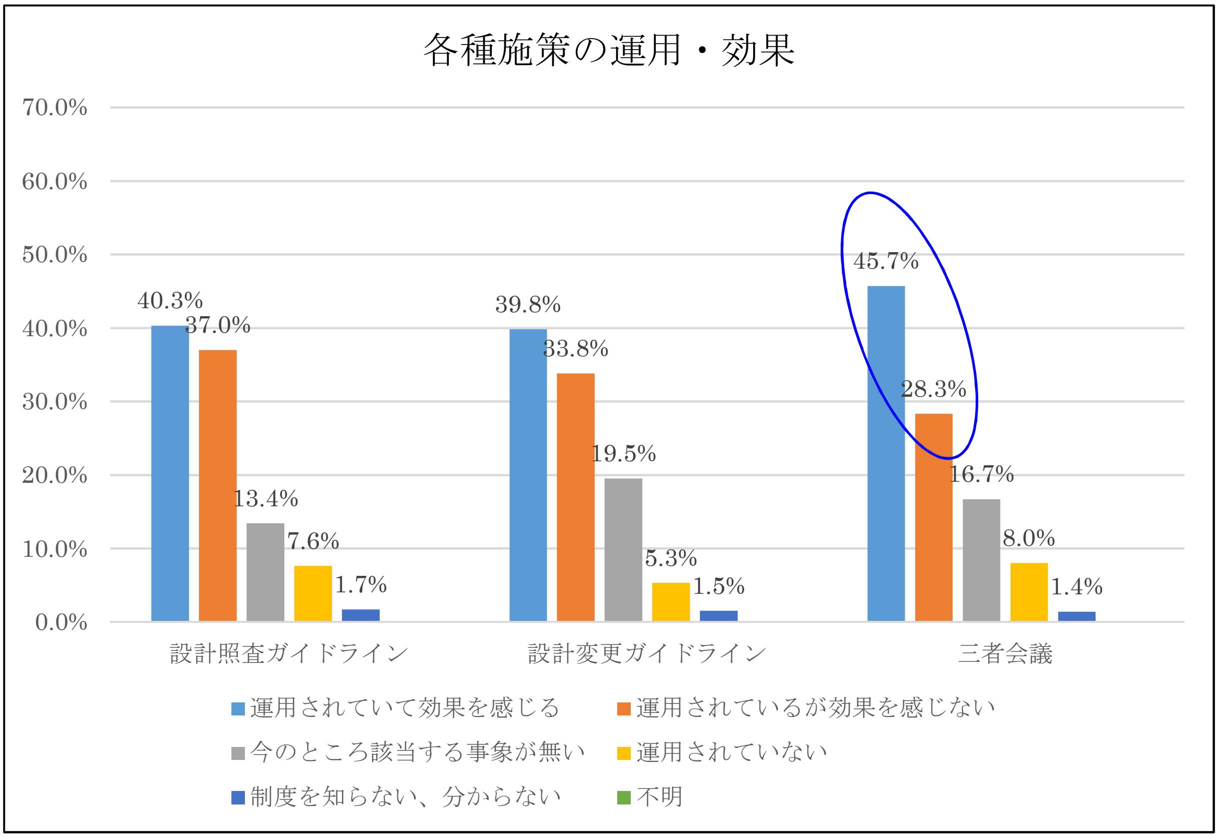


● 国交省のみ

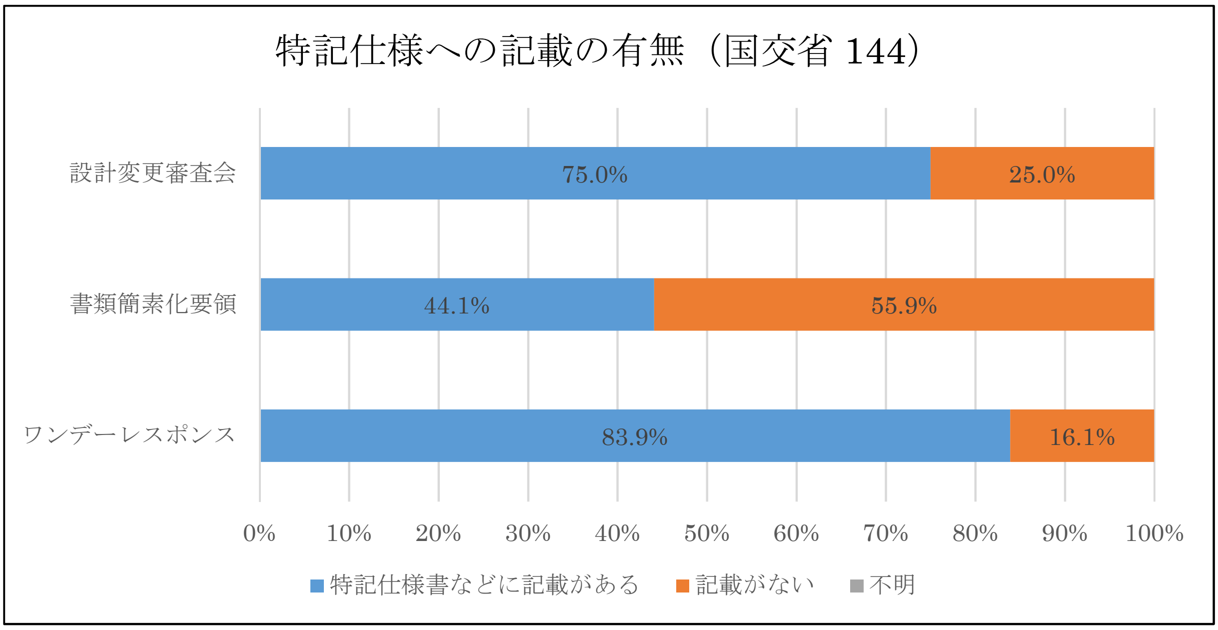
「記載率はいずれも高水準も、ワンデーレスポンスは「効果を感じない」が上回る」

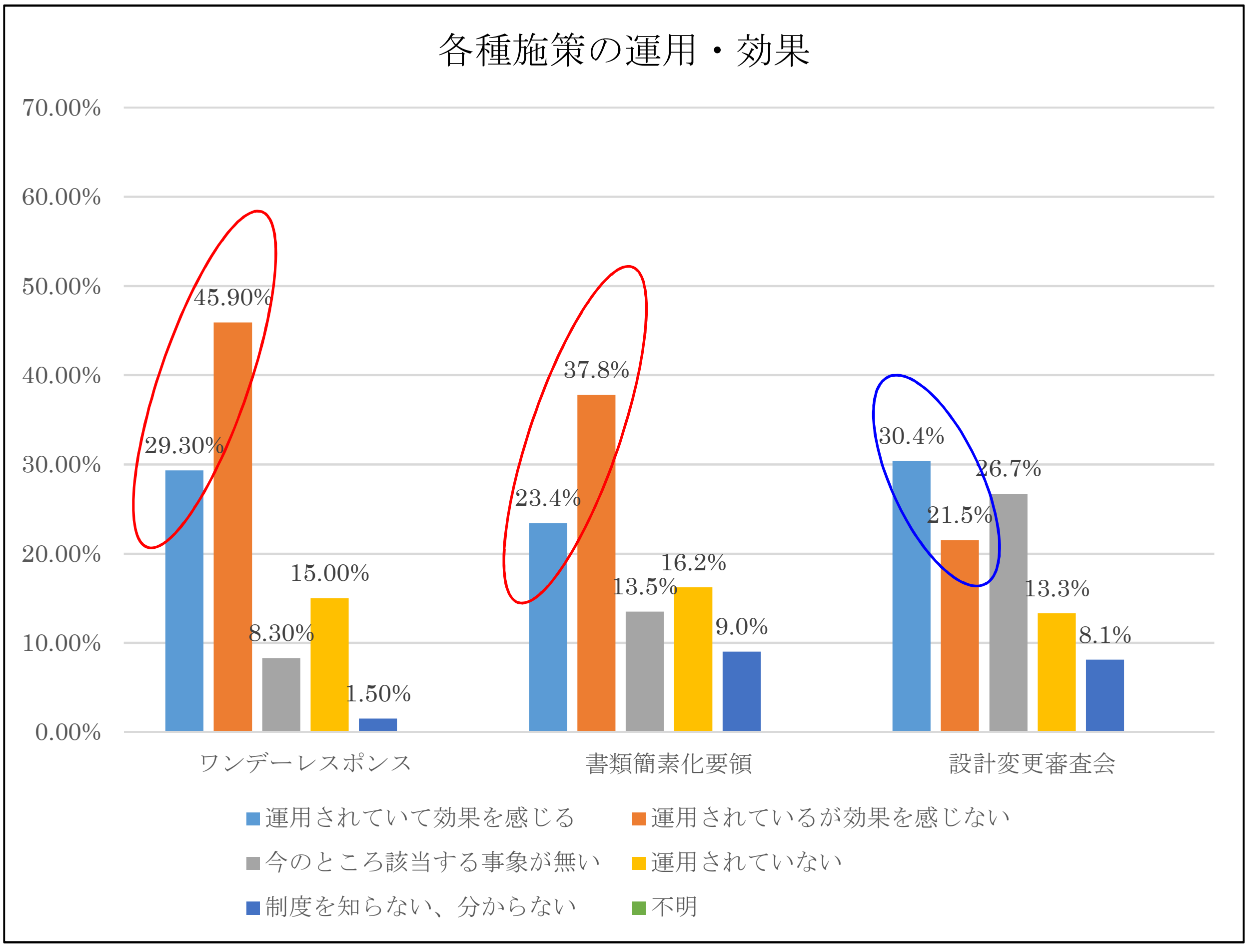
【三者会議・設計変更ガイドライン・設計照査ガイドライン】





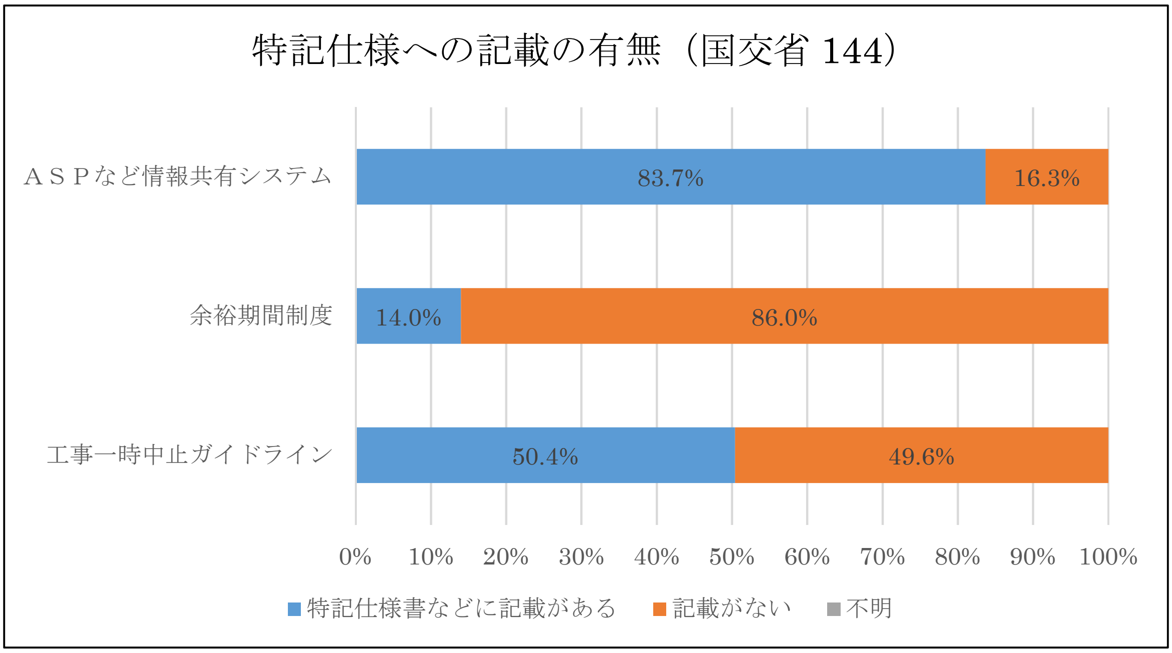
【ワンデーレスポンス・書類簡素化要領・設計変更審査会】

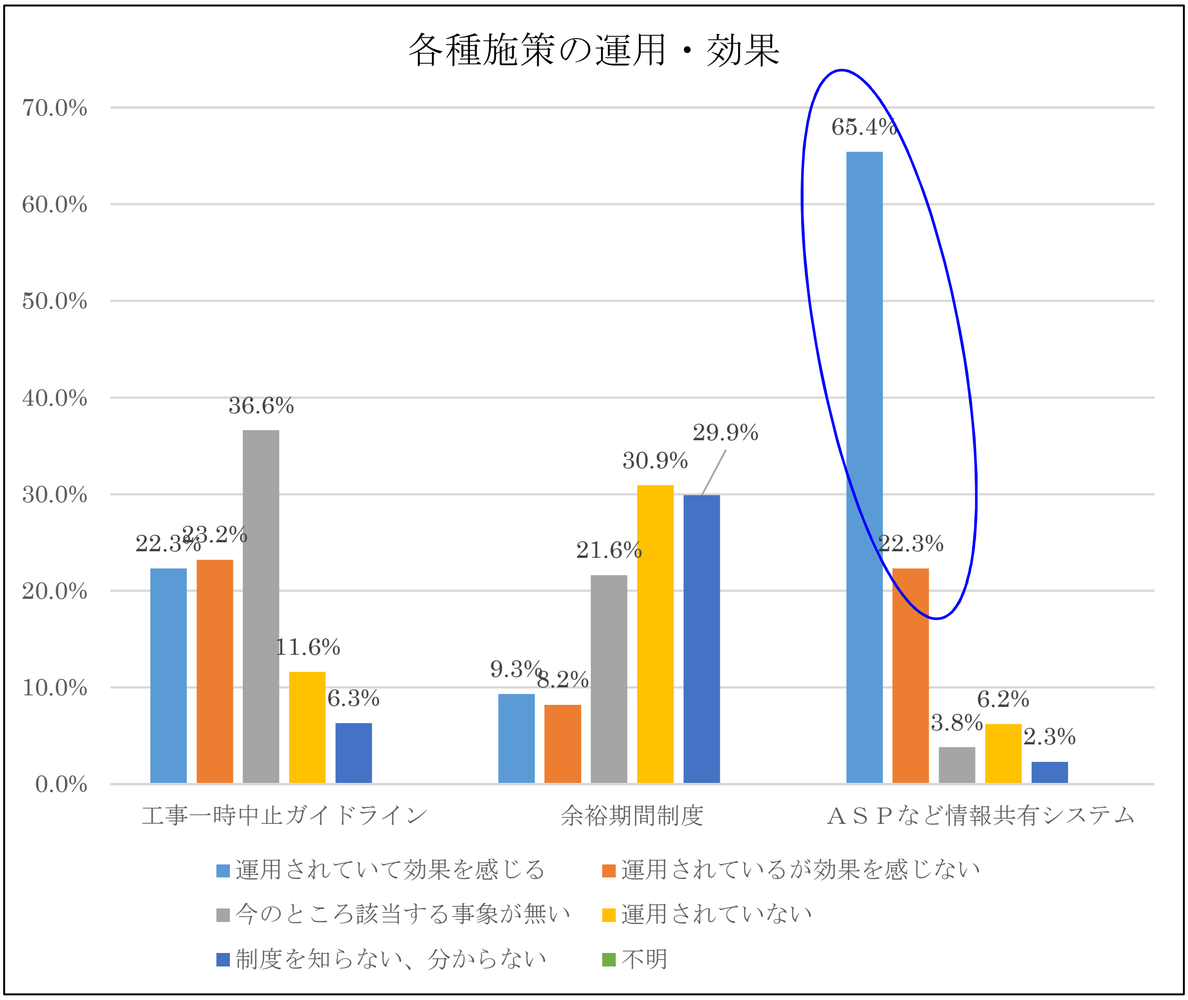




【ＡＳＰなどの情報共有システム・余裕期間制度・工事一時中止ガイドライン】

「「ＡＳＰなどの情報共有システム」の効果を感じる高さが顕著」





【考察】

国交省発注工事での記載の有無、効果の有無を調査しました。記載についてはいずれも高水準ですが、効果については疑問符が付く結果で「効果を感じる」と「効果を感じない」がほぼ同水準という結果となりました。

ワンデーレスポンスについてのアンケート自由記述欄抜粋
（【】内【発注者　用途　着工年月】）

提出書類についてもワンデーレスポンスであったことは一度もない。（書面上の決済日はワンデー）
【 ④地方自治体(県・政令都市) その他 201204 】91

「ワンデーレスポンス」してもらったことがないどころか、協議書が承認されていても、設計変更時に「局が認められないと言っている」との理由から、協議内容が大きく変更したことがある。
【 ①国土交通省 道路 201703 】142

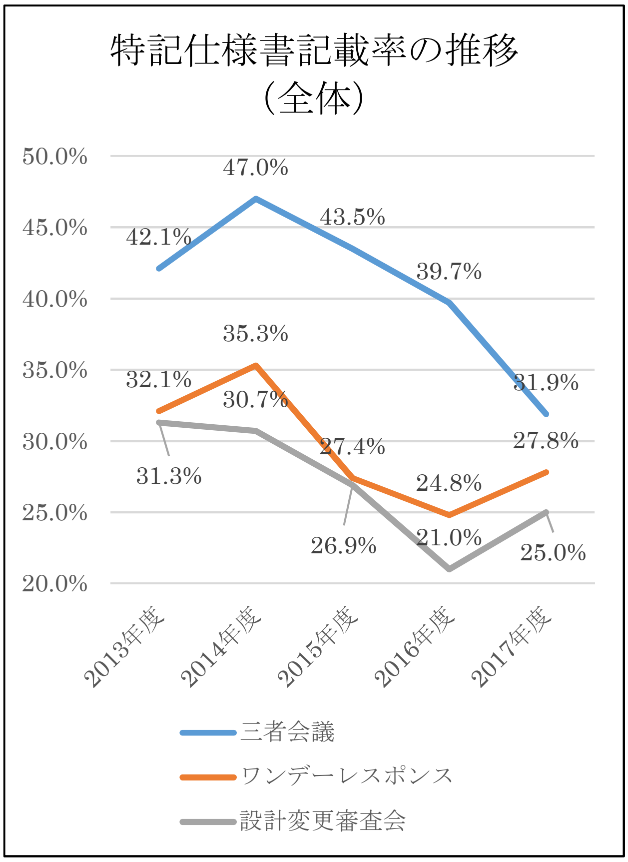
とりあえずの回答はもらえるものの、具体的でないので意味がないと感じる
【 ④地方自治体(県・政令都市) 港湾 201510 】578

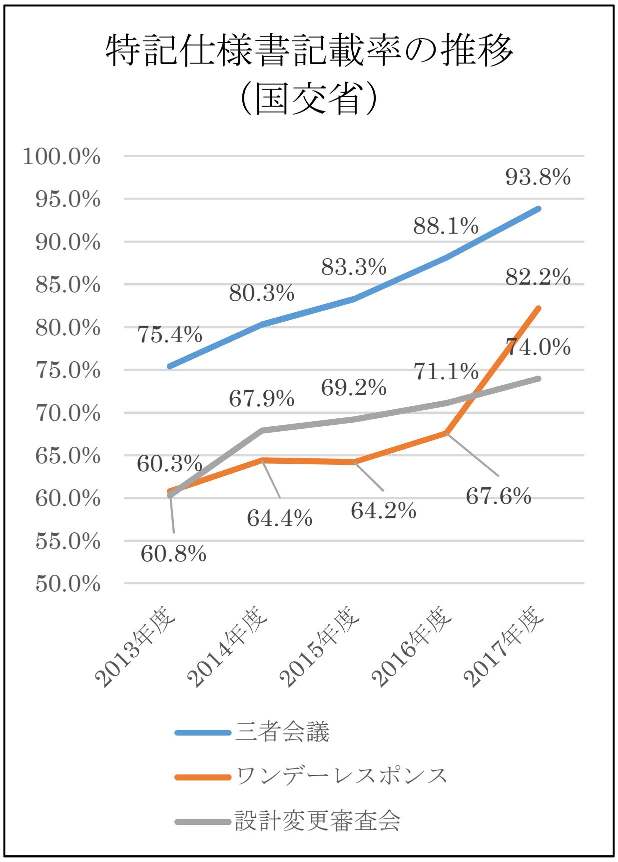
質問に質問を返されたり、受注者側の資料作成を要求されたりするケースがあるため、効果的に運用されるとは思えない。
【 ⑧民間公益企業(道路) 道路 201512 】76

事実上、日付上でのワンデーレスポンスになっている
【 ①国土交通省 道路 201511 】600

2　各施策の特記仕様書への記載率の推移

「国交省発注工事での記載率は上昇も、全体では尻すぼみ感」





【考察】

過去のデータがある上記３点について推移を見てみました。

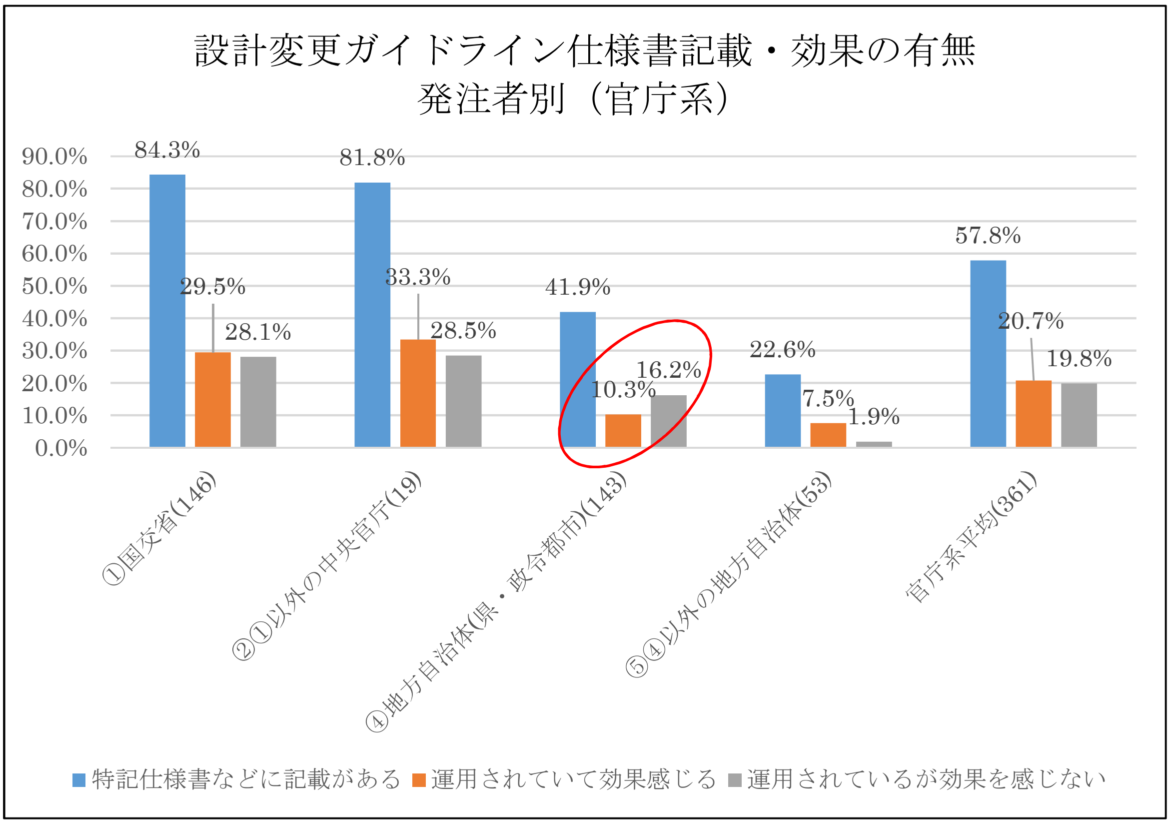
「全体」の結果はやや尻すぼみ状態で、総じて「一旦上昇後、下降する」という傾向があるようです。施策が発表された直後は記載が進み、その後徐々に希薄になる傾向があるのではないかと推察します。発注者協議会などで各施策の系統だった通達をお願いしたいと考えます。

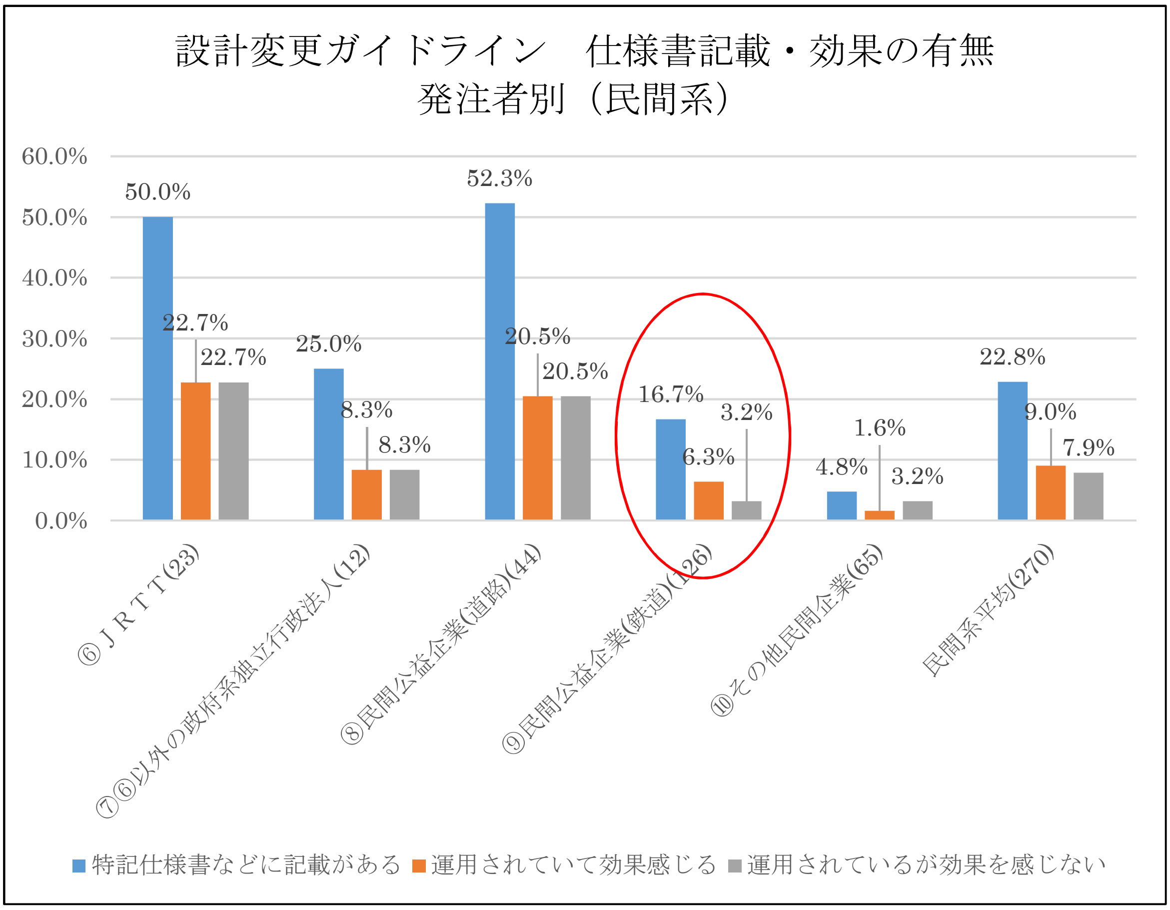
国交省発注工事では順調に記載率は上昇していますが、本来１００％であってほしい項目です。

3　設計変更ガイドライン　発注者別　記載・効果の有無

「地方自治体で「効果を感じない」が上回る」

「民間公益企業（鉄道）の低水準が顕著」

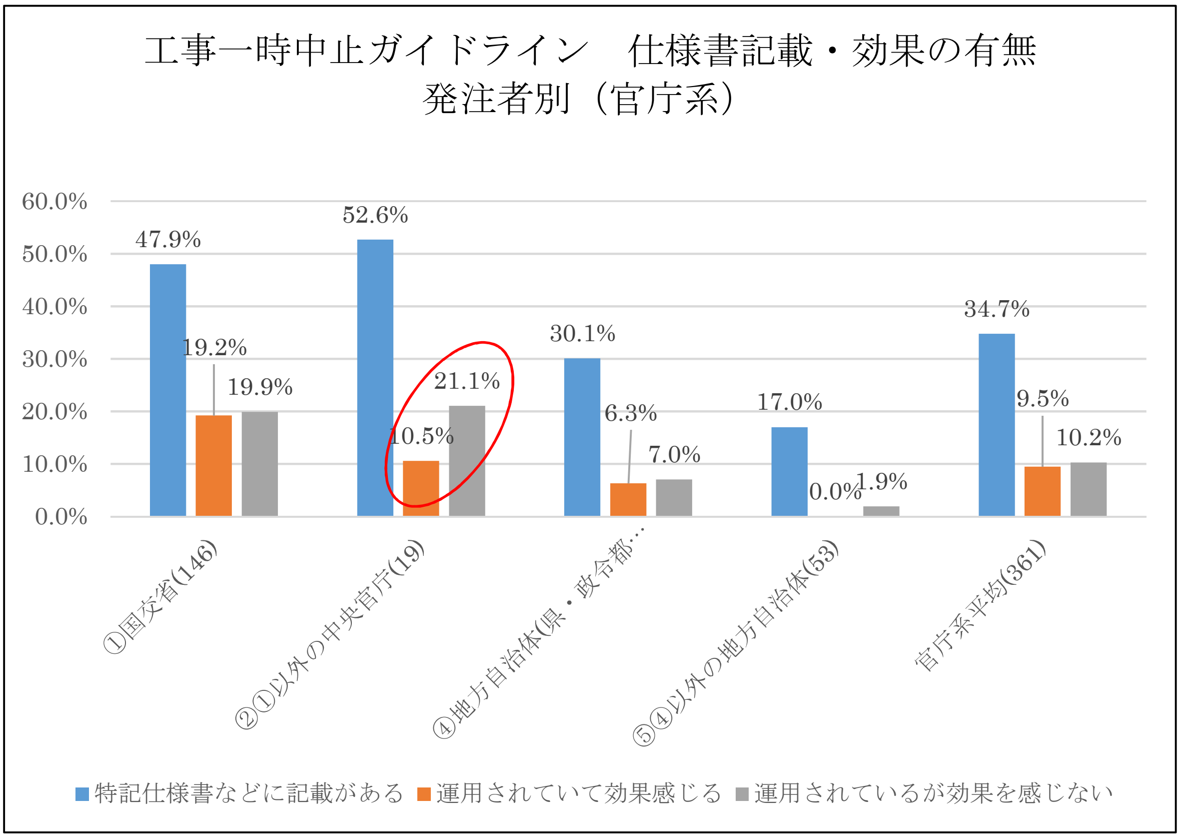


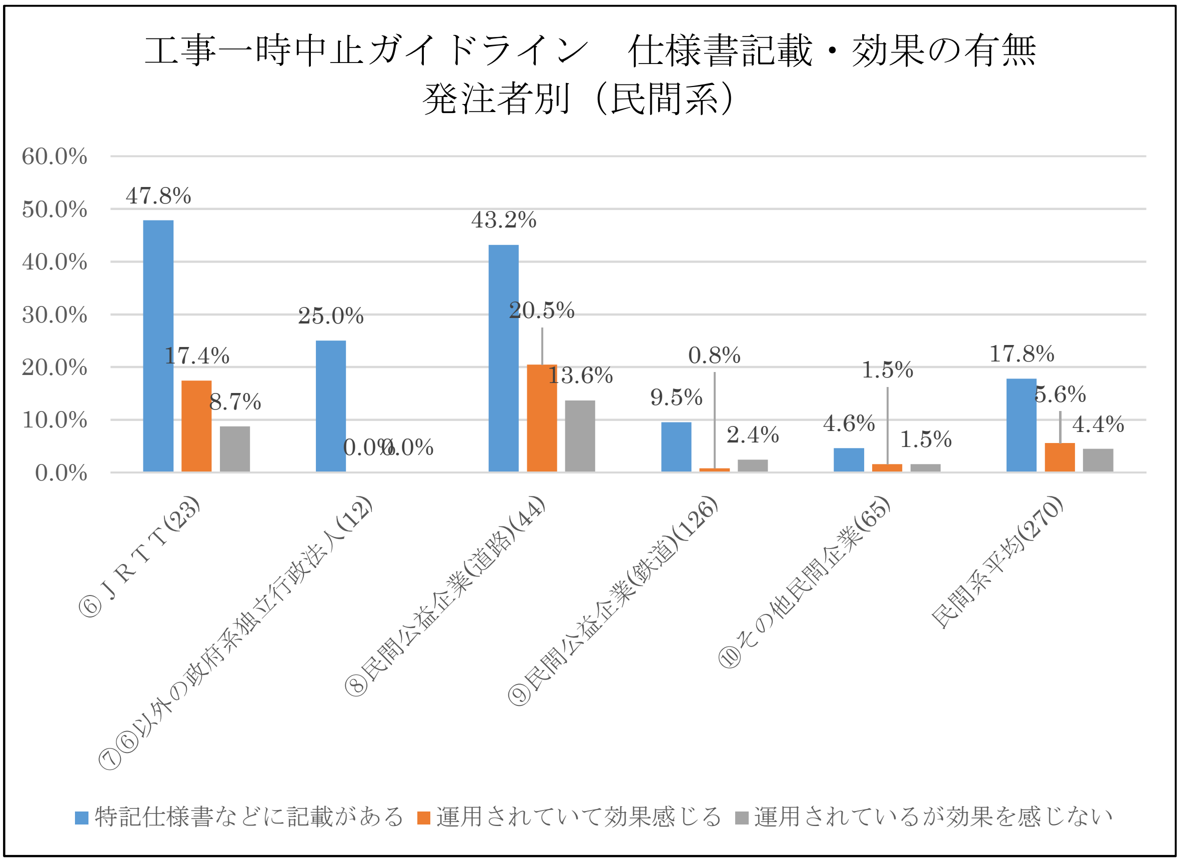


【考察】
民間ではＪＲＴＴが高水準である一方、同じ鉄道系である「民間公益企業（鉄道）」の低水準が目立ちました。これから活発に進んでいくであろうリニア関連工事などが該当するため懸念される項目です。
官庁系では地方自治体で「効果を感じない」が「効果を感じる」を上回る結果となりました。記載の高さは標準的ではあるが、運用がきちんとされていないのではということが懸念されます。

4　工事一時中止ガイドライン　発注者別　記載・効果の有無

「「国交省以外の中央官庁」での運用に危惧」





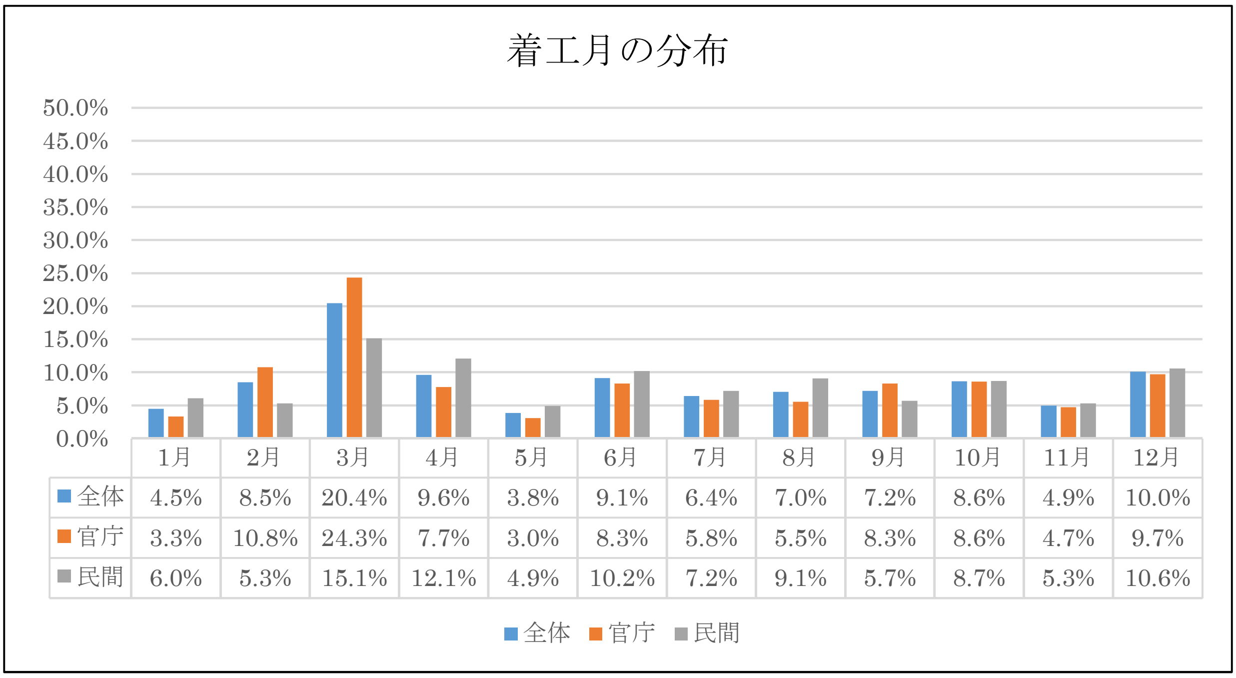
【考察】
サンプル数は少ないですが「国交省以外の中央官庁」での効果の逆転現象が目立つ結果となりました。前段の設計変更ガイドラインでの地方自治体の場合と同様に、運用がおざなりになっているのではないかということが懸念されます。

5　平準化について

週休 2 日実現の為国交省では発注の平準化を掲げています。現在の状況を確認してみます。

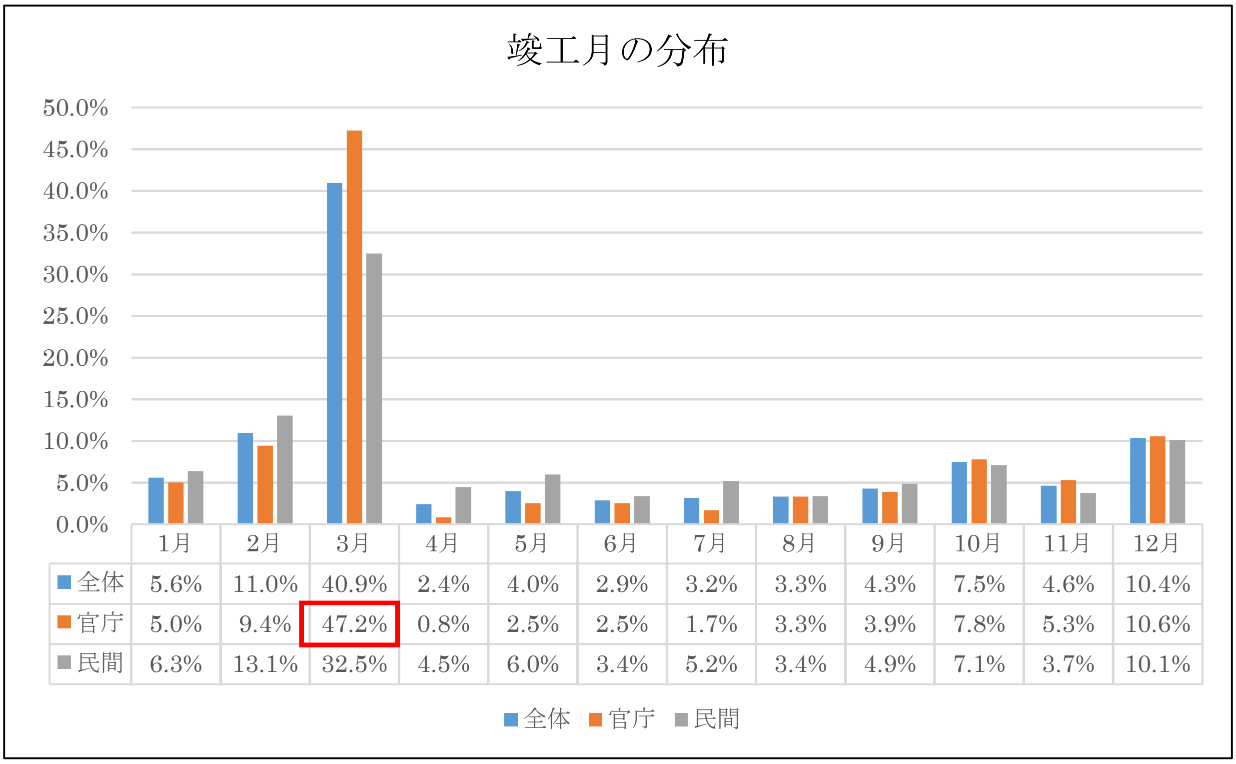
（件数比率）

「未だに多い年度末発注・年度末竣工」



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
全体	4.5%	8.5%	20.4%	9.6%	3.8%	9.1%	6.4%	7.0%	7.2%	8.6%	4.9%	10.0%
官庁	3.3%	10.8%	24.3%	7.7%	3.0%	8.3%	5.8%	5.5%	8.3%	8.6%	4.7%	9.7%
民間	6.0%	5.3%	15.1%	12.1%	4.9%	10.2%	7.2%	9.1%	5.7%	8.7%	5.3%	10.6%

「官庁の年度末竣工は 5 割近い」



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
全体	5.6%	11.0%	40.9%	2.4%	4.0%	2.9%	3.2%	3.3%	4.3%	7.5%	4.6%	10.4%
官庁	5.0%	9.4%	47.2%	0.8%	2.5%	2.5%	1.7%	3.3%	3.9%	7.8%	5.3%	10.6%
民間	6.3%	13.1%	32.5%	4.5%	6.0%	3.4%	5.2%	3.4%	4.9%	7.1%	3.7%	10.1%

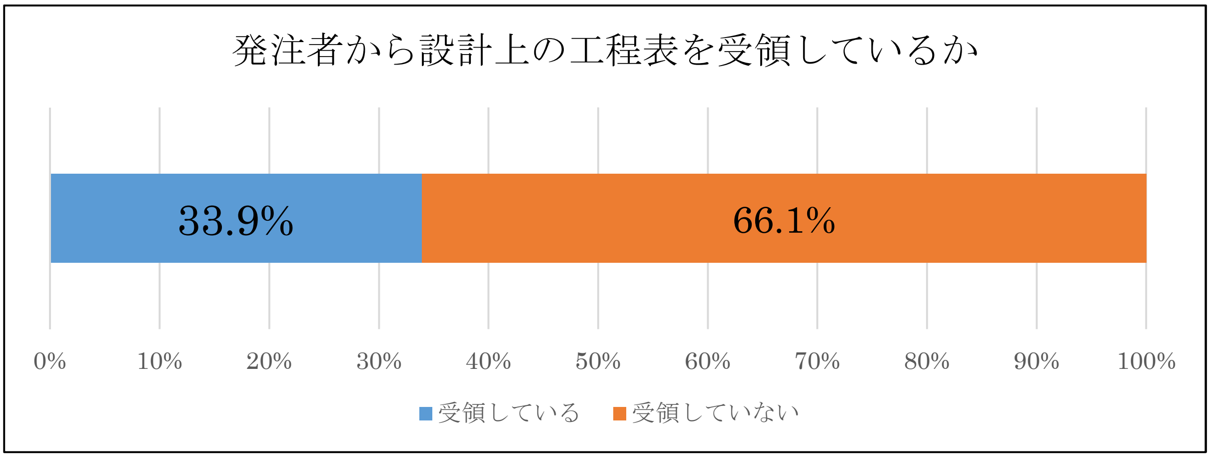
【考察】

年度末の竣工の多さは予想されていましたが、改めて数値化してみるとその多さは顕著でした。発注の平準化も必要ですが、竣工時期の平準化も進んでいけば業務の平準化も進み時短につながるのではないでしょうか。

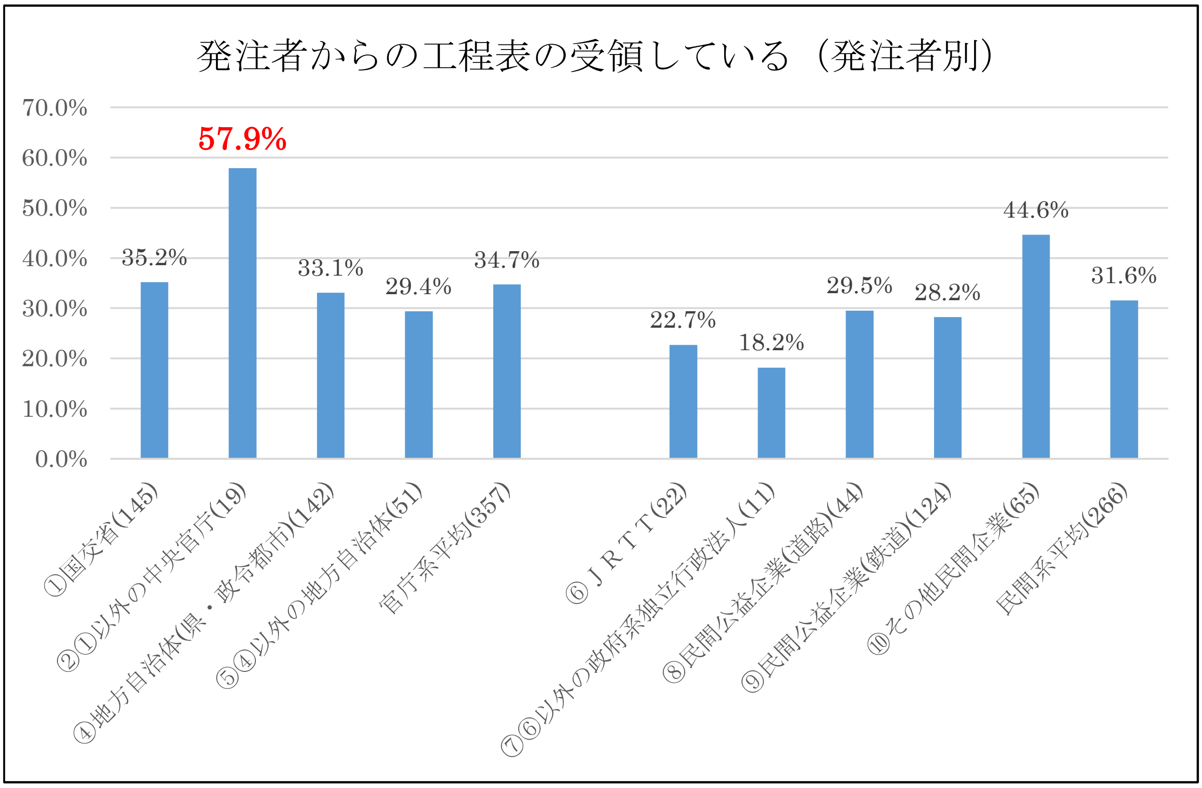
6　設計上の工程表、算定根拠、クリティカルパス明示・責任の所在の記載について

国交省では「工事工程の受発注者間での共有」を平成 29 年度（2017 年）より原則すべての工事で運用することとしています。施工当初段階において、工事工程のクリティカルパスと関連する未解決課題の対応者・対応時期について共有することを受発注者間でルール化することも含まれます。本アンケートでは その運用状況について作業所に聞いています。

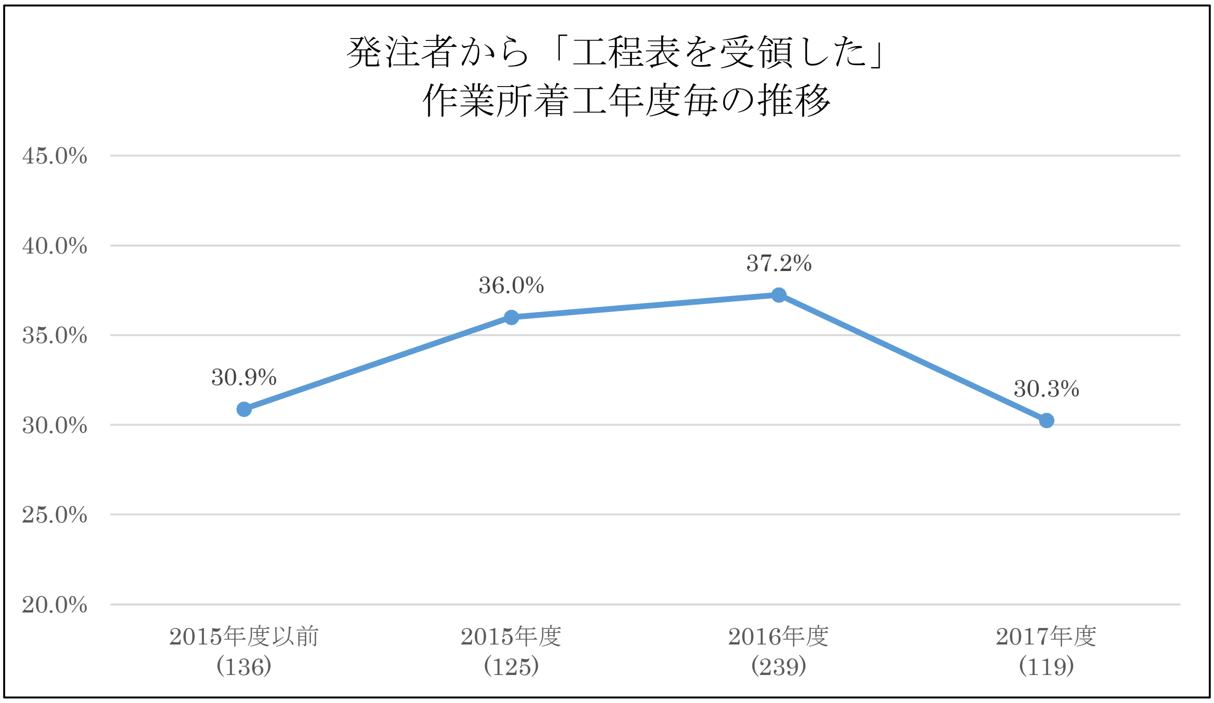
「工程表の発注者からの下付は３割程度」



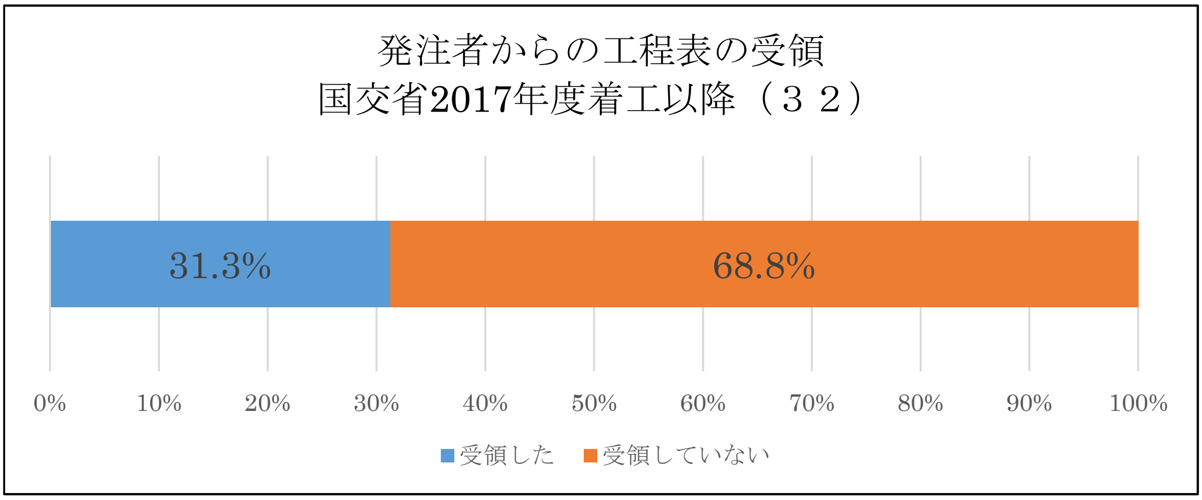
「国交省以外の中央官庁が意外に進んでいる」



「施策全般の傾向と同様に中だるみ感があり」



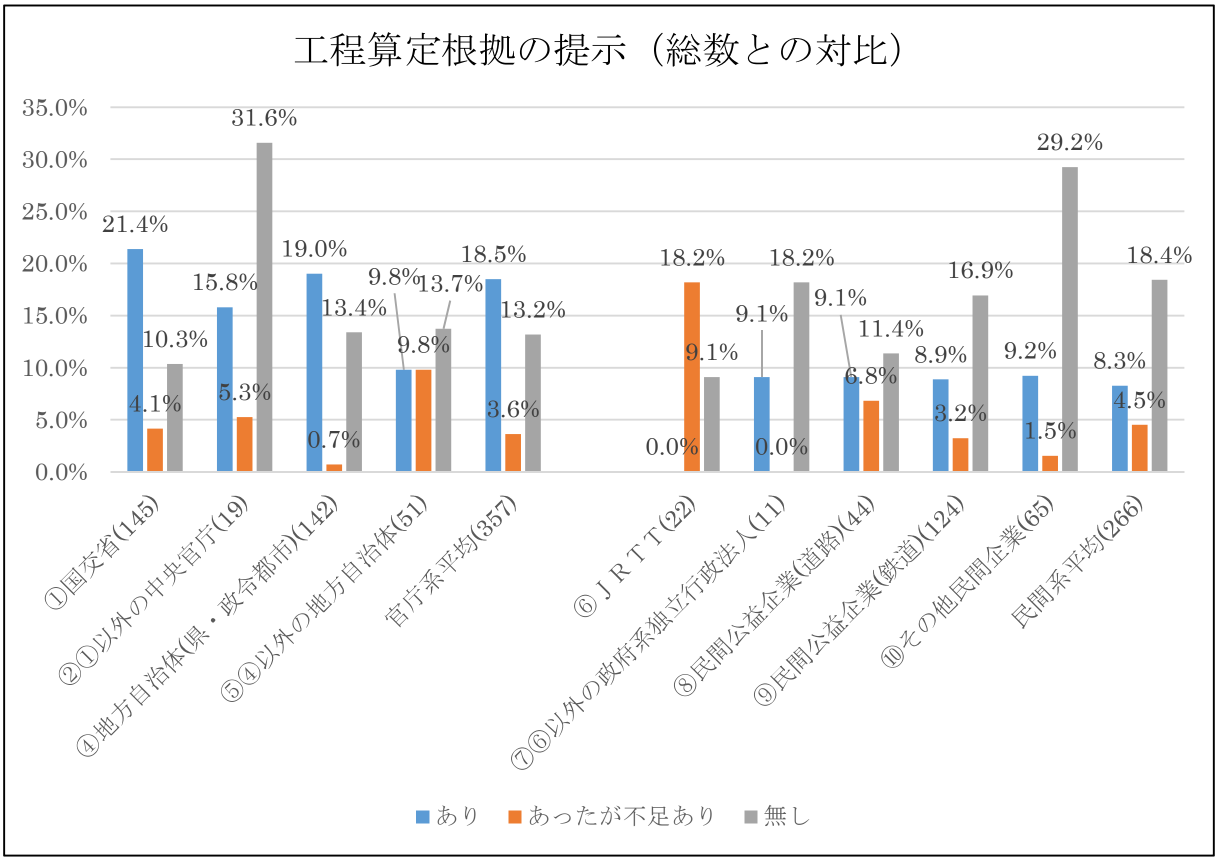
「工事工程の共有は国交省発注でも進んでいない」

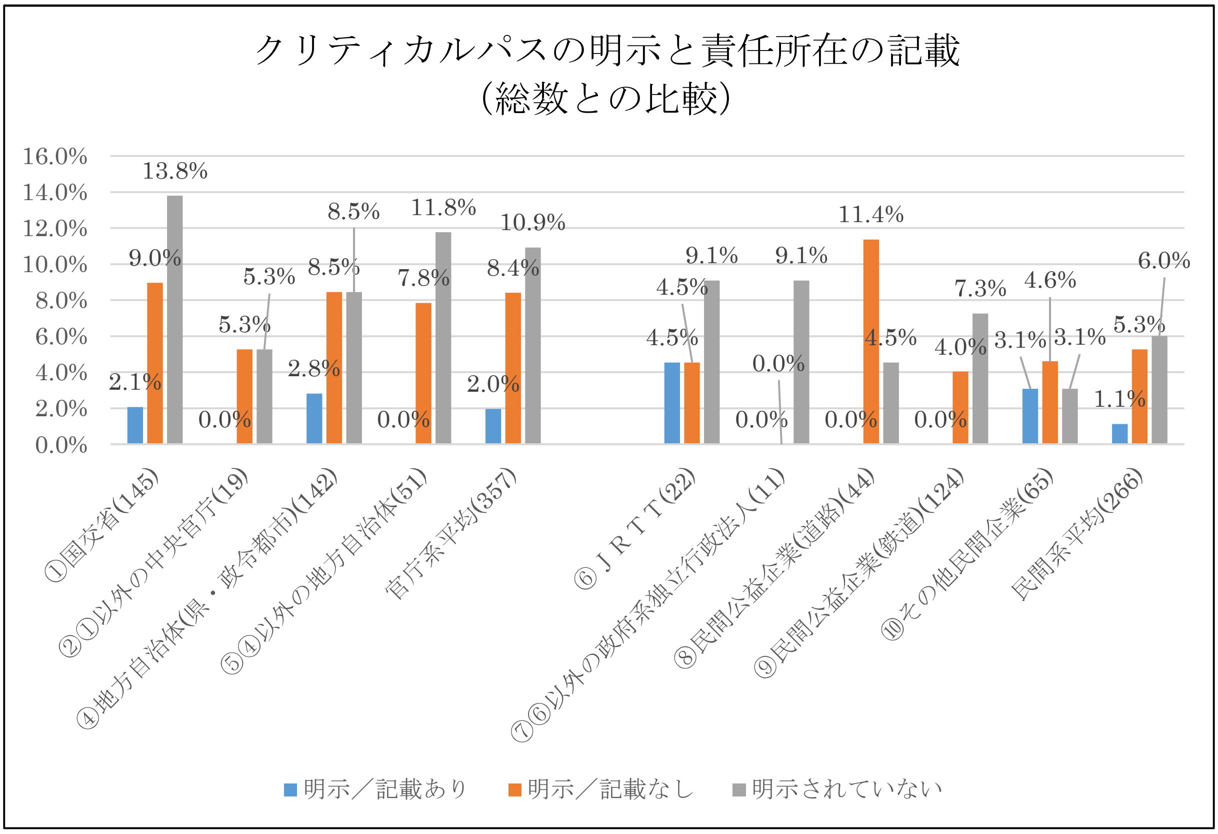


【考察】

２０１７年度から工程の共有化を原則としているにもかかわらず、工程表の共有はまだ進んでいないようです。

「工程算定根拠の開示・クリティカルパスの明示は道半ば」

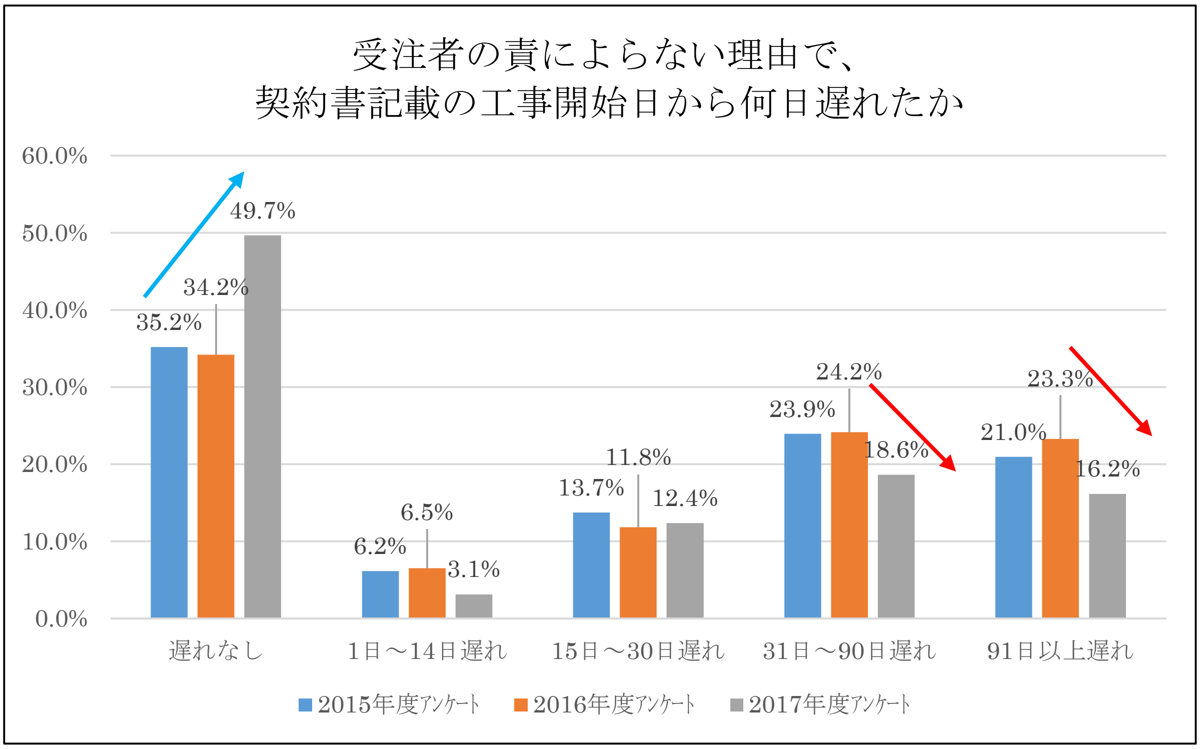




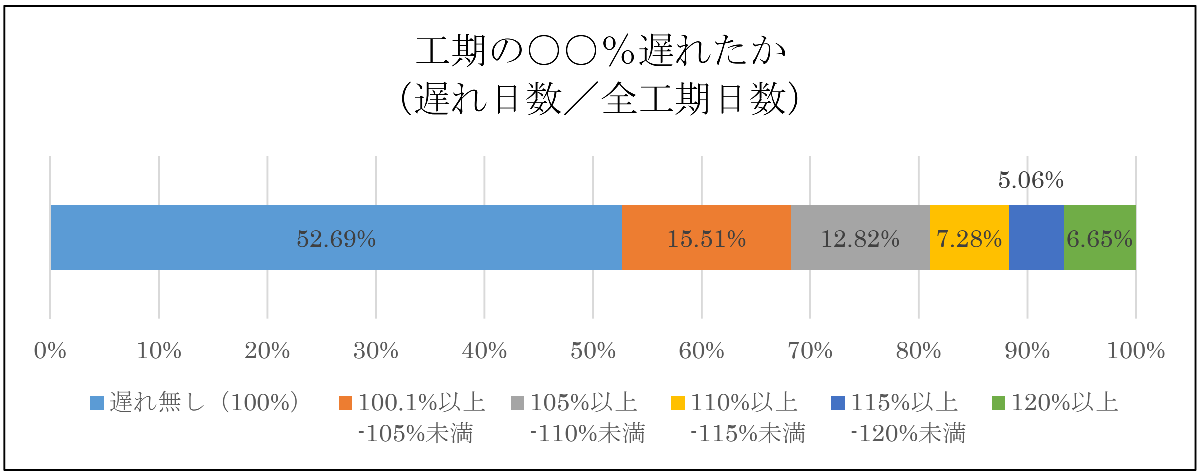
7 着工の遅れについて

発注時点で調整不足や協議の未解決により着工が遅れるという事象があり、適切な工期設定をしても全体の工期を圧迫するという問題があります。週休 2 日を実現するためにも着工の遅れを解決する必要があります。

「着工遅れは減少傾向」



「工期の 1 割を超える遅延は 3 割」「平均は 105.2%」



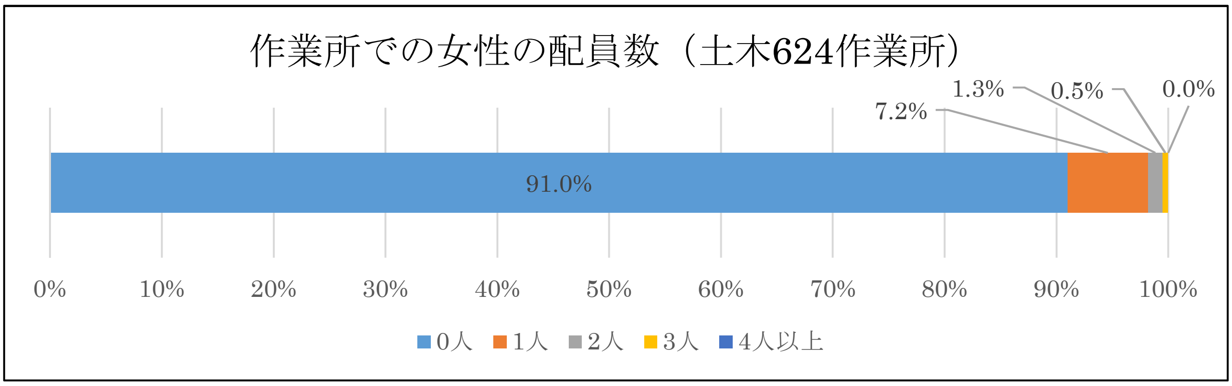
【考察】

着工の遅れは全体的には減少傾向にあるようです。工期全体を 100 とした時の遅れ日数を%で表すと下図になり、平均値は 105.2%です。生産性については色々な視点がありますが、ゼネコン職員の人月施工高で考えれば、着工の遅れを解消すると生産性が 5%ＵＰすることになります。

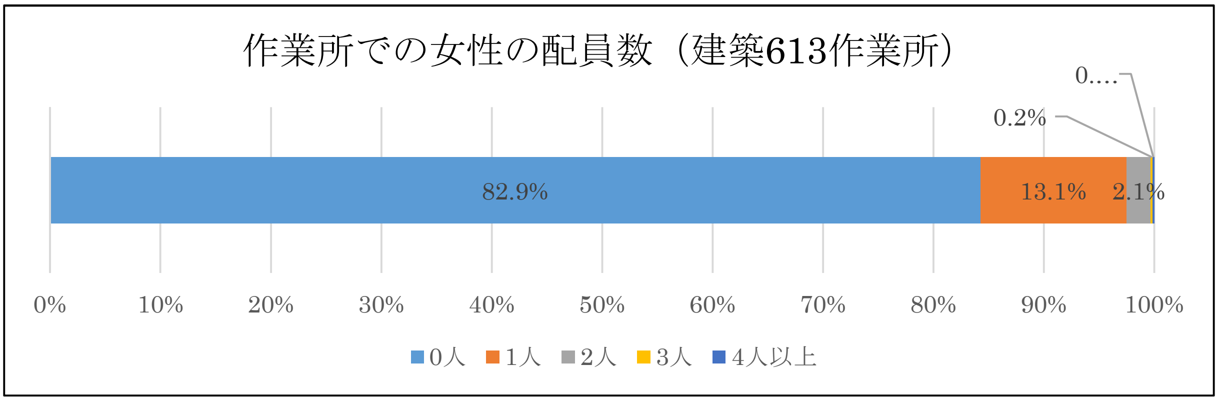
Ⅴ　作業所での女性活躍推進の現状

1　作業所での女性の配員数

「女性が配員されている作業所は１割を切る」



（参考　建築作業所）

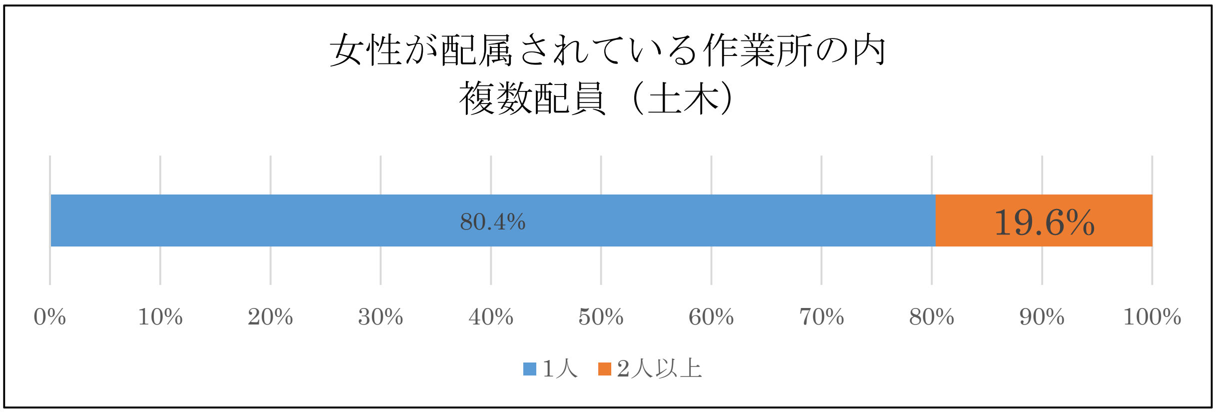


【考察】

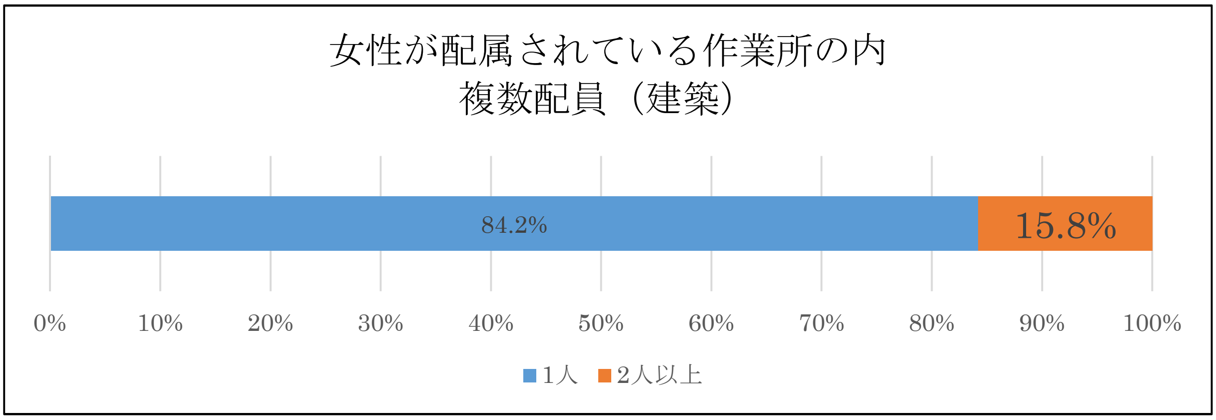
女性が配員されている作業所は一割に満たず、人数では 184 人（全体の 2.7%）という結果となりました。建築作業所の方が女性配置は若干進んでいるようです

2　女性が配属現場での複数配置

「**女性の複数配置作業所は約 2 割**」



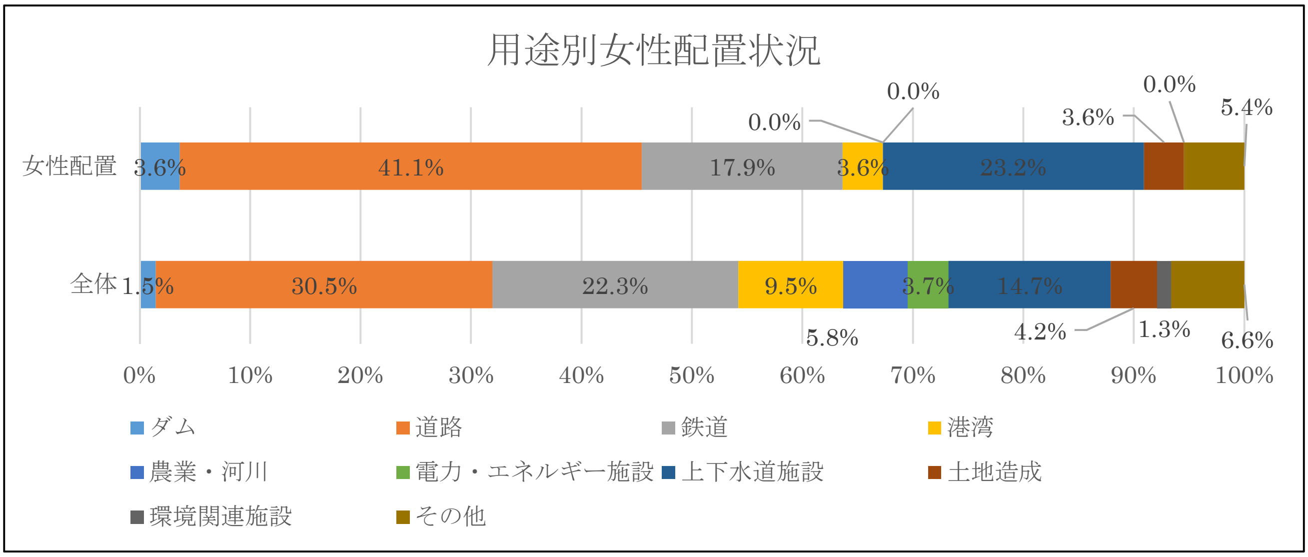
（参考　建築作業所）



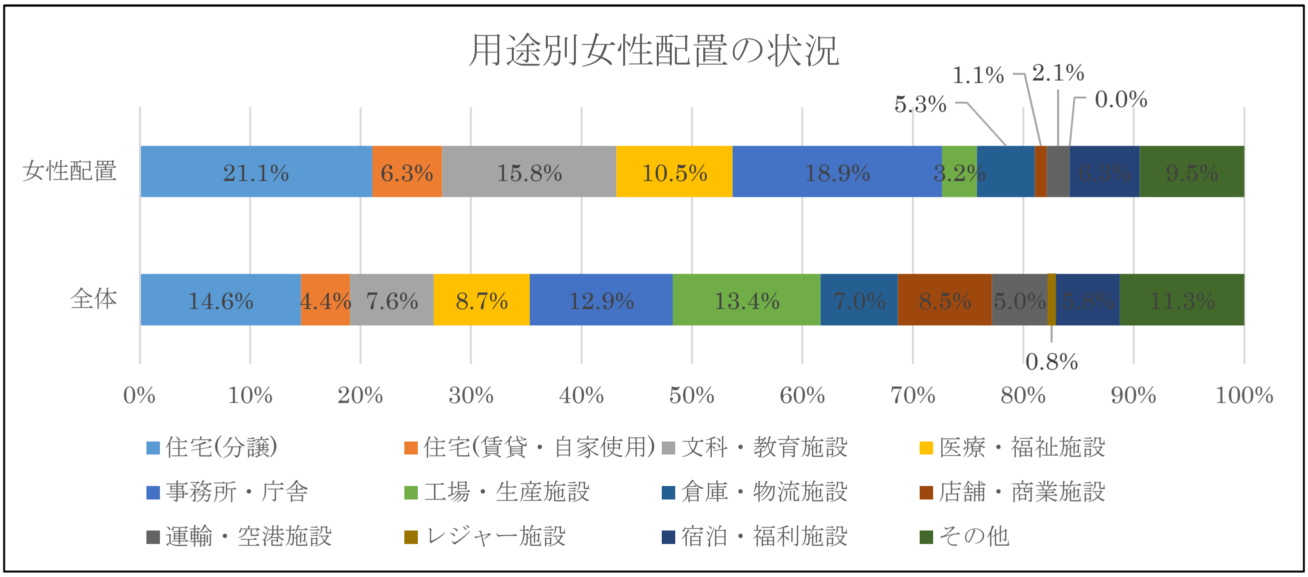
【考察】

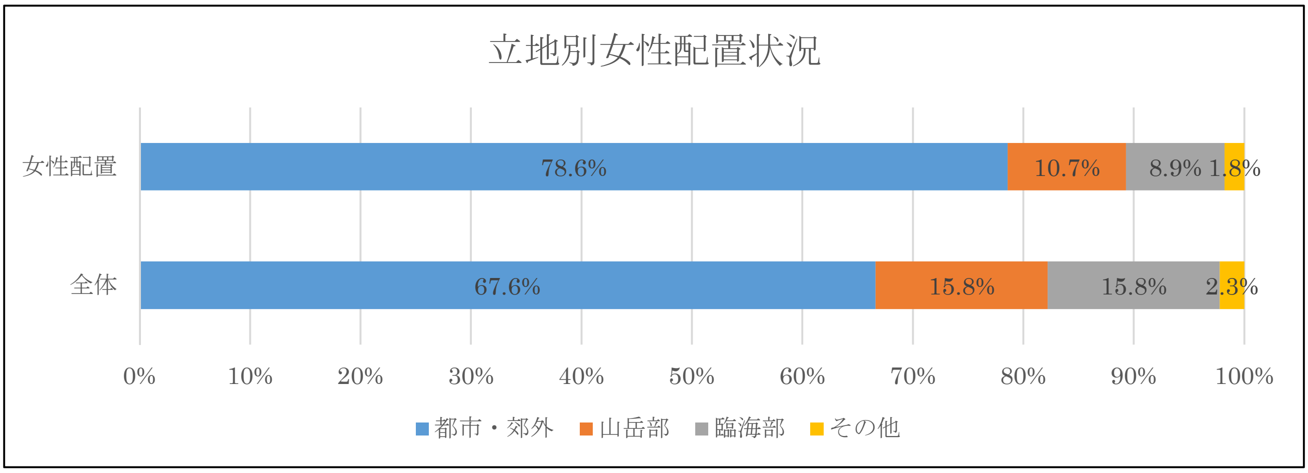
絶対数としては少ない作業所での女性配員ですが、そのうちの 19.6%の作業所で複数人の配員としていました。女性の配員についてはある程度の配慮をしていることがうかがえます。

3　用途・立地別



（参考　建築作業所）





Ⅵ　自由記述の抜粋

本アンケートでは選択肢とともに自由記述欄を設けています。種類ごとに抜粋してご紹介します。

※　【】内　　【現在従事している作業所の発注者種別　用途　着工年月】

1　各種施策について

各種施策については国交省以外の発注者への波及が重要なことだと考えられています。各種施策の波及について抜粋します。

"様々な現場（官庁・民間を問わず）の隅々まで施策がスピード感をもって浸透するように願います。自分の子供に勧められるような魅力ある建設産業になることを切に希望します。

【 ⑧民間公益企業(道路) 道路 201703 】570"

"４週８閉所は、個々の会社、個人が動いて実現できる問題ではない。主導的立場で、官工事はもちろんであるが、民間発注工事を含めた発注者への指導をお願いしたい。

【 ⑤地方自治体(④以外の市町村・広域組合など) 土地造成 201412 】4"

"国交省や国の考えが、地方まで浸透していない。民間企業においてはほぼ皆無となっている。首長へ国からの強い指導が無いことには地方や民間まで降りてこない。

【 ⑤地方自治体(④以外の市町村・広域組合など) 上下水道施設 201610 】364"

"国土交通省以外の発注者では、このような対策の認識が皆無であり、発注者側の根本的な意識改革が必要である。

【 ⑥鉄道建設運輸施設整備支援機構 鉄道 201707 】476"

"国交省が音頭を取りどんどん4週８休を推進していき、それが民間へも浸透し建設業全体に一日でも早く広がっていくことを切に願っています。

【 ⑩その他民間企業 電力・エネルギー施設 201701 】507"

"国交省の標準を他の官庁、民間工事へ強く指導してほしいと思います。

【 ④地方自治体(県・政令都市) 鉄道 201608 】586"

2　具体的施策の提案

アンケートの中では具体的な施策についての提示もありましたので紹介します。

"年度単位での発注、工期設定が年度末での休日返上での工程管理を生んでいる大きな要因です。国土交通省には、工期設定、延長を柔軟に行ってほしいと思います。工事評点をつけられる現在の工事環境では、「請け負け体質」は全く払拭されない

【 ④地方自治体(県・政令都市) 電力・エネルギー施設 201705 】122"

"多くの現場が契約書に記載されている「年度出来高の消化」に縛られていると思うが、この縛りを取り除くには、その原因である予算を年度内に消化しなければならないという工事とは全く関係ない役所のシステムを取り除く必要がある。このシステムのために血のにじむような無駄な努力をしている現場が多くあると思う。

【 ①国土交通省 道路 201703 】143"

"本当に働き方改革を実現するのであれば、須く今の工期を一律延ばす（1．2倍、週６日労働→週５日労働）事が最も有効だと思います。

【 ①国土交通省 その他 201606 】18"

"監理技術者制度の廃止。個人の実績に基づく配置の固定化は、生産性を大きく低下させるとともに、単身赴任とならざるを得ない状況を作り出し、働き方改革に逆行している。

【 ⑥鉄道建設運輸施設整備支援機構 鉄道 201312 】138"

"単身赴任など生活環境へ影響する監理技術者制度を廃止してほしい。廃止できないなら、当初工期を満了したら工期延期分は要件を満足できていたら他の人物と交代可とするなど、人間に配慮した制度にしてほしい。

【 ④地方自治体(県・政令都市) 港湾 201503 】167"

3　監督官について
　ゼネコンや技能労働者に限らず発注者側の技術者不足も深刻化していると伺います。監督官への意見を抜粋しました。

"○○空港事務所には土木職員が１人しかおらず、兼務となっているため、当局側が工事全般について関われていない。

【 ①国土交通省 その他 201703 】205"

"2 年毎に職員が移動することが定例となっているため、問題を先送りしようとする風潮がみられる。発注者側の工事施工に対する理解が不足している。受注者の意見を真摯に聞く姿勢を持っていただきたい。

【 ①国土交通省 道路 201502 】281"

"国交省の職員が残業している現状なので、国交省職員から働き方改革が必要。
若い職員を休ませるために管理職が残業しているのが現状であるが、そのような長時間労働している管理職を見ていて、管理職になりたいと思う若い職員などいるわけはないので、若い職員の離職につながっていると思う。

【 ①国土交通省 道路 201610 】282"

"残業、休日出勤が当たり前の産業が「建設産業」です。これを「働き方改革」の旗振りのもとで魅力ある産業に変貌させるためには、まず所管官庁である国交省内部の末端職員までの意識改革が必要です。建設産業を魅力あるものに変える最後のチャンスかもしれません。

【 ④地方自治体(県・政令都市) その他 201503 】483

"国家公務員は労働時間管理の意識が低すぎる。働き方改革の旗振り役の内閣府や厚生労働省はまず他の官庁に指導を行うべきである。国交省などには、官庁職員は平日１７時以降や土日祝日等に外部へのメールや電話を原則禁止にするなど思い切った施策を実施してもらいたい。

【 ①国土交通省 道路 201610 】587"

"担当監督官交代時の引継ぎの悪さは、目に余るもの有り。国交省らしいといえばそれまで。
全てが上から目線での対応はいかがなものか。

【 ①国土交通省 道路 201509 】628"

4　設計について

プロジェクト全体の上流工程である設計業務が適切に行われることで、週休2日が進むと考えられます。設計についての意見を抜粋します。

"変更協議が不必要な設計レベルを要求したい。とりあえずかたちは作った的な設計が多すぎる。施工と同じく設計業務も時間が足りないのではと思う。

【 ①国土交通省 道路 201709 】341"

"設計者が納品書類として提出されている業務成果報告書等を受注後に開示して頂きたい。設計思想や設計段階の工期の設定等が把握できないと現場踏査後に設計との相違点・今後の問題点についての打合せができない部分がある。

【 ①国土交通省 農業・河川 201703 】403"

5　広報について

担い手確保のためには建設業の魅力をアピールすることも必要だと思います。

"今のご時世３K といわれるような職種ではないと思う。誇りを持って日本の発展に寄与している職業であり、昨今のマスコミによるゼネコンへの負のイメージ洗脳が全てである。もっと良いイメージを広げていけるよう、技術力や貢献度を広報してほしい。

【 ⑩その他民間企業 鉄道 201609 】318"

"建設産業に従事する人材（職員、技能労働者）を確保するために、建設業のイメージアップをさらに図ってもらいたい。建設業がなくてはならない産業であること、社会に貢献できる魅力的な産業であることをもっと世間に発信していただきたい。

【 ④地方自治体(県・政令都市) 港湾 201510 】578"

6　働き方改革の推進について

働き方改革の下建設産業では長時間労働の削減など効果が表れつつありますが、一方でその急激な変化で組合員は疲弊している面もあります。日建協では今後「ジタハラ」についても注目していかなければと考えています。

"国交省発注工事については、少しずつ週休 2 日に向けての取り組みが進んでいるのは感じているが、民間発注の工事については難しいと思われる。現場は休みたくとも休めないのが現状である。会社は・時短の推進・休日取得の推進を現場に指示するだけで、具体的な改善策を示さず現場に責任を押し付けている。時短と休日取得のプレッシャーによって現場職員全体のモチベーションが下がってきている。現場の責任者としてもやりきれない。

【 ⑨民間公益企業(鉄道) - 201701 】56"

"建設業界の時短について、発注者も含めた建設産業全体の構造から見直さないと解消されない問題と思います。現場に従事する技術者たちは、これらの圧力により苦しい立場に追い込まれています。早急に救いの手が差し伸べられることを願わずにはいられません。

【 ⑧民間公益企業(道路) 道路 201404 】75"

Ⅶ 基礎データ

回答者の従事している職務

回答者の従事している職務	件数	比率	比率(不明除く)
現場代理人、作業所所長等	463	73.30%	73.40%
監理技術者、主任技術者、副所長等	103	16.30%	16.30%
担当技術者	65	10.30%	10.30%
不明	1	0.20%	
総数	632	100.00%	

回答者の年齢

回答者の年齢	件数	比率	比率(不明除く)
35 歳未満	59	9.30%	−
35 歳～39 歳	50	7.90%	−
40 歳～44 歳	101	16.00%	−
45 歳～49 歳	214	33.90%	−
50 歳～54 歳	110	17.40%	−
55 歳以上	98	15.50%	−
不明	0	0.00%	
総数	632	100.00%	

従事している作業所の着工年月

着工年月	件数	比率	比率(不明除く)
2015 年 3 月以前	137	21.70%	21.90%
2015 年 4 月～2016 年 3 月	127	20.10%	20.30%
2016 年 4 月～2017 年 3 月	243	38.40%	38.80%
2017 年 4 月以降	120	19.00%	19.10%
不明	5	0.80%	
総数	632	100.00%	

従事している作業所の竣工年月

竣工年月	件数	比率	比率（不明除く）
2018 年 2 月以前	159	25.20%	25.30%
2018 年 3 月	169	26.70%	26.90%
2018 年 4 月～2019 年 3 月	171	27.10%	27.20%
2019 年 4 月以降	129	20.40%	20.50%
不明	4	0.60%	
総数	632	100.00%	

従事している作業所の工期日数

工期日数	件数	比率	比率（不明除く）
1年未満（365 未満）	127	20.10%	20.30%
1年～1年6ヶ月未満（366～548）	62	9.80%	9.90%
1年6ヶ月～2年未満（549～731）	88	13.90%	14.00%
2 年以上（732 以上）	350	55.40%	55.80%
不明	5	0.80%	
総数	632	100.00%	

従事している作業所の用途

用途	件数	比率	比率（不明除く）
ダム	9	1.40%	1.50%
道路	189	29.90%	30.50%
鉄道	138	21.80%	22.30%
港湾	59	9.30%	9.50%
農業・河川	36	5.70%	5.80%
電力・エネルギー施設	23	3.60%	3.70%
上下水道施設	91	14.40%	14.70%
土地造成	26	4.10%	4.20%
環境関連施設	8	1.30%	1.30%
その他	41	6.50%	6.60%
不明	12	1.90%	
総数	632	100.00%	

従事している作業所の工種（2つ以内選択）

主な工種(2つ以内選択)	件数	比率	比率(不明除く)
ダム	8	1.30%	1.30%
土工	171	27.10%	27.20%
トンネル	78	12.30%	12.40%
シールド	45	7.10%	7.20%
推進	34	5.40%	5.40%
開削	60	9.50%	9.50%
橋梁(上部)	85	13.40%	13.50%
橋梁(下部)	102	16.10%	16.20%
ケーソン	32	5.10%	5.10%
構造物(カルバート、擁壁)	105	16.60%	16.70%
浚渫	12	1.90%	1.90%
護岸	36	5.70%	5.70%
築堤	20	3.20%	3.20%
舗装	32	5.10%	5.10%
軟弱地盤処理、薬液注入	30	4.70%	4.80%
樋門	6	0.90%	1.00%
維持修繕	54	8.50%	8.60%
埋立て	4	0.60%	0.60%
地中連続壁工	11	1.70%	1.70%
災害復旧	15	2.40%	2.40%
法面	19	3.00%	3.00%
軌道	13	2.10%	2.10%
除染	3	0.50%	0.50%
その他	101	16.00%	16.10%
不明	3	0.50%	
N（%ﾍﾞｰｽ）	632	100.00%	

従事している作業所の勤務地

勤務地	件数	比率		勤務地	件数	比率
北海道	20	3.20%		兵庫	13	2.10%
青森	5	0.80%		京都	10	1.60%
岩手	30	4.70%		奈良	2	0.30%
秋田	1	0.20%		滋賀	7	1.10%
山形	3	0.50%		和歌山	7	1.10%
宮城	24	3.80%		岡山	5	0.80%
福島	13	2.10%		広島	8	1.30%
群馬	6	0.90%		山口	9	1.40%
栃木	2	0.30%		島根	3	0.50%
茨城	13	2.10%		鳥取	4	0.60%
東京	111	17.60%		香川	5	0.80%
神奈川	46	7.30%		愛媛	8	1.30%
千葉	16	2.50%		徳島	2	0.30%
埼玉	17	2.70%		高知	3	0.50%
愛知	42	6.60%		福岡	13	2.10%
三重	7	1.10%		佐賀	2	0.30%
岐阜	19	3.00%		熊本	8	1.30%
静岡	14	2.20%		長崎	13	2.10%
長野	8	1.30%		大分	5	0.80%
山梨	13	2.10%		宮崎	4	0.60%
新潟	16	2.50%		鹿児島	1	0.20%
富山	1	0.20%		沖縄	7	1.10%
石川	6	0.90%		不明	0	0.00%
福井	9	1.40%				
大阪	51	8.10%		総数	632	100.00%

従事している作業所の配員合計人数

配員合計人数	件数	比率	比率（不明除く）
1 人	18	2.80%	2.90%
2～3 人	133	21.00%	21.30%
4～5 人	150	23.70%	24.00%
6～7 人	105	16.60%	16.80%
8～10 人	97	15.30%	15.50%
11～15 人	70	11.10%	11.20%
16 人以上	51	8.10%	8.20%
不明	8	1.30%	
N（%ﾍﾞｰｽ）	632	100.00%	