

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

2020 年 3 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：708 作業所

うち国交省発注作業所数：116 作業所

調査期間：2019 年 9 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
大森 土屋 関谷 高島
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. 2019年9月の土木作業所職員の平均休日取得状況、作業所の閉所状況	
2018年に比べ8休以上が53.1%に増加	
土木は建築に比べると休日取得率は高い	
閉所は昨年より進んでいるが8閉所以上の実施はまだ全体の約3割	
休日取得同様閉所状況においても土木の数値が高い	
2. 発注者別	
各発注者とも休日指数、閉所指数が増加	
3. 国交省整備局別	
4週8休指数、4週8閉所指数ともに全ての整備局で伸びている	
4. 用途別	
ダムと鉄道は閉所指数が低い	
5. 配員別	
配員数が多い作業所ほど閉所指数が低下	
6. 連休の閉所状況	
3連休の閉所率が向上	
II. 2024年までに週休2日（原則土曜閉所）が実現すると思いますか	18
1. 全体	
全体の2／3が実現しないと回答	
2. 発注者別	
JRTTと民間企業（工場・プラント）は約8割が実現しないと回答	
3. 地方整備局別	
中部、北陸、近畿、中国、四国地方整備局では「実現する」の割合が多い	
4. 用途別	
道路と農業・河川、環境関連施設において「実現する」が比較的多い	
5. 2019年9月の閉所実施数別	
閉所日数が多いほど「実現する」の割合が高い	
III. 4週8休、4週8閉所を実現するための必要人員	24
4週8休は「社員の増員では実現できない」が約2割	
4週8閉所は「社員の増員では実現できない」が約6割	
IV. 週休2日（原則土曜閉所）を実現するためには何が必要か	26
土曜閉所を実現するためには何が必要か	
週休2日（原則土曜閉所）実現には発注者や協力業者の理解・協力が不可欠	

V. 各種施策の状況について

28

1. 各施策の記載・運用・効果

【三者会議】

「運用されていて効果を感じる」割合が増加

【設計変更ガイドライン】

「運用されて効果を感じる」割合が「効果を感じない」を逆転

【設計照査ガイドライン】

「運用されて効果を感じる」割合が増加

【設計変更審査会】

「効果を感じる」が微増

【書類簡素化要領】

「運用されて効果を感じる」が増加し「効果を感じない」を逆転

【ワンデーレスポンス】

依然として「効果を感じない」割合が高い

【ASPなどの情報共有システム】

「運用されて効果を感じる」が顕著

【工事一時中止ガイドライン】

「効果を感じない」の割合が多い状況が続く

【ウィークリースタンス】

適用事例が少ないので、今後工事に広く普及することを期待する

2. 各施策の契約書類への記載率の推移

契約書類への「工事一時中止ガイドライン」記載率は徐々に向上

3. ワンデーレスポンス 発注者別 運用・効果

国交省と官庁平均で「効果を感じない」が「効果を感じる」を上回っている。

民間工事ではほとんど運用されていない

4. ウィークリースタンス 発注者別 運用・効果

官庁、民間ともに運用事例が少ない。今後の普及に期待する

5. 工事一時中止ガイドライン 発注者別 運用・効果

官庁工事では全般的に「効果を感じない」の割合が高い

民間工事では運用されている発注者は限られるが「効果を感じない」割合は高い
施策の改善と共に、運用されていない民間発注者への波及に期待する

VI. 平準化について

44

着工月、竣工月ともに3月集中の状況は続いている

VII. 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

45

発注者からの工程表の受領状況は徐々に改善されている

官庁工事では改善が進んでいる
 国交省工事では順調に改善が進んでいる
 工程算定根拠の提示はまだ浸透していない
 クリティカルパスの明示と責任所在の記載は進んでいない

VIII. 着工の遅れについて 48

半数の作業所で着工遅れが発生している
 JRTT の着工遅延割合が高い
 道路、鉄道系において着工遅れが多い
 着工の遅延率はほぼ横ばいの状況

IX. 作業所での女性活躍推進の現状 50

作業所での女性技術者の配員数
 土木作業所における女性技術者は増加傾向

X. 外国人技能労働者について 52

土木作業所では約半数の作業所で外国人技能労働者が就労している
 外国人労働者の就労割合は地域により大きな差がある
 言語（意思疎通）能力が一番の課題

XI. 自由筆記の抜粋 54

1. 2024 年までに週休 2 日（原則土曜閉所）は実現するか
 【「実現する」理由】
 【「実現しない」理由】
2. 発注者に求める改善
3. 行政・業界団体や企業の進める働き方改革に関する意見
4. 技能労働者の人員不足について
5. その他の意見

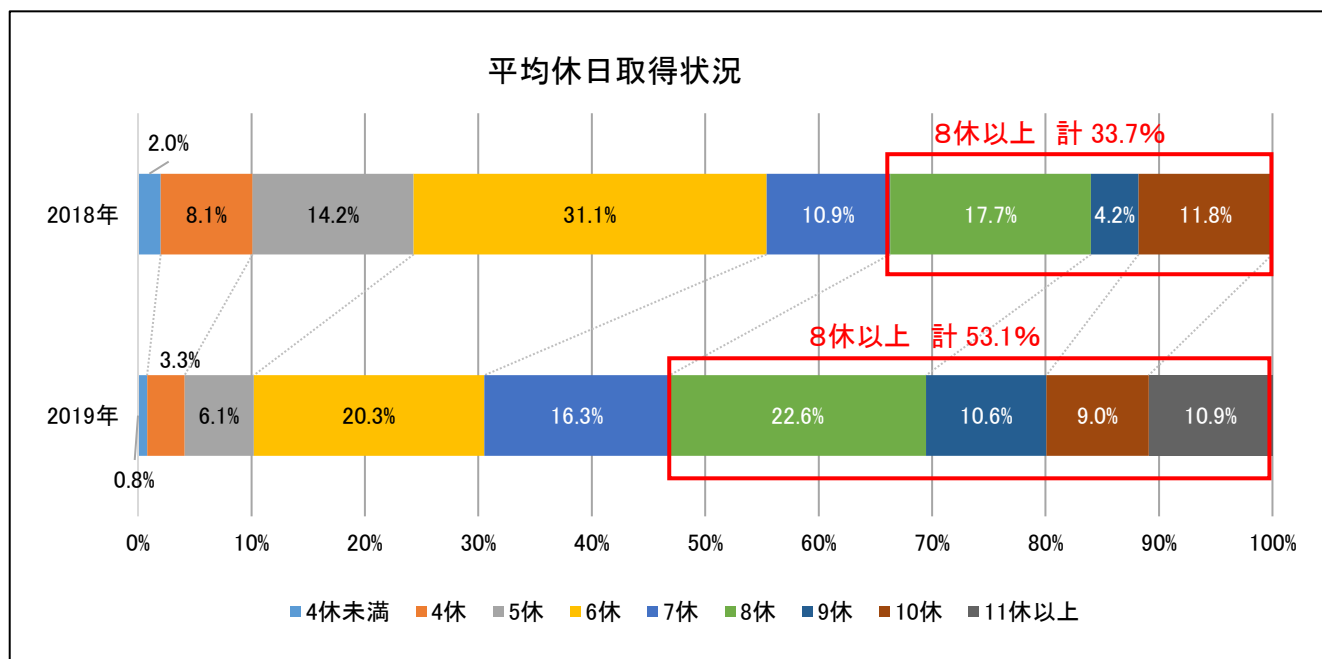
XII. 基礎データ 59

加盟組合別回答数	従事している作業所の所在地
回答者の従事している職務	従事している作業所の配員合計人数
回答者の年齢	発注者別件数
従事している作業所の着工年月	地方整備局別件数
従事している作業所の竣工年月	勤務形態
従事している作業所の工期日数	
従事している作業所の用途	
従事している作業所の主な工種 （2 つ以内選択）	

I. 作業所の「4週8休」と「4週8閉所」の現状

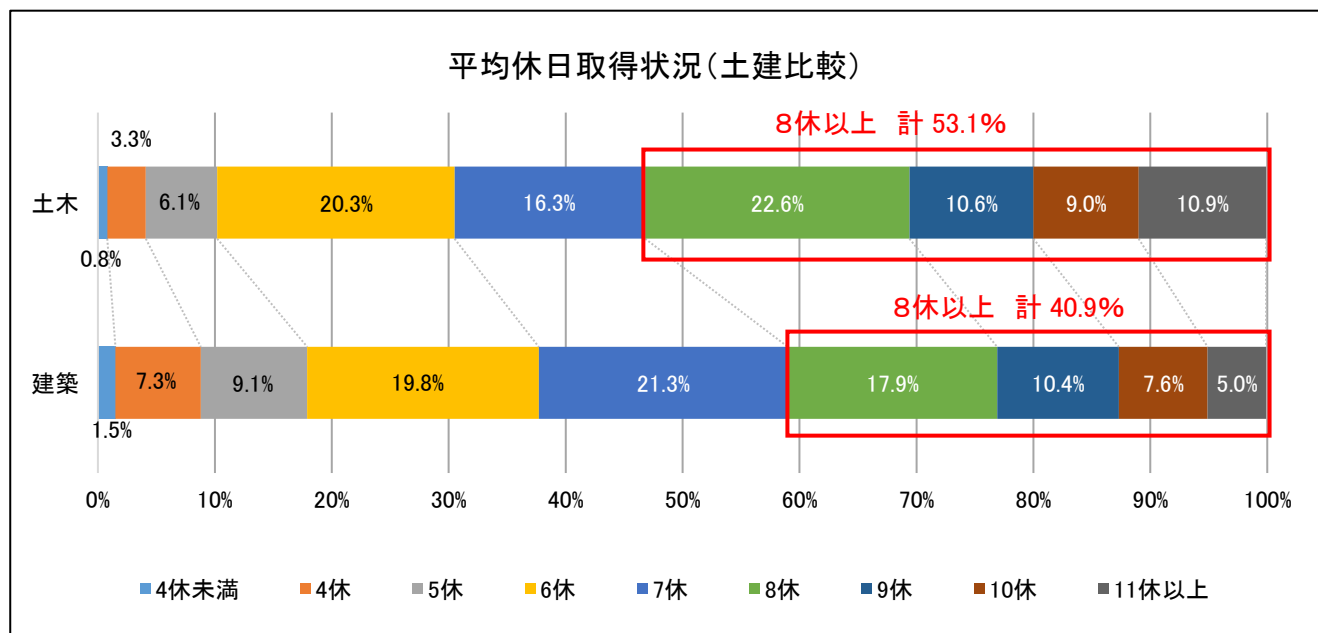
1. 2019年9月の土木作業所職員の平均休日取得状況、作業所の閉所状況

2018年に比べ8休以上が53.1%に増加



※2018年度は10休以上をすべて10休にカウント。

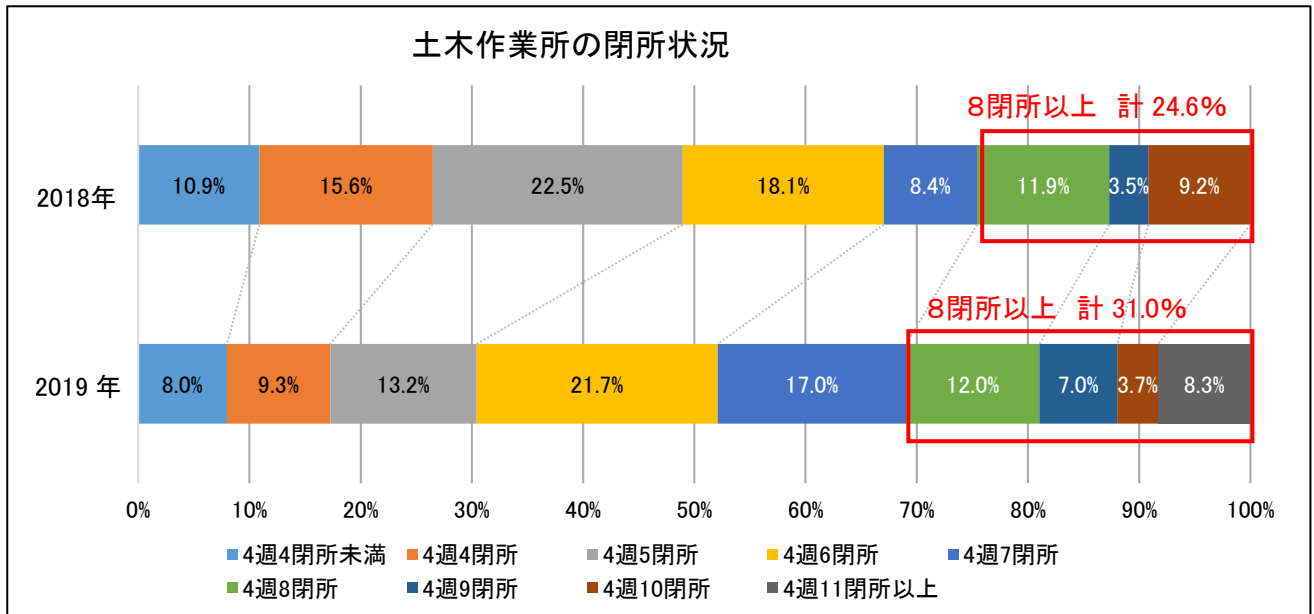
土木は建築に比べると休日取得率が高い



土木 4休未満 (0休—0.0% 1休—0.0% 2休—0.1% 3休—0.7%)

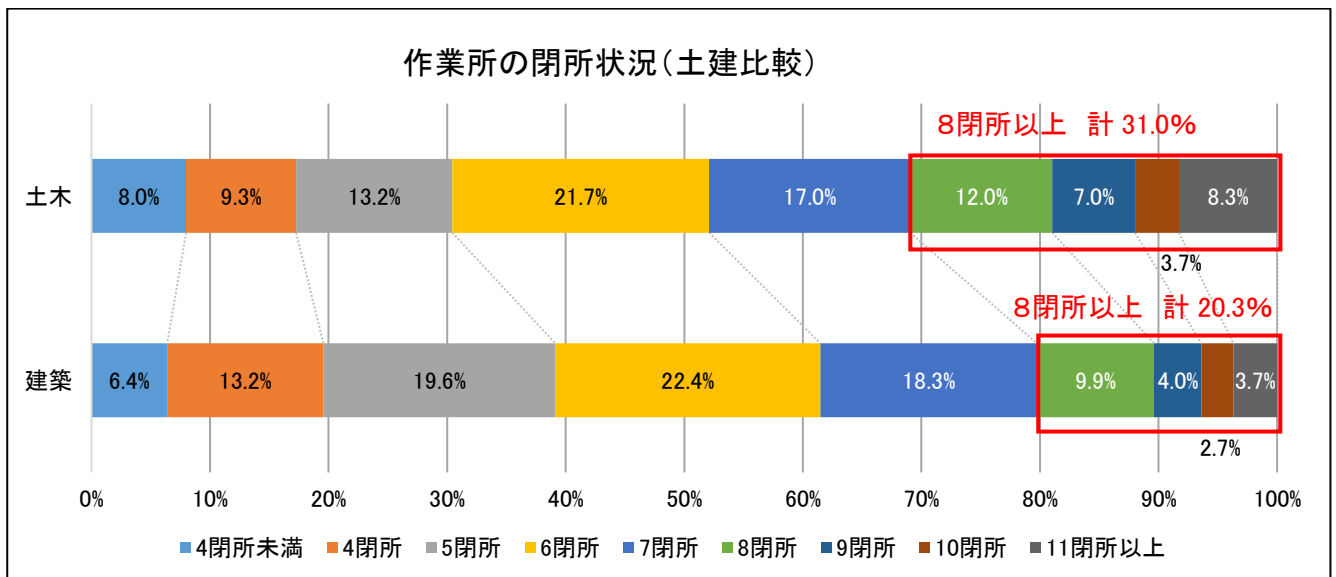
建築 4休未満 (0休—0.3% 1休—0.5% 2休—0.2% 3休—0.5%)

閉所は昨年より進んでいるが 8 閉所以上の実施はまだ全体の約 3 割



※2018 年度は 4 週 10 閉所以上をすべて 4 週 10 閉所としてカウント。

休日取得同様閉所状況においても土木の数値が高い



土木 4 閉所未満 (0 閉所－3.7% 1 閉所－1.4% 2 閉所－0.9% 3 閉所－2.0%)

建築 4 閉所未満 (0 閉所－2.4% 1 閉所－1.0% 2 閉所－1.6% 3 閉所－1.4%)

		2018年	2019年
休 日	平均値	6.67休	7.68休
	指数	4.45	5.59
閉 所	平均値	5.72閉所	6.47閉所
	指数	3.82	4.71

※「4週8閉所（休）指数」とは、調査する月によって土、日、祝日の日数が異なり閉所（休日）数に大きな差異が出るため、経年比較するために4週換算（土、日、祝合計8日）に補正を行ったもの。

以下の式で算出。

$$\text{「4週8閉所（休）指数」} = \frac{\text{総閉所（休日）数}}{\text{作業所数}} \times \frac{8 \text{ 日}}{\text{当月の土、日、祝日数}}$$

2018 9 Sep						
日	月	火	水	木	金	土
26	27	28	29	30	31	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	1	2	3	4	5	6

2018年9月 休日 12日

2019 9 Sep						
日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	1	2	3	4	5

2019年9月 休日 11日

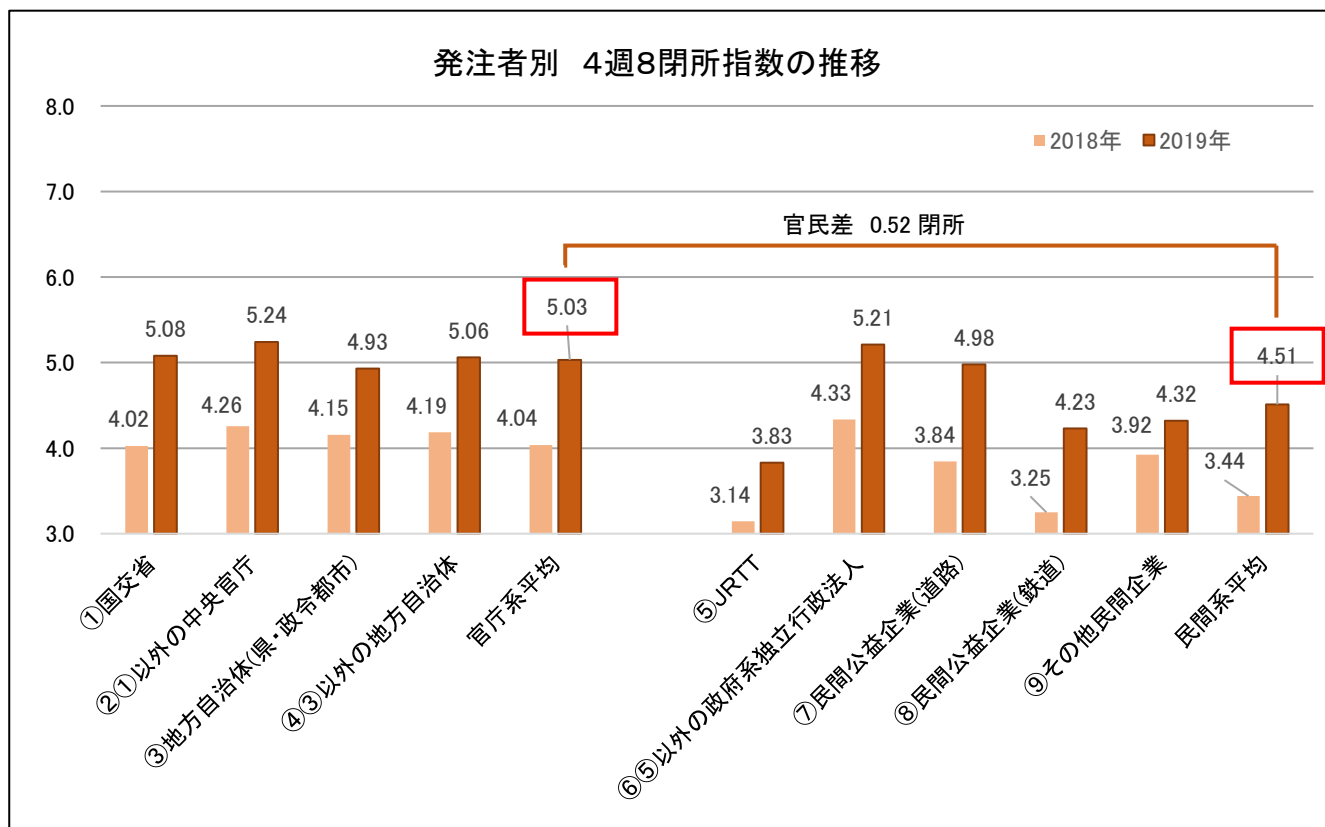
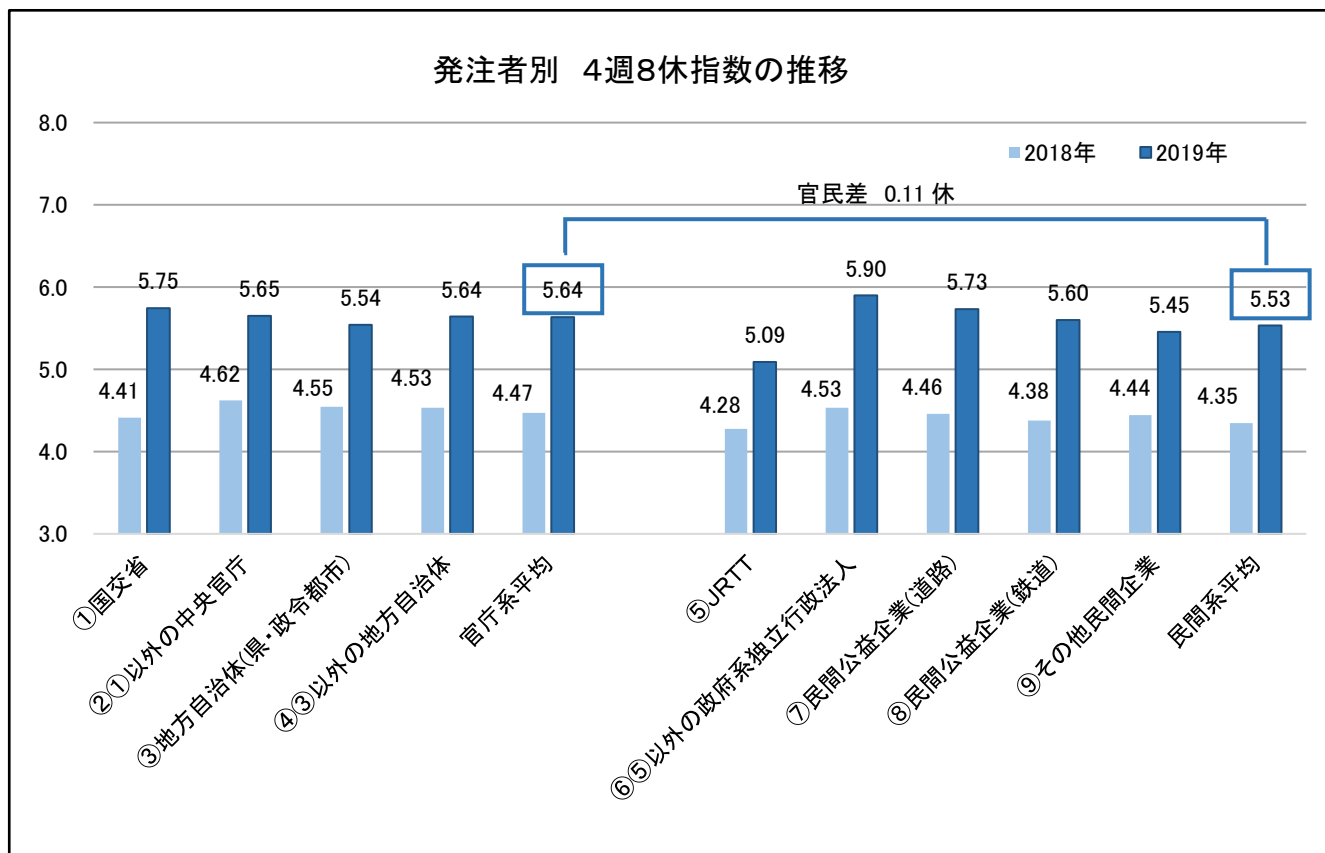
9月の休日取得と閉所の状況を比較すると、4週8休以上取得できている作業所が53.1%あるものの、4週8閉所以上では31.0%にとどまっており、依然として職員が交代で休日は取得できるが、閉所はなかなか出来ないという状況が続いていると考えられる。

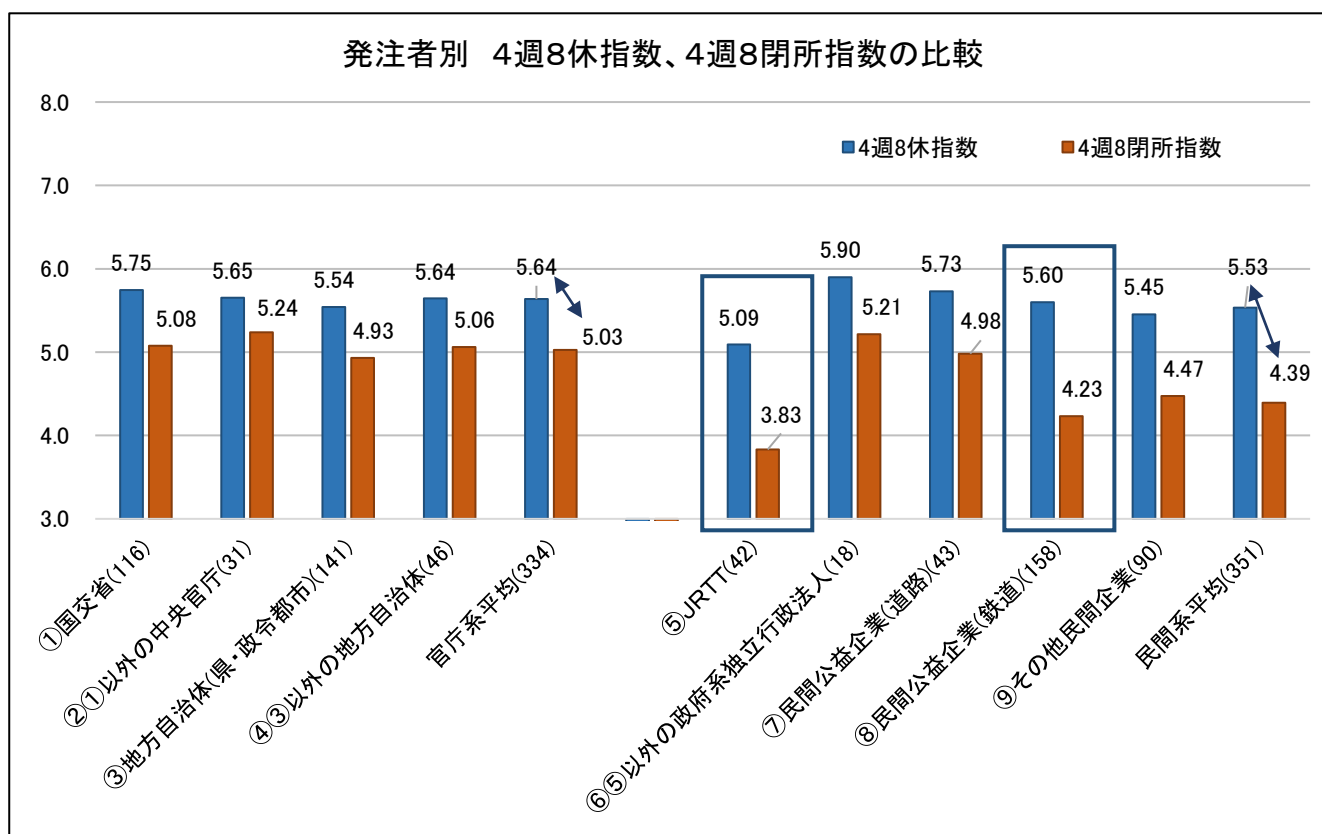
建築作業所と比較すると、平均休日取得状況、閉所状況ともに土木作業所のほうが進んでいる。土木は官庁工事の比率が高く、行政の取り組みが結果に表れていると考えられる。

2019年9月の土木作業所の休日・閉所の状況は平均で7.68休6.47閉所であり、2018年度調査と比較すると1.01休0.75閉所増加。4週8休指数、4週8閉所指数でもそれぞれ1.14休0.89閉所改善している。

2. 発注者別

各発注者とも休日指数、閉所指数が増加





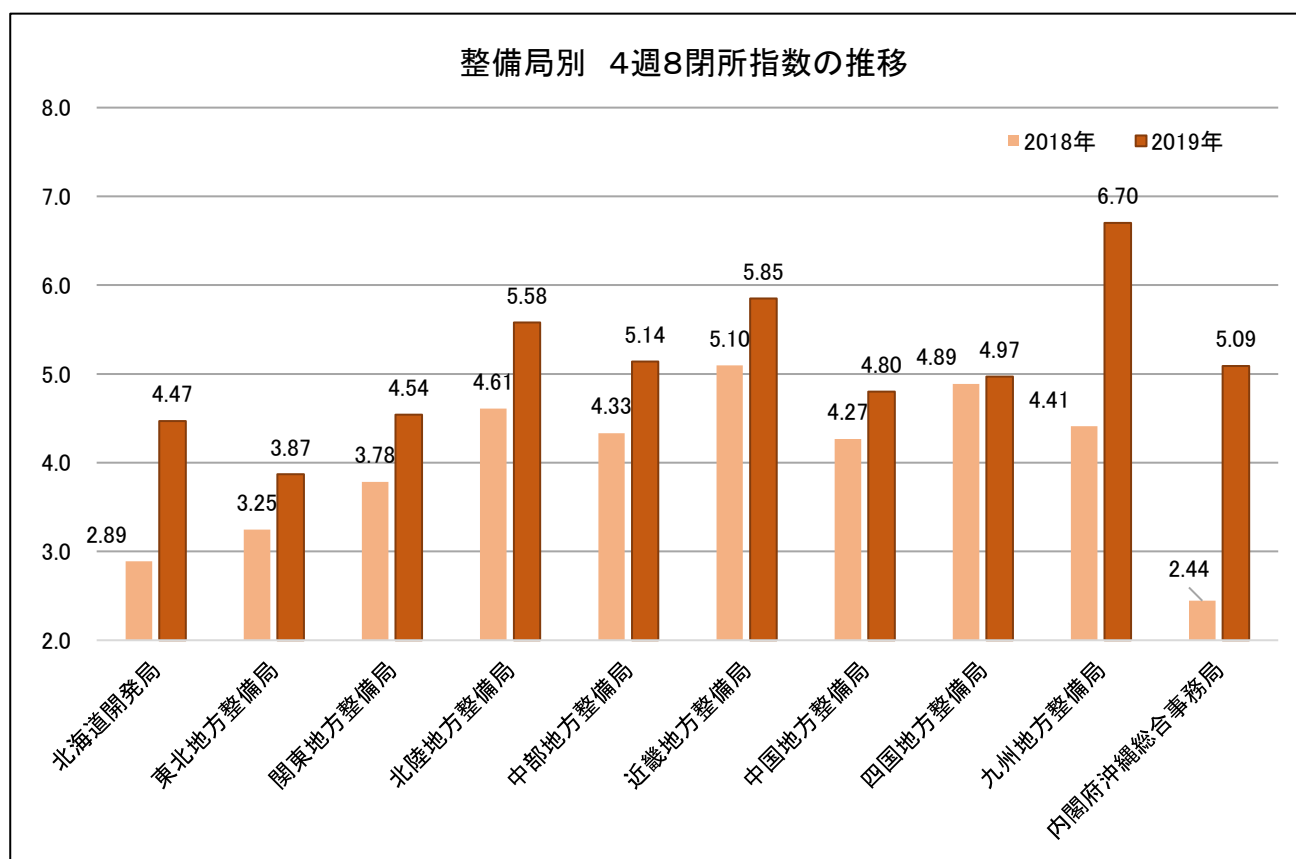
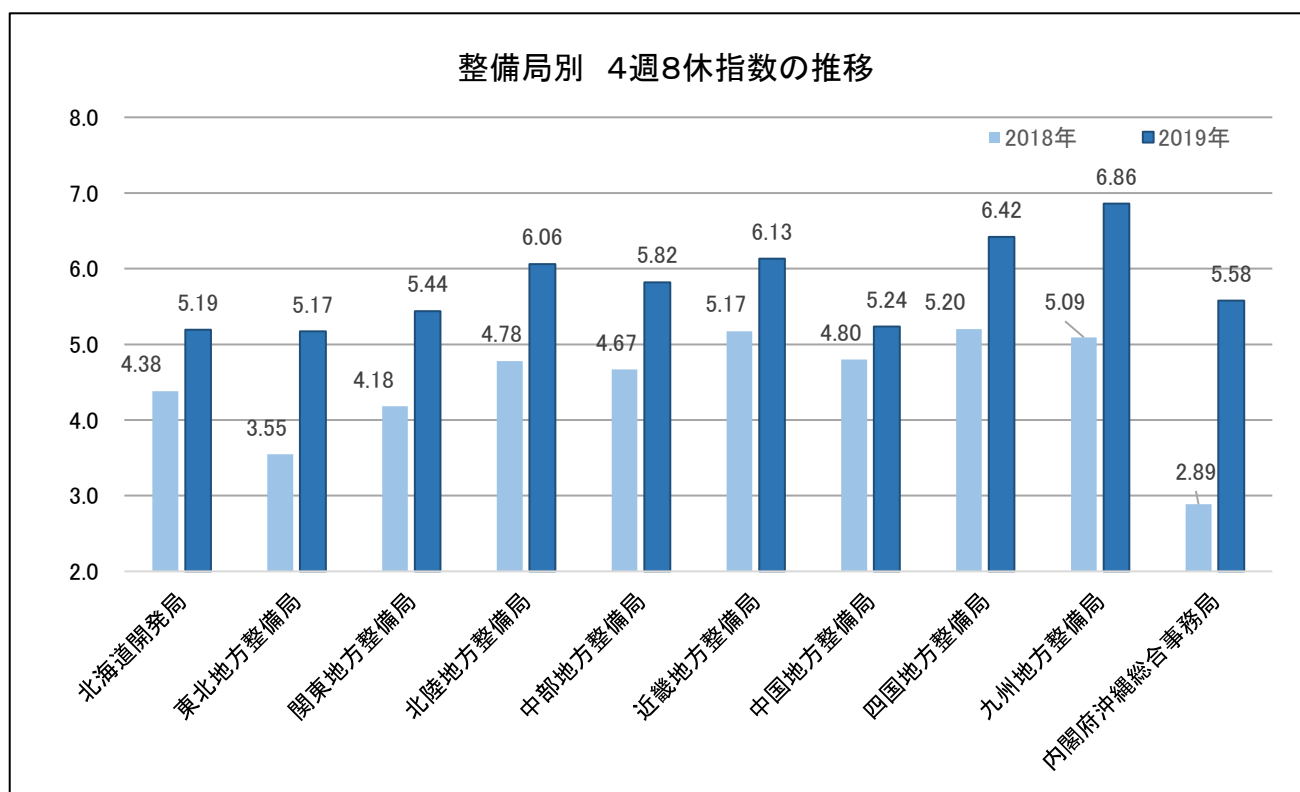
2018年に比べ4週8休指数、4週8閉所指数ともに全体的に改善が見られる。官庁平均と民間平均の比較では、休日指数は0.11休と差は小さいが、閉所指数では0.52閉所の差があり、民間工事では閉所の実施が難しい作業所が多いという結果であった。

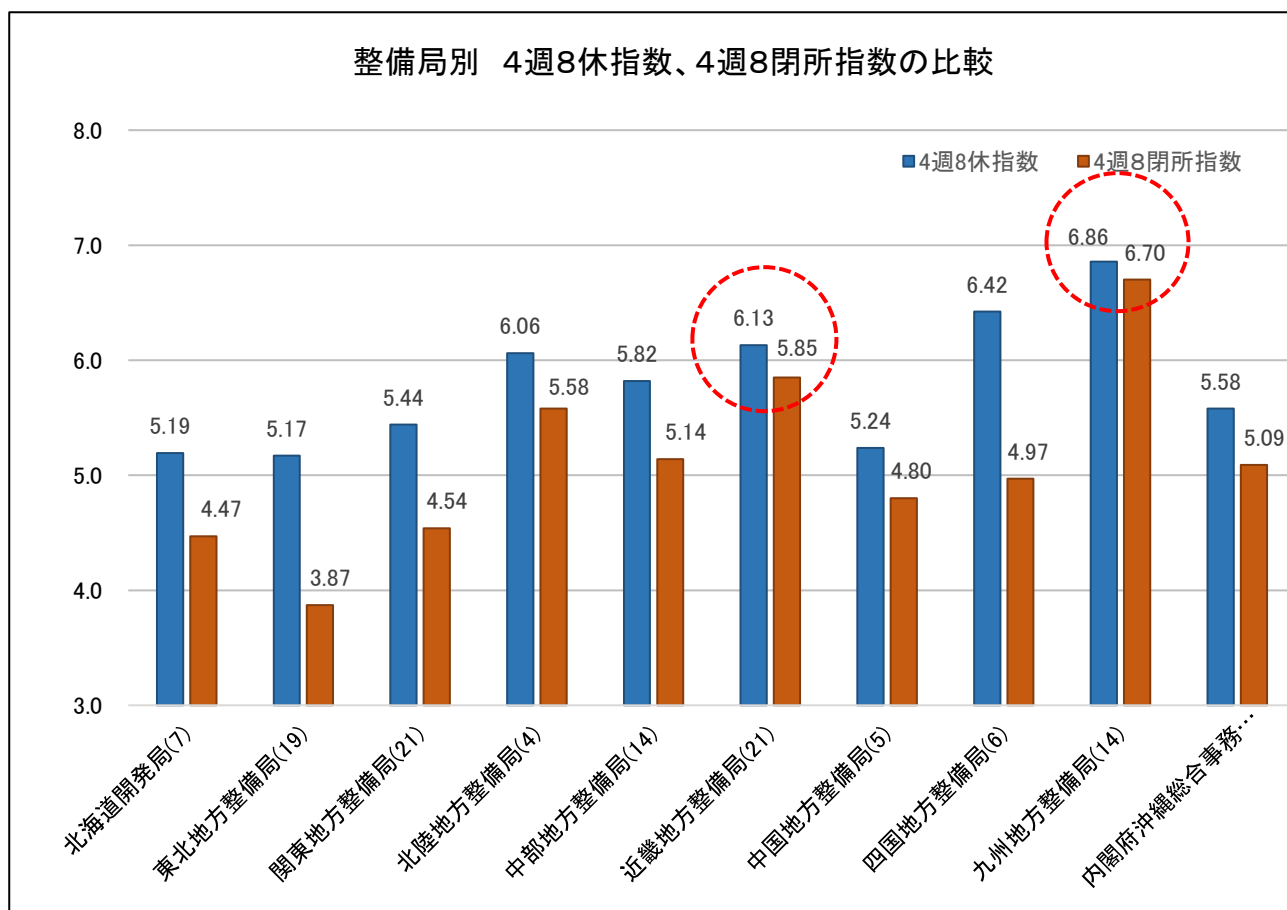
今年度の休日指数と閉所指数を比較すると、官庁工事はその差が小さく、閉所をしての休日取得が民間工事より高い。逆に、民間工事は閉所せずに職員が交代で休日を取得していると考えられる。

2019年の閉所指数を比較すると、鉄道系工事の数値が低い。JR TTは休日指数も低く、鉄道系工事は他工事に比べ休日取得・閉所共に難しい状況と考えられる。

3. 国交省整備局別

4週8休指数、4週8閉所指数ともに全ての整備局で伸びている



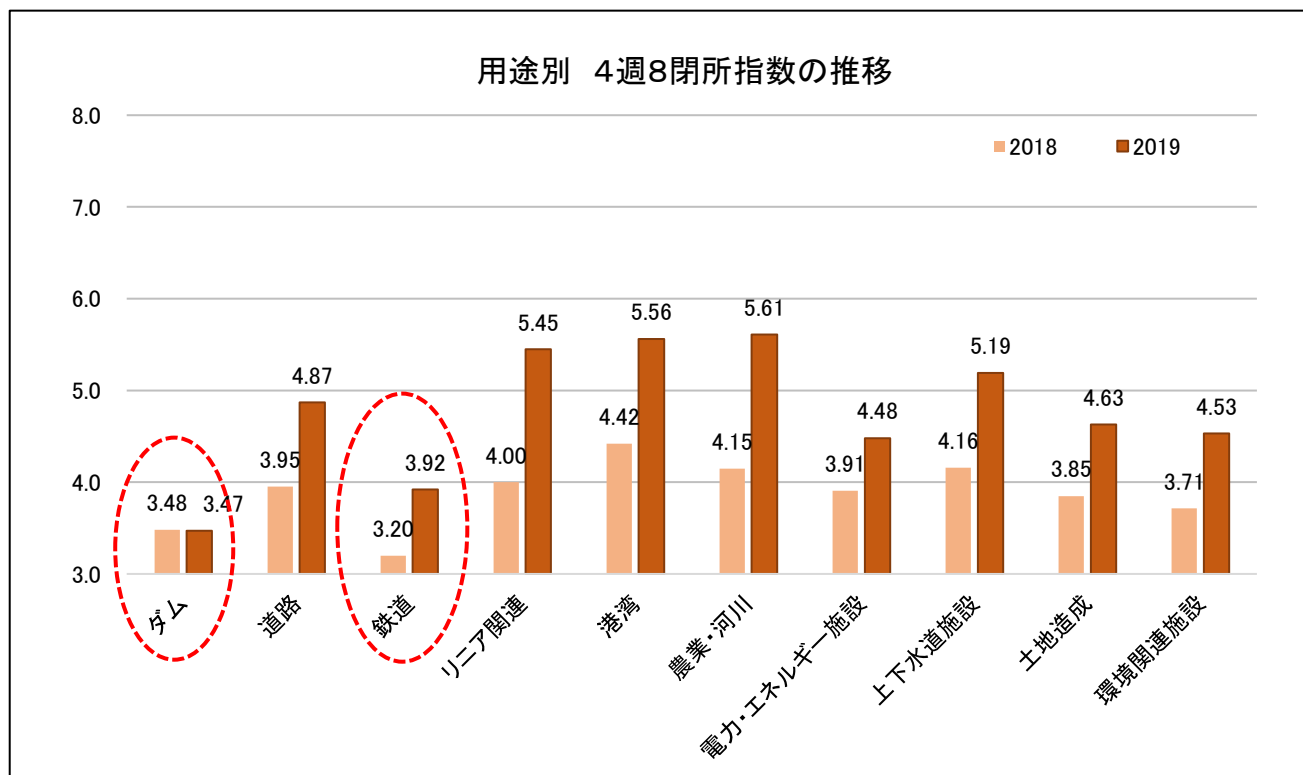
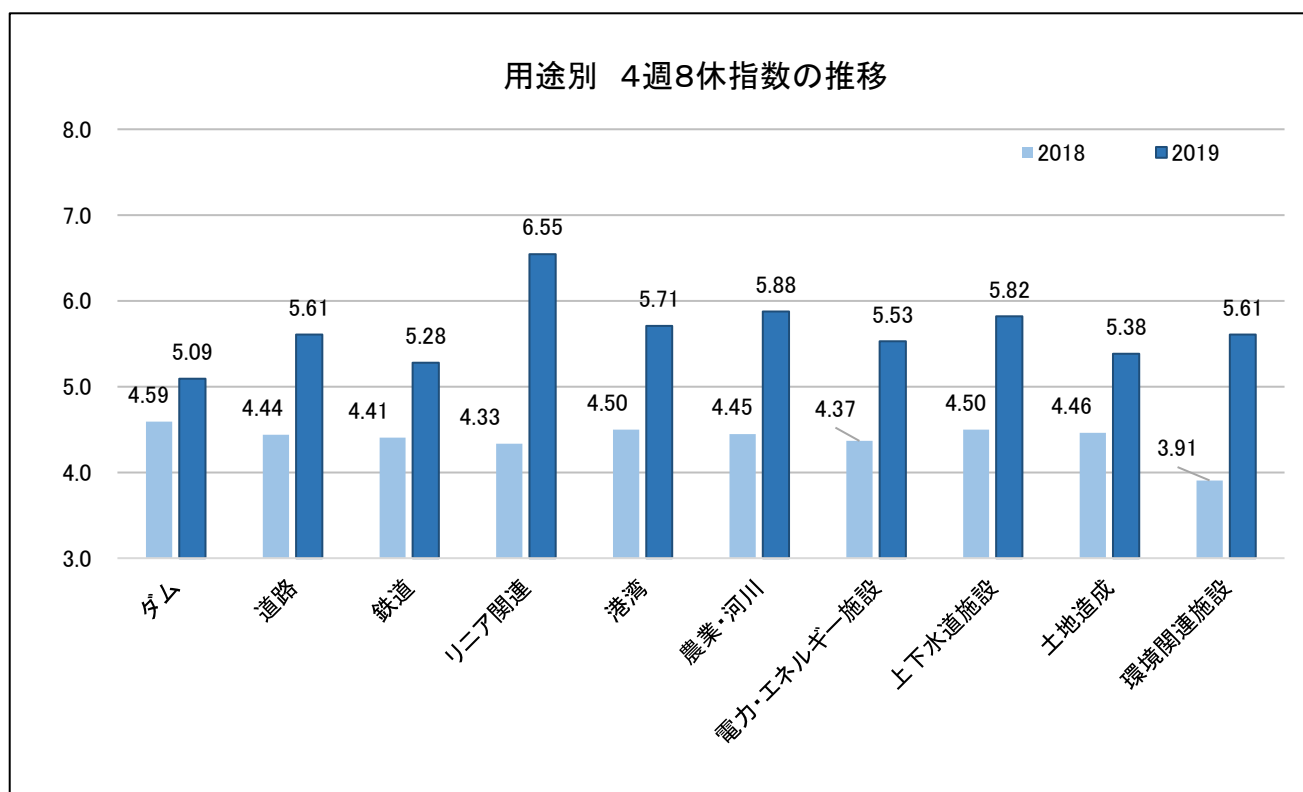


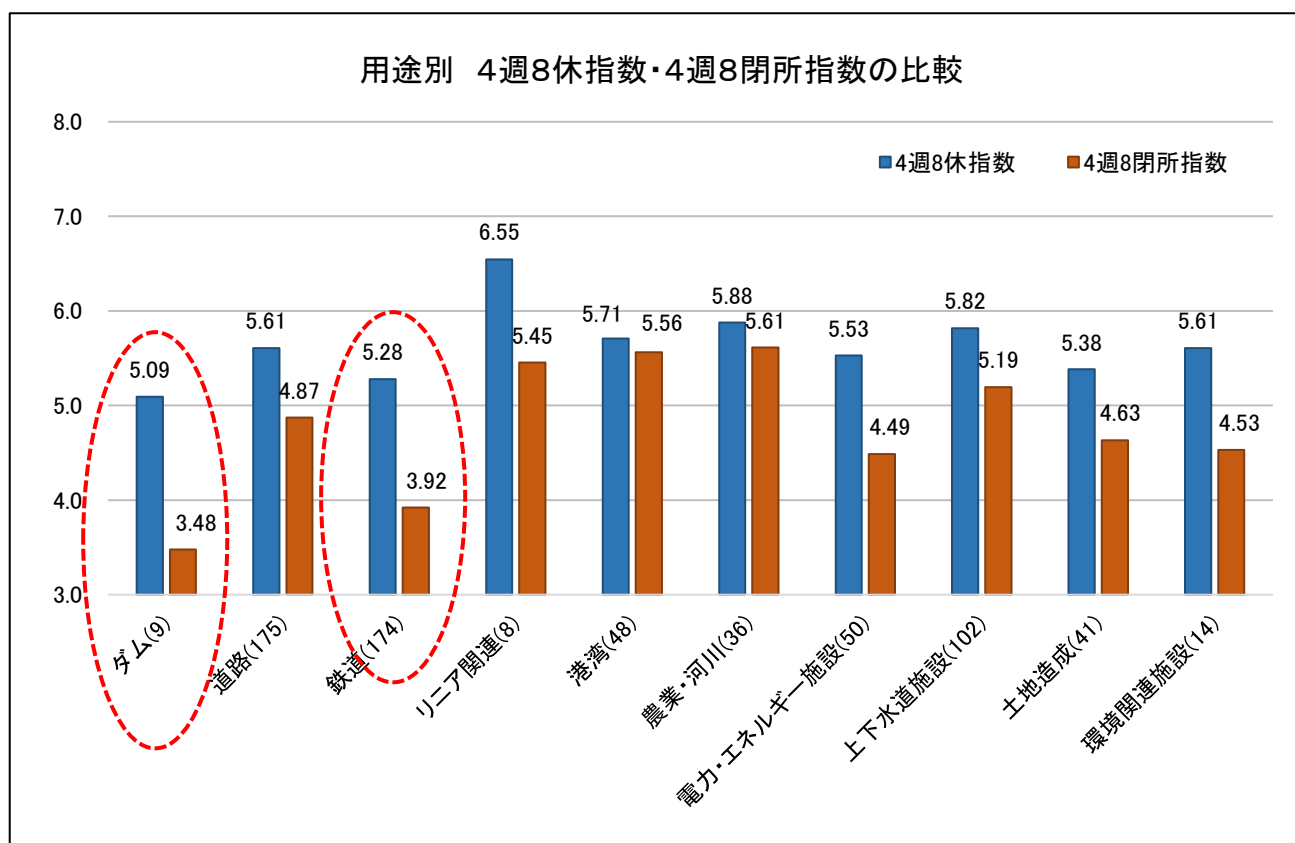
2018 年度調査に対し、全ての整備局で 4 週 8 休指数、4 週 8 閉所指数ともに改善している。

2019 年度の近畿地方整備局と九州地方整備局は、休日指数と閉所指数に差が少なく、閉所による休日取得が進んでいると考えられる。

4. 用途別

ダムと鉄道は閉所指数が低い





工事用途別では、4週8休指数は各用途で向上している。

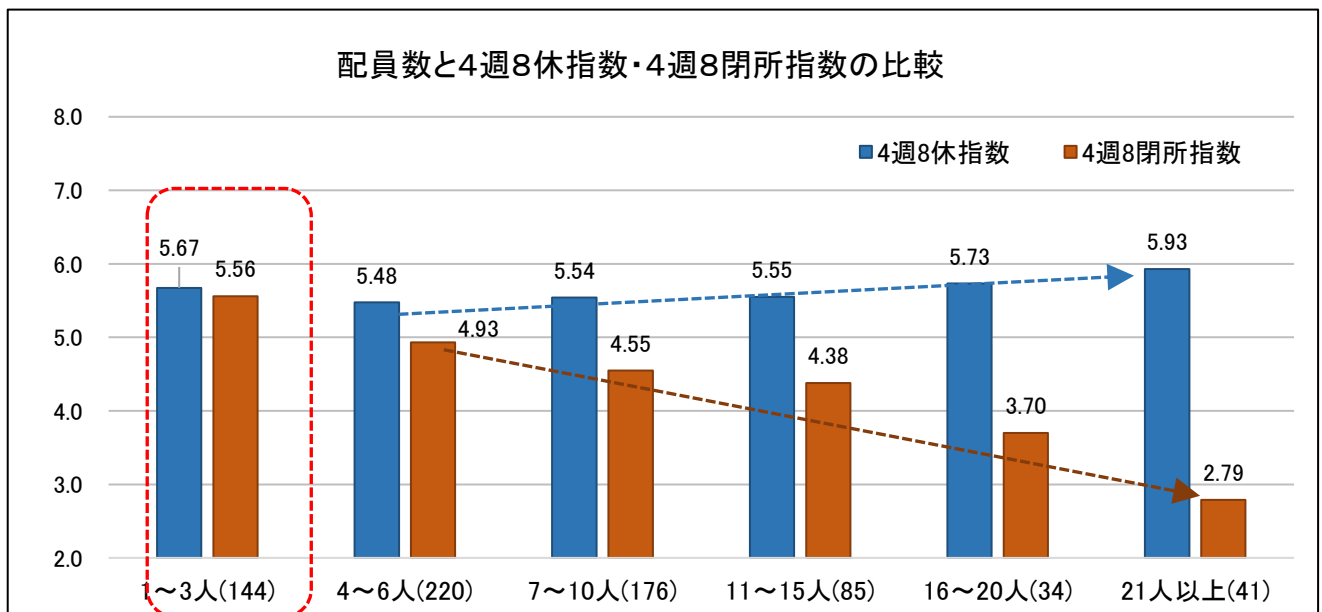
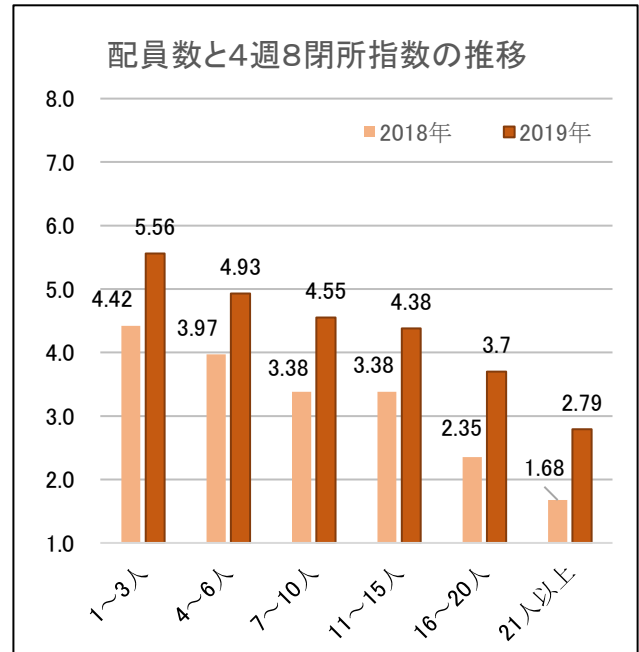
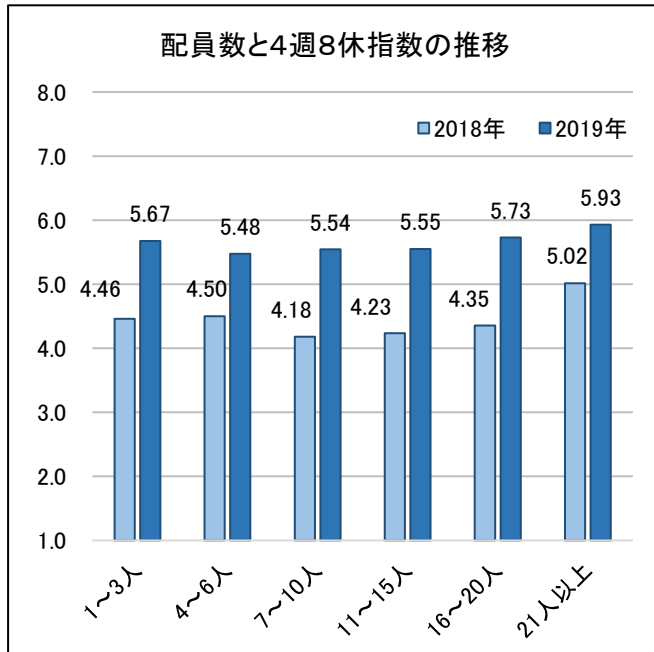
4週8閉所指数では、昨年に引き続きダムと鉄道は他の工事用途と比べて低い状況であった。

2019年度の休日指数・閉所指数の比較では、ダムと鉄道の職員は、閉所は少ないものの、交代で休日を取得していると考えられる。

ダムは作業所規模が大きく、職員数が多いことと工事期間が長いことにより、計画的に交代での休日取得が可能であり、閉所が少ないのではないかと推測する。また、鉄道工事は、半数の作業所が夜間工事を実施していること、6割が改良工事であること、営業中の路線との兼ね合いなどで閉所が困難であると推測する。

5. 配員数別

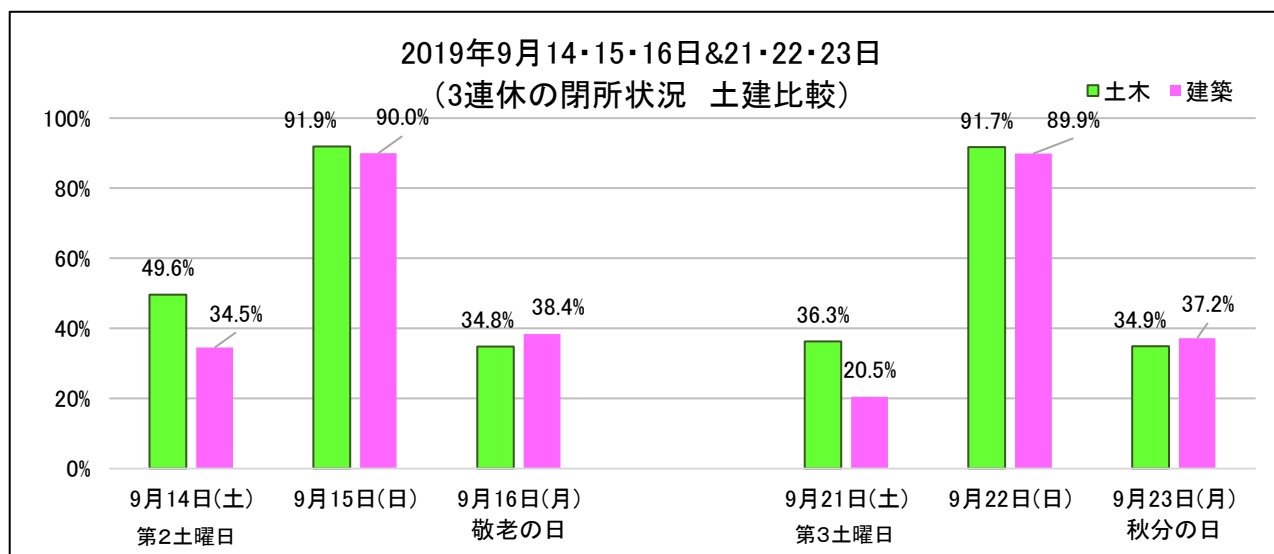
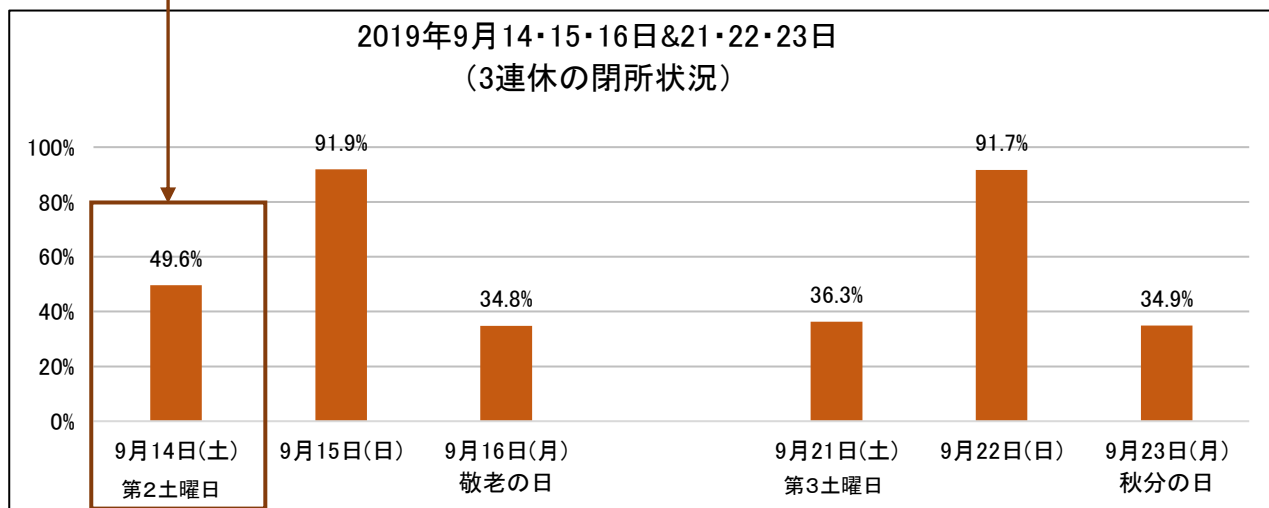
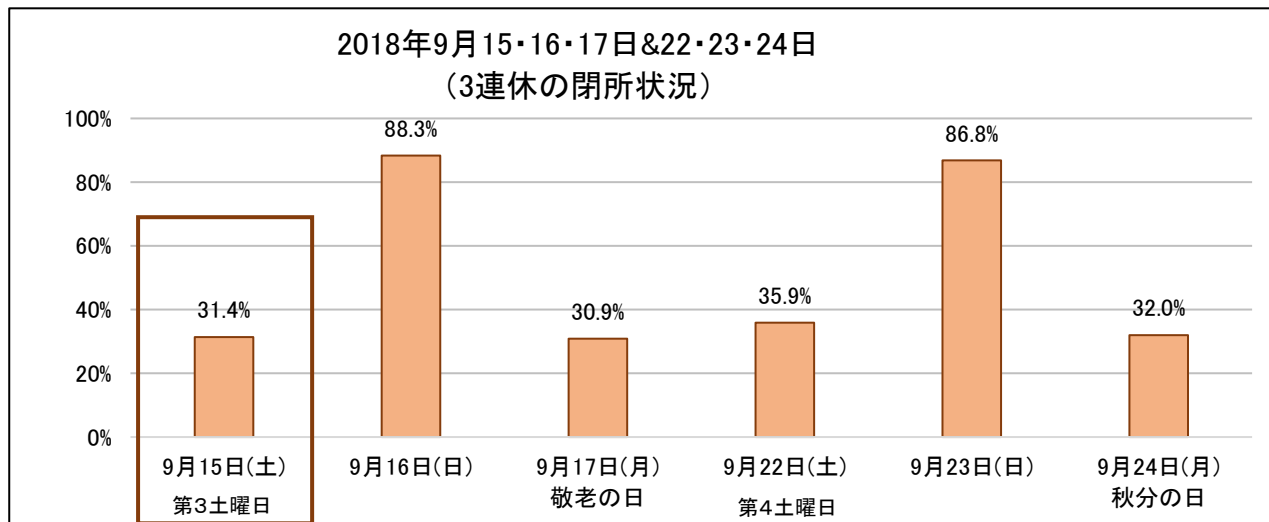
配員数が多い作業所ほど閉所指数が低下

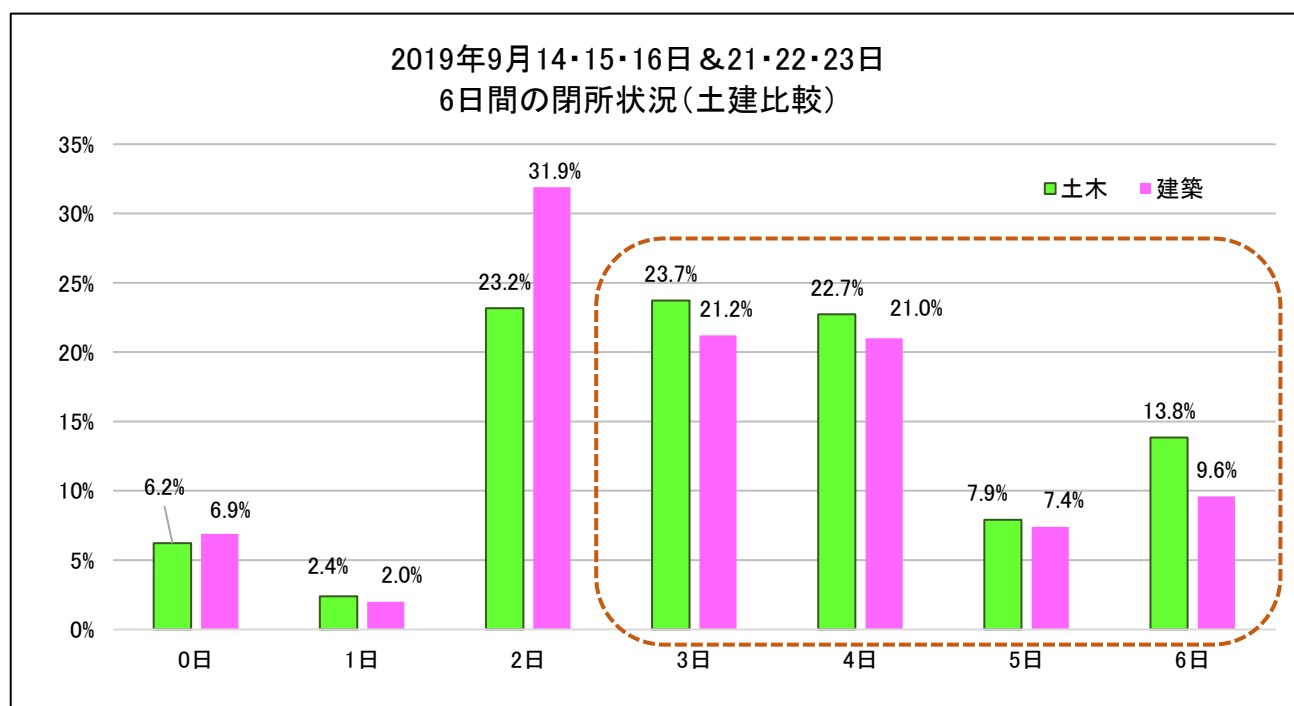
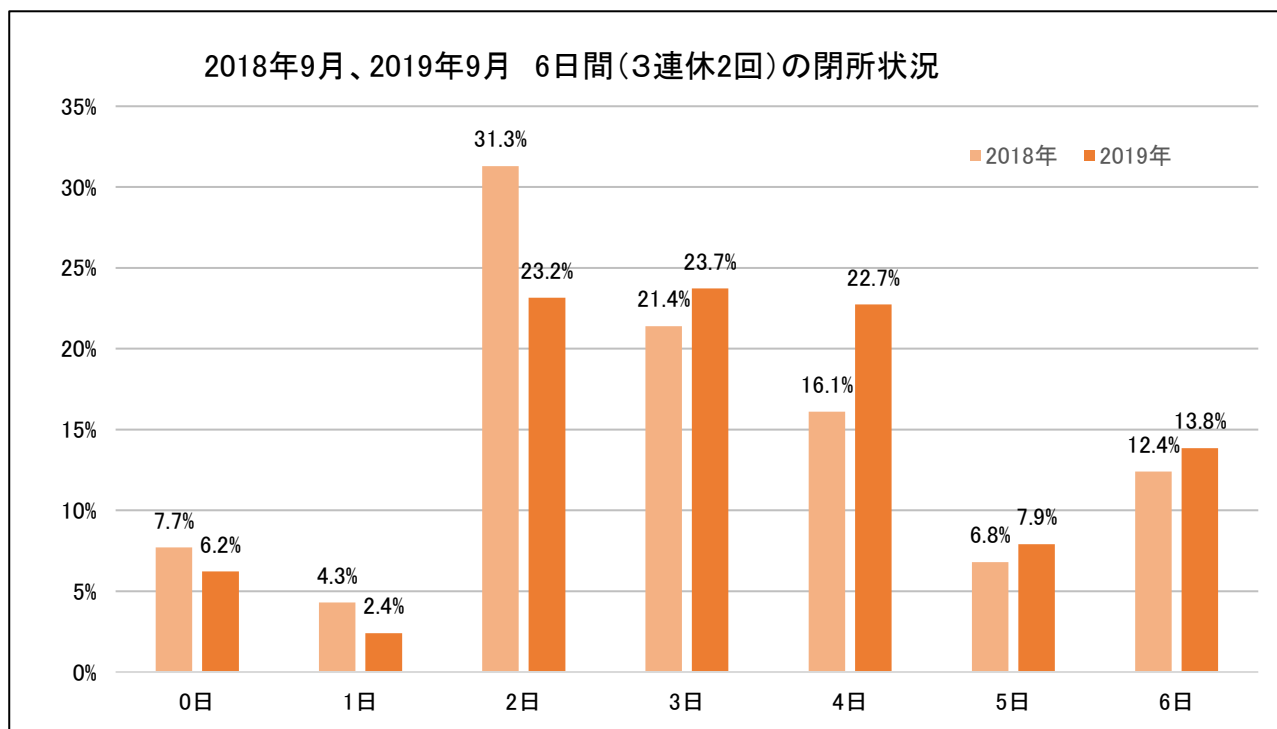


4週8休指数、4種8閉所指数ともに、各配員数で2018年より約1ポイント向上している。配員数の少ない作業所では、休日指数と閉所指数に差がないことから閉所をしないと休日取得が難しい状況であり、配員数が増えるにつれ、交代で休日を取得し閉所はしない傾向にある。

6. 連休の閉所状況

3連休の閉所率が向上





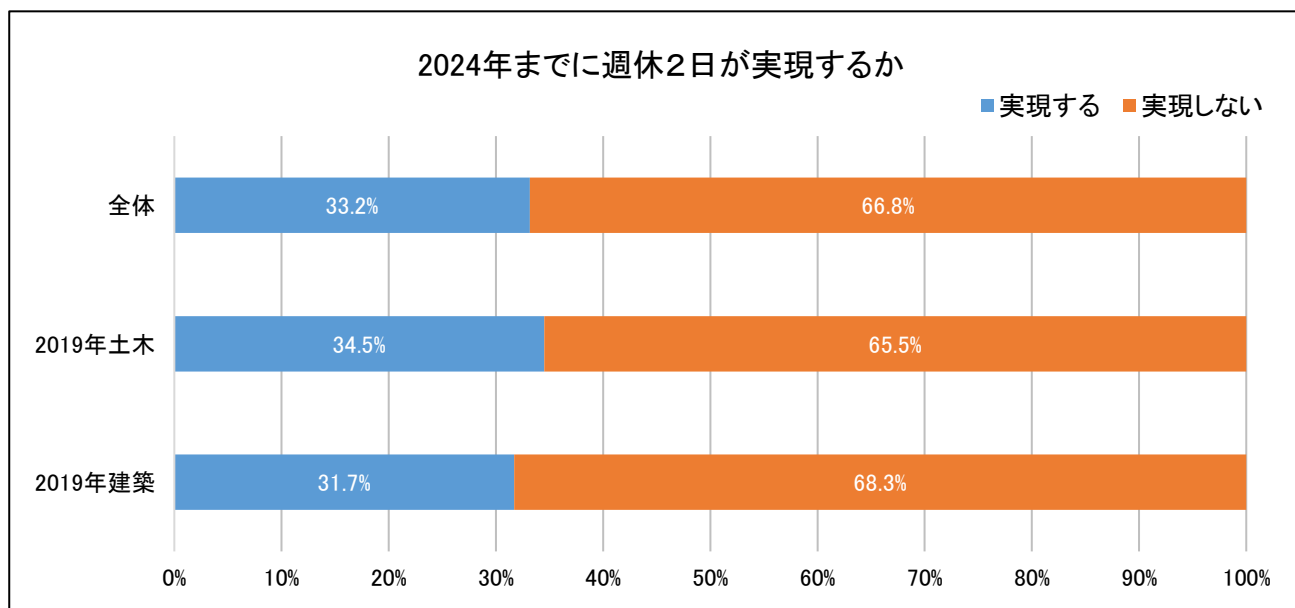
昨年の3連休2回の閉所状況と比較すると、前半の3連休初日の9月14日(土)の閉所が増えている。業界団体や各企業の取り組みなどにより、第2土曜日である14日の閉所が多かったのではないかと推測する。延べ6日間の閉所日数においては、2018年と比較して2閉所の割合が減り、3閉所以上が増えている。

土建比較では、土木作業所は建築作業所に比べ3閉所以上の割合が高く、土木作業所のほうが建築作業所より閉所が進んでいる。

Ⅱ. 2024年までに週休2日（原則土曜閉所）が実現すると思いますか

1. 全体

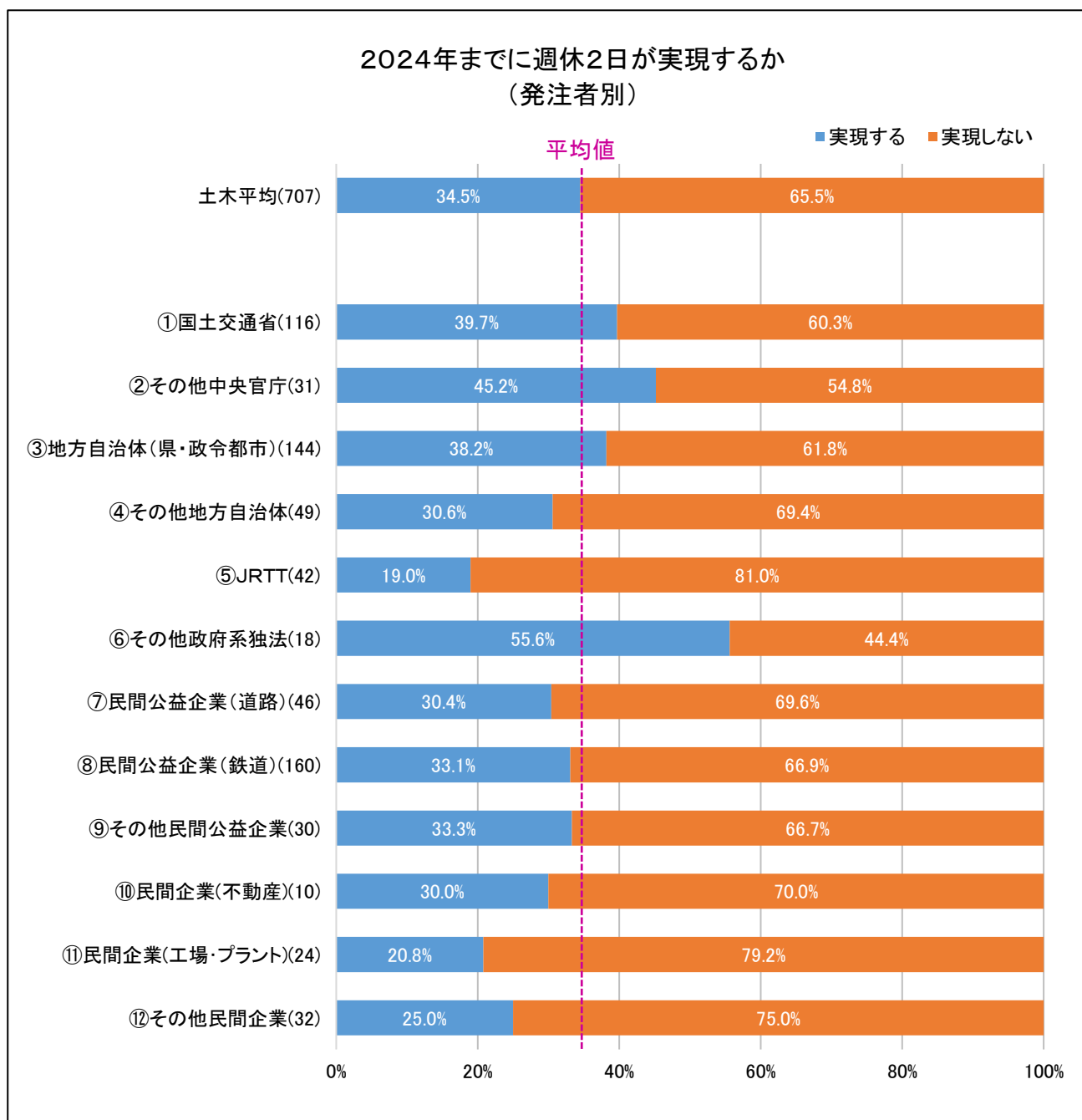
全体の2／3が実現しないと回答



土木、建築ともに2／3の作業所が2024年までには実現しないと回答した。働き方改革の推進で休日取得日数、閉所日数は昨年より向上しているが、週休2日の実現には懐疑的である。

2. 発注者別

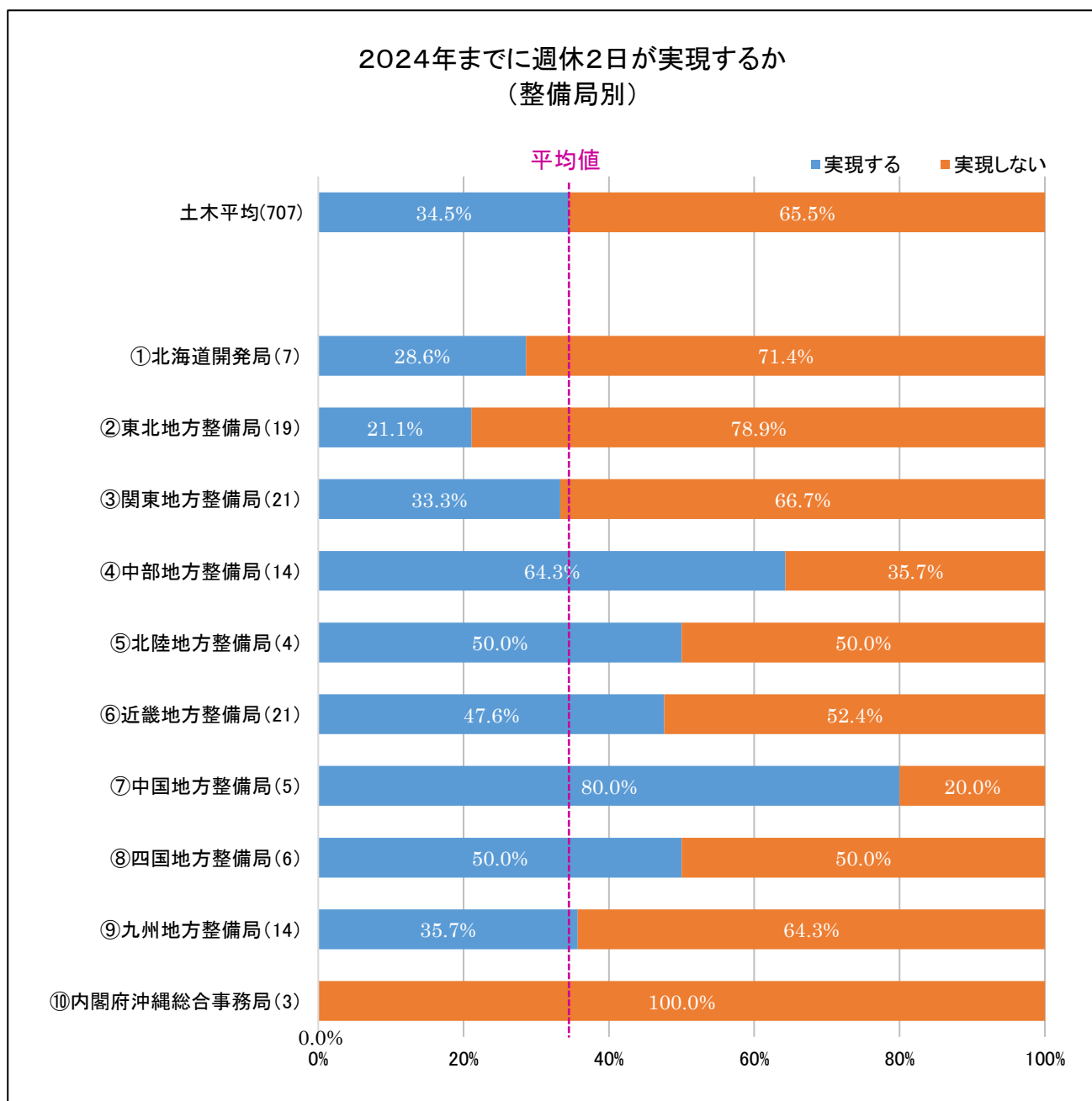
JRTT と民間企業（工場・プラント）は約 8 割が実現しないと回答



JRTT と民間企業（工場・プラント）では実現しないと回答した割合が約 80%となった。完成（開通）時期が決まっていたり、工場・プラントの稼働計画のために工事期間の制約が厳しい工事が多いことが原因と推測する。

3. 地方整備局別

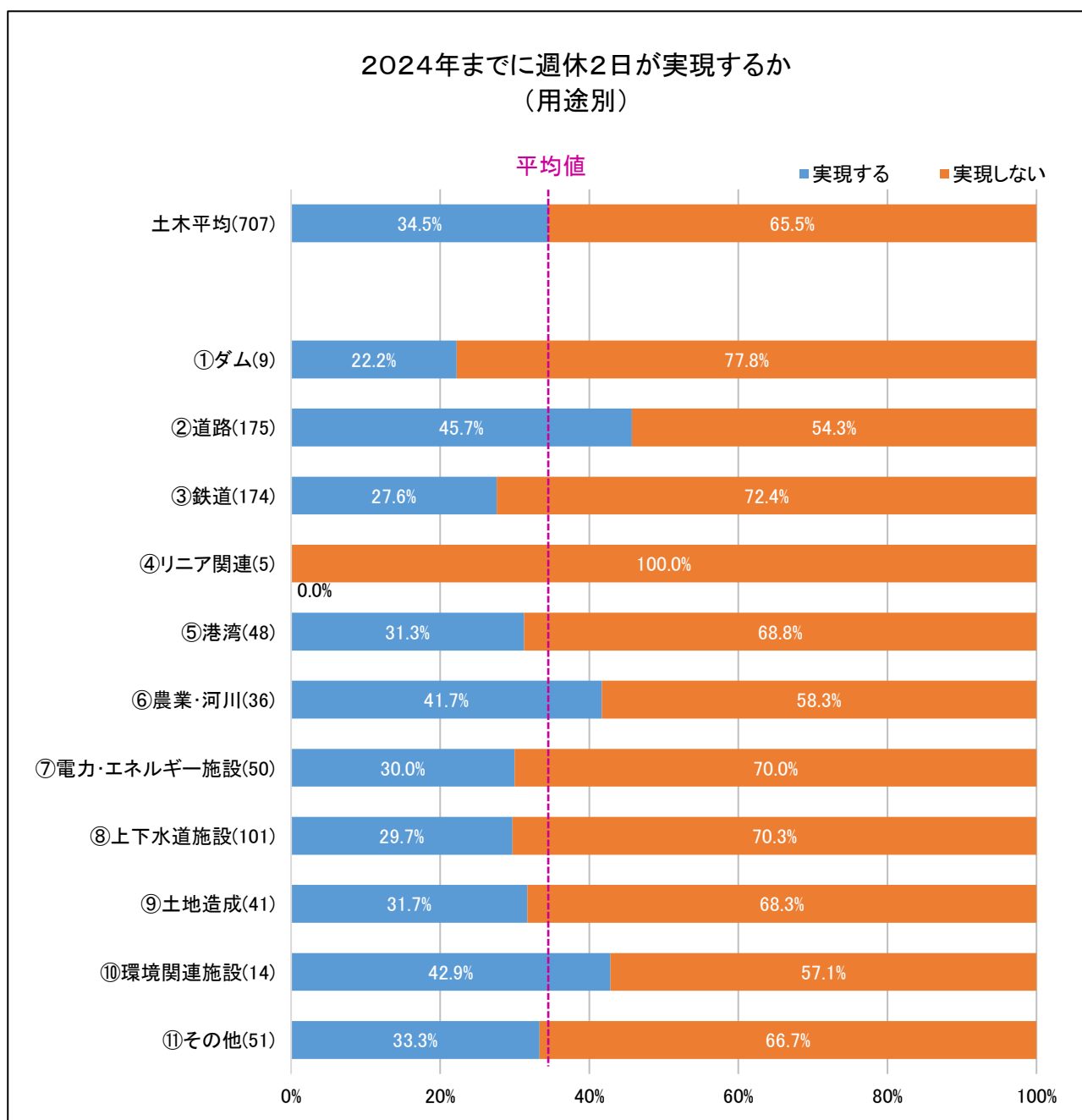
中部、北陸、近畿、中国、四国地方整備局では「実現する」の割合が多い



中部、北陸、近畿、中国、四国、九州地方整備局管轄の作業所で、「実現する」と回答した作業所の割合が土木平均 34.5%を上回っている。

4. 用途別

道路と農業・河川、環境関連施設において「実現する」が比較的多い

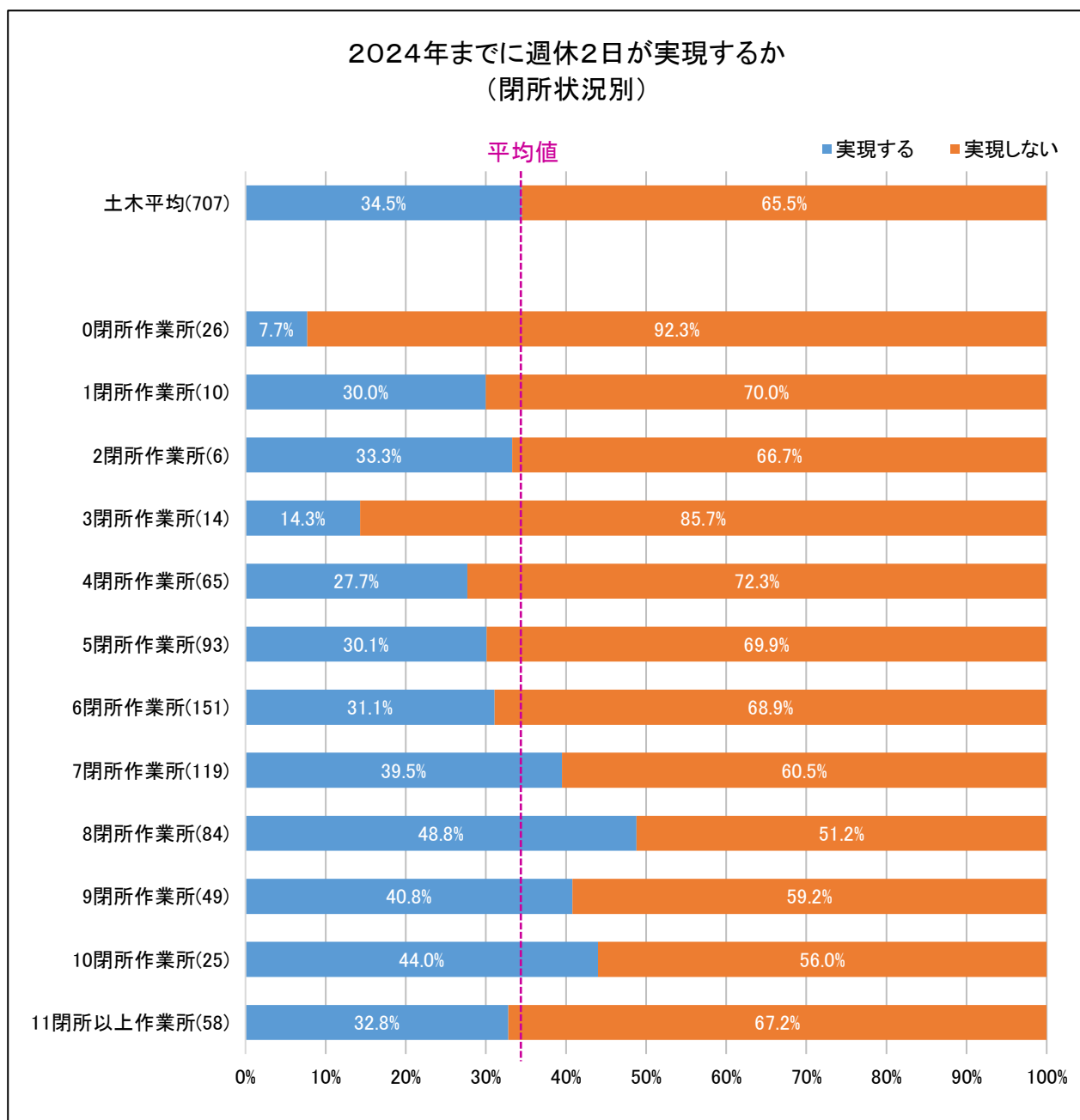


【考察】

工事用途別では、道路、農業・河川と環境関連施設工事が「実現する」が全体平均より多い結果となった。

5. 2019 年 9 月の閉所実施数別

閉所日数が多いほど「実現する」の割合が高い



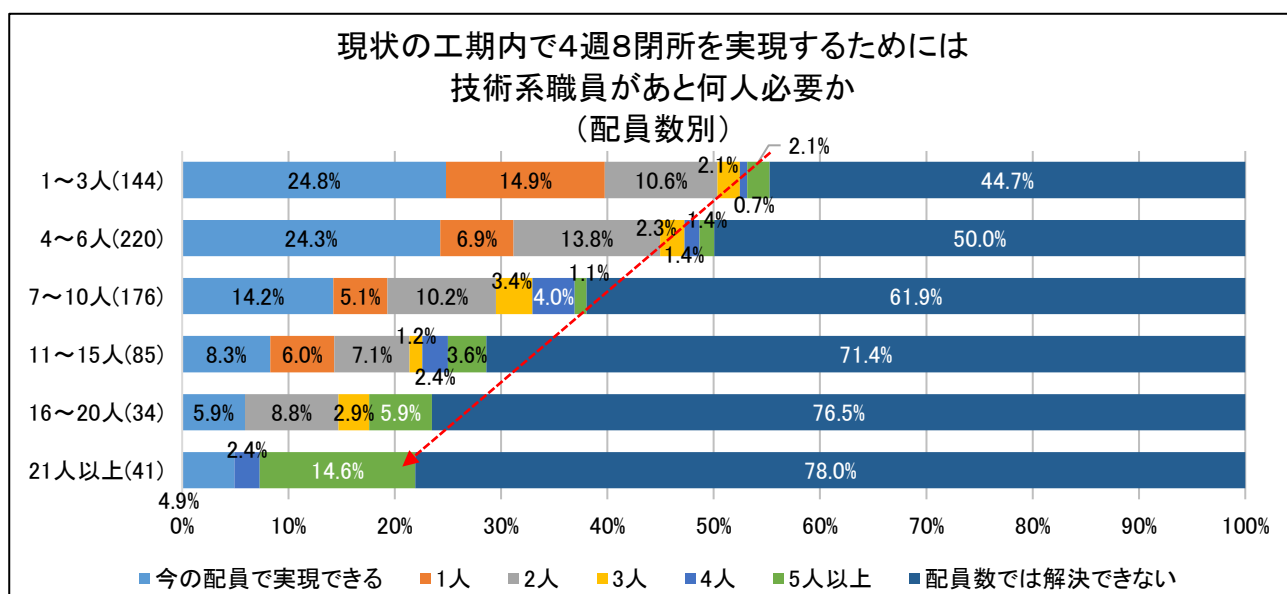
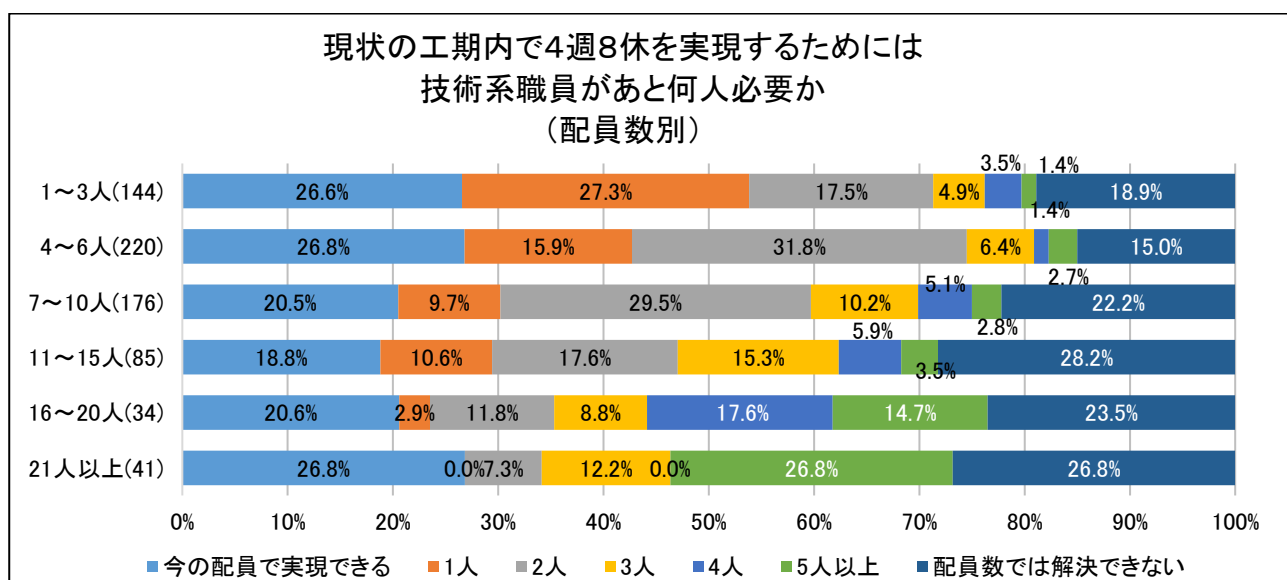
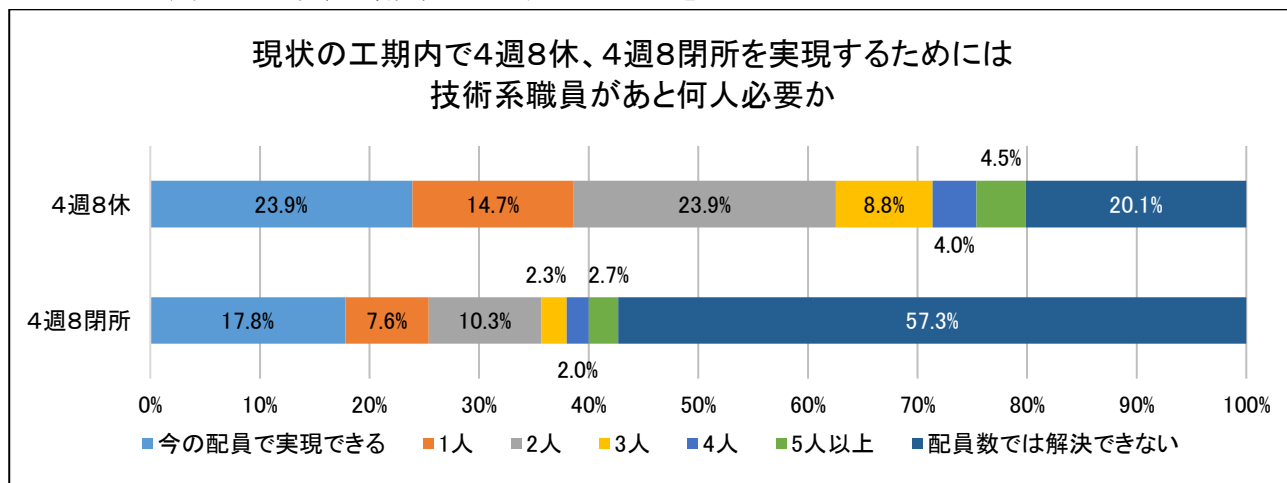
【考察】

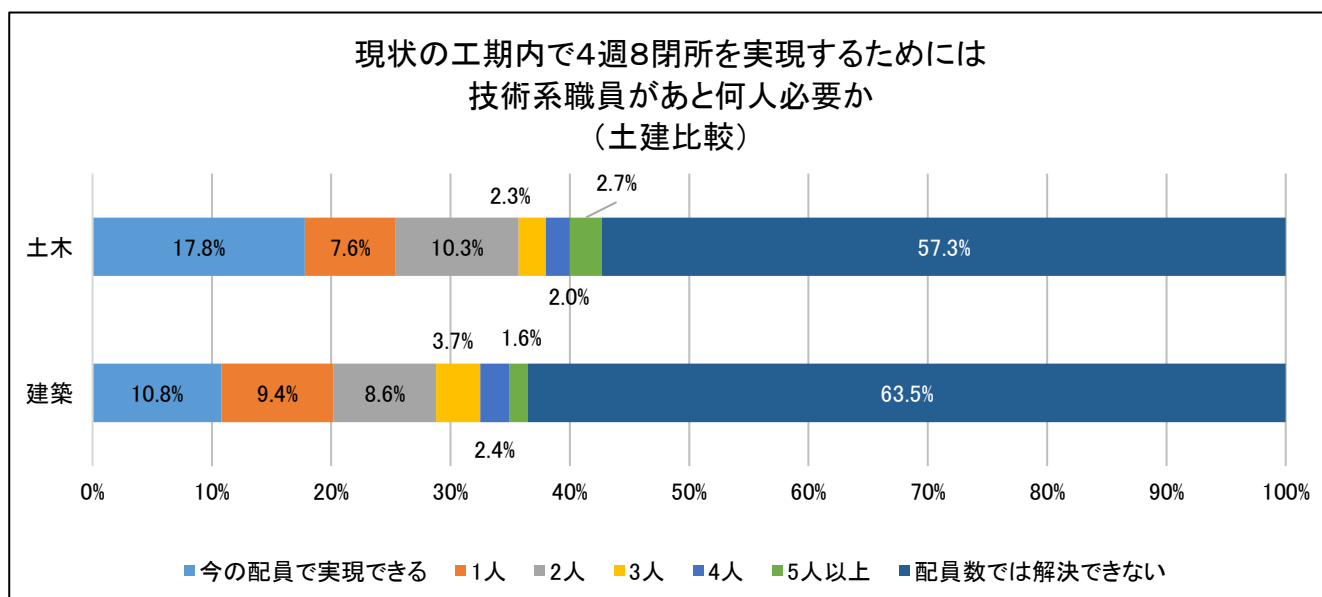
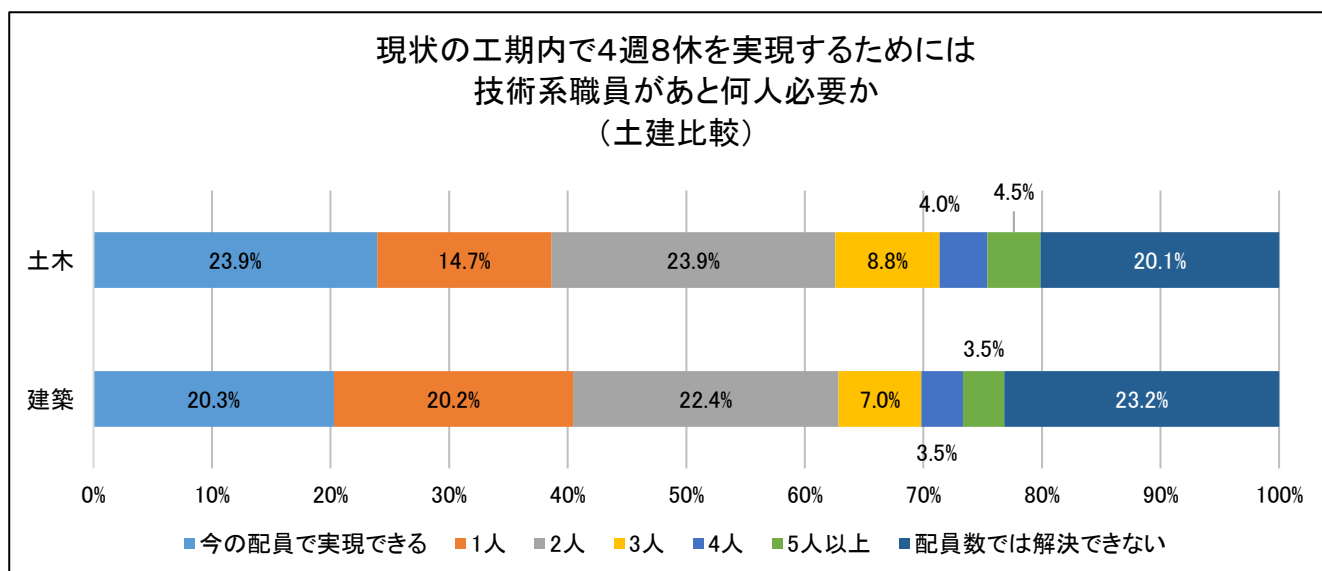
2019 年 9 月の閉所数が 4 閉所以下の作業所では、「実現できない」の比率が高く、7 閉所以上実施できた作業所では「実現する」の比率が高い結果となった。

Ⅲ. 4週8休、4週8閉所を実現するための必要人員

4週8休は「職員の増員では実現できない」が約2割

4週8閉所は「職員の増員では実現できない」が約6割



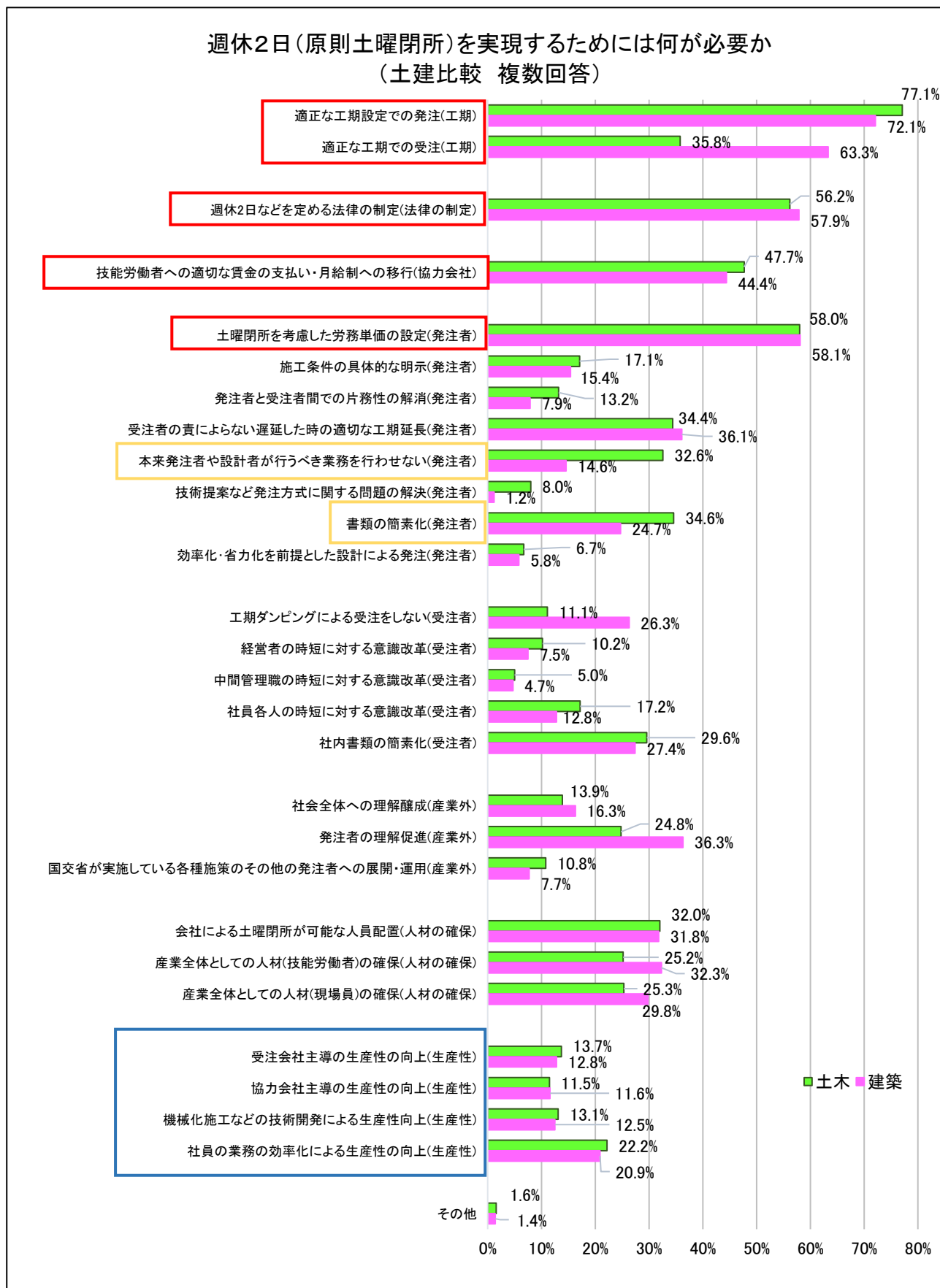


「4週8休」については職員の増員で実現可能との回答が多かった。しかし、前述した休日取得状況からは、8休、8閉所をするための適正な配置がされていないことがうかがえるので、作業所における技術系職員の不足が見て取れる。

一方、「4週8閉所」では、「配員数では解決できない」の回答が半数以上を占めた。受注者側の自助努力、生産性の向上だけではなく、発注者の理解や技能労働者を含めた工事関係者全体の協力が必要になると考える。

IV. 週休2日（原則土曜閉所）を実現するためには何が必要か

週休2日（原則土曜閉所）実現には発注者や協力業者の理解・協力が不可欠



土木・建築ともに、工期関連、法律の制定、技能労働者の賃金、労務単価の設定に回答が集まった。一方、生産性向上の項目はどれも低い数値となった。各企業、各作業所が働き方改革へむけ、様々な取り組みをおこなっている最中での回答であり、引き続きの生産性向上は必須ではあるが、個々の努力だけでは難しいと考える組合員が多いと推測される。

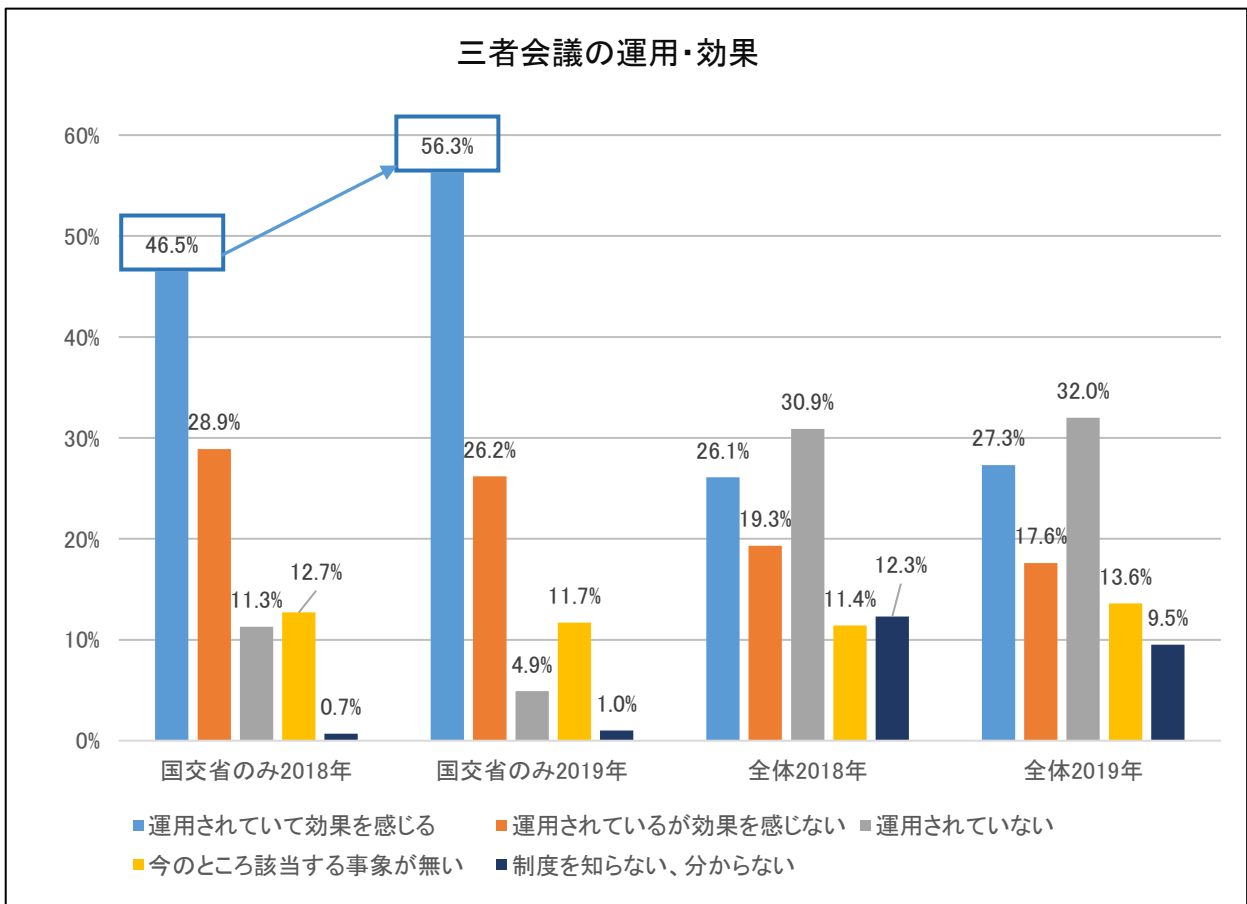
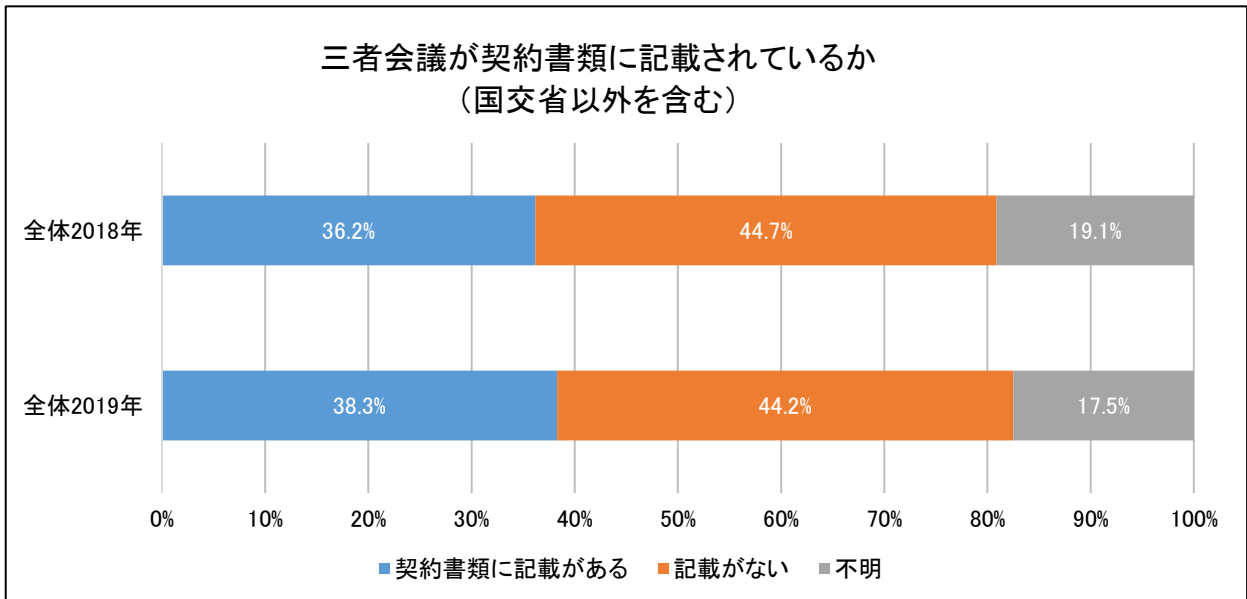
また、土木では発注者関連の項目で「本来発注者や設計者が行うべき業務を行わせない」、「書類の簡素化」が建築に比べ多くなった。以前から問題となっている片務性は、依然として組合員から不満の声が多くあり、解消に向けた働きかけが引き続き重要である。「書類の簡素化」は国交省の施策をはじめ様々な取り組みがあるが、いまだ組合員が書類作成に多くの時間を割かれている様子が見える。

V. 各種施策の状況について

1. 各施策の記載・運用・効果

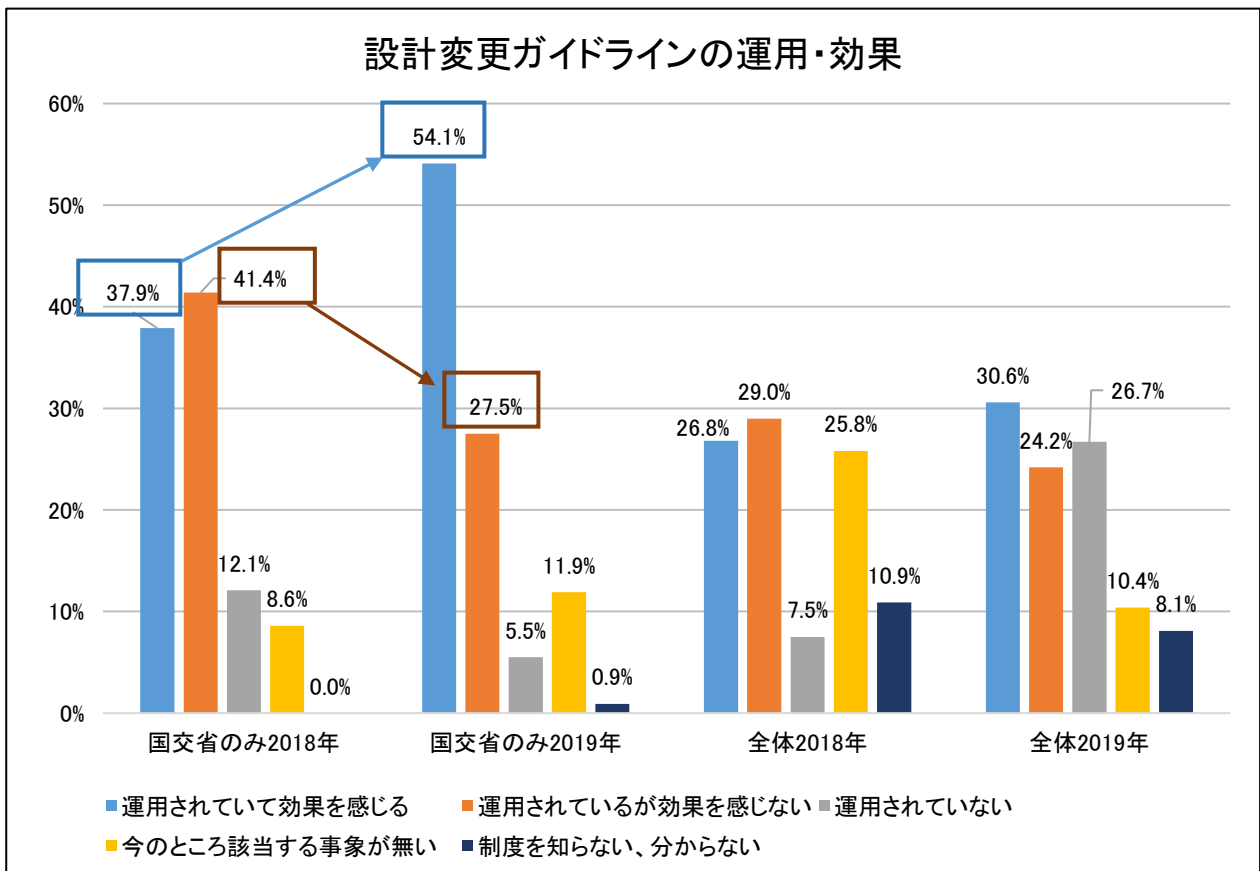
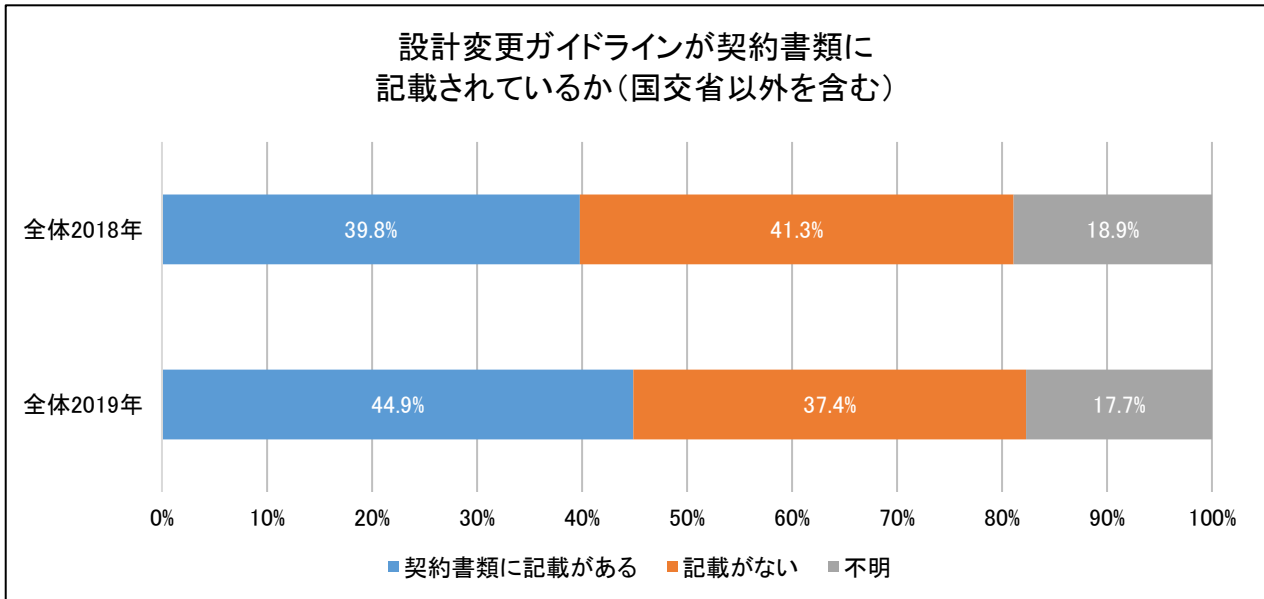
【三者会議】

「運用されていて効果を感じる」割合が増加



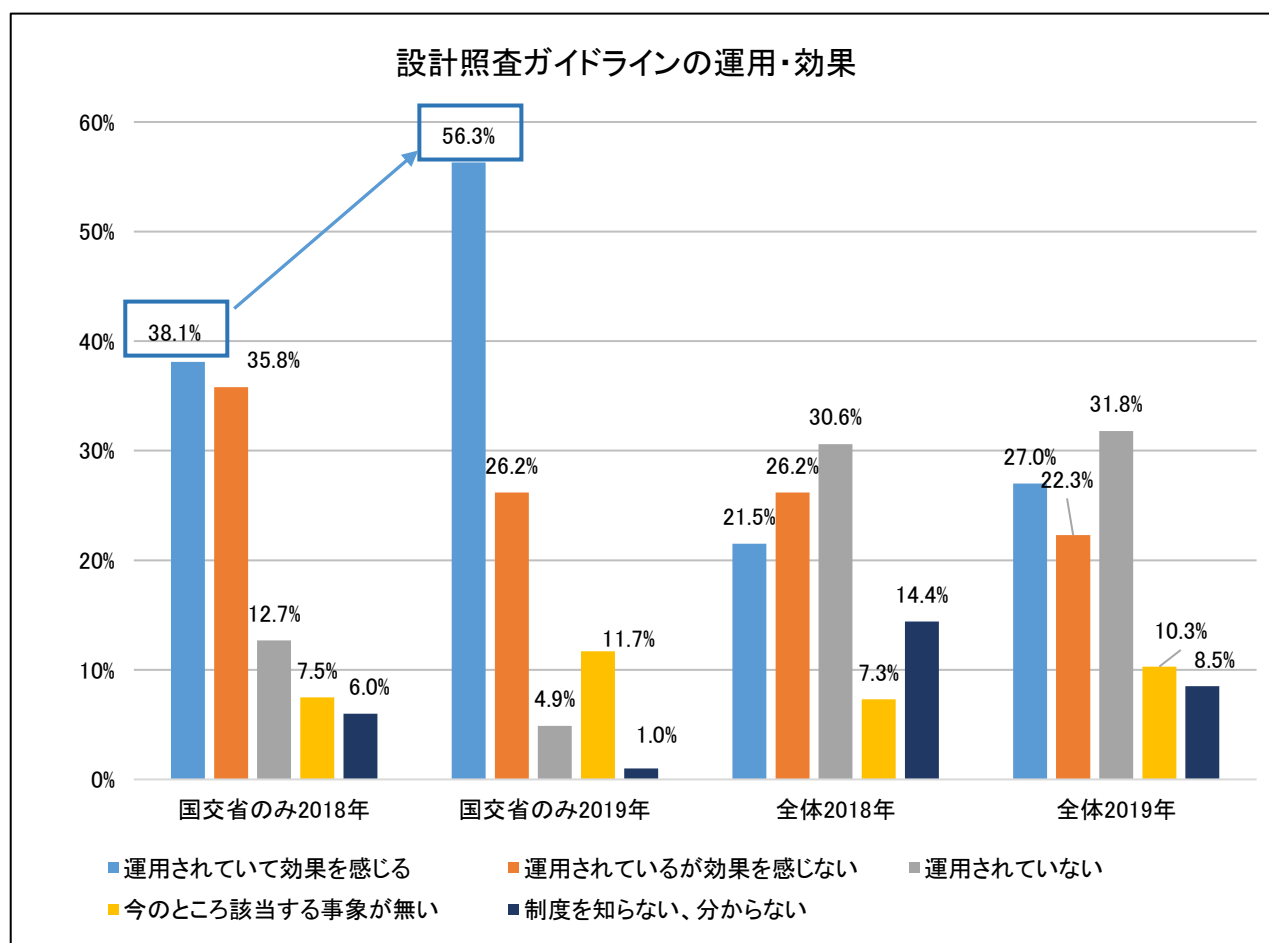
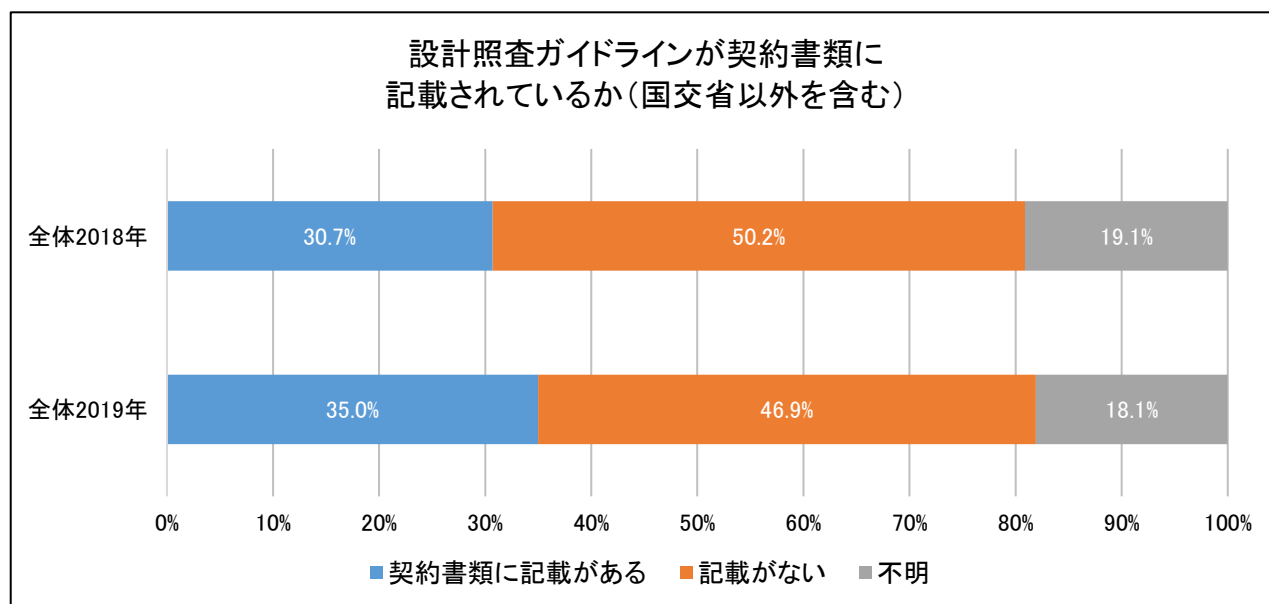
【設計変更ガイドライン】

「運用されて効果を感じる」割合が「効果を感じない」を逆転



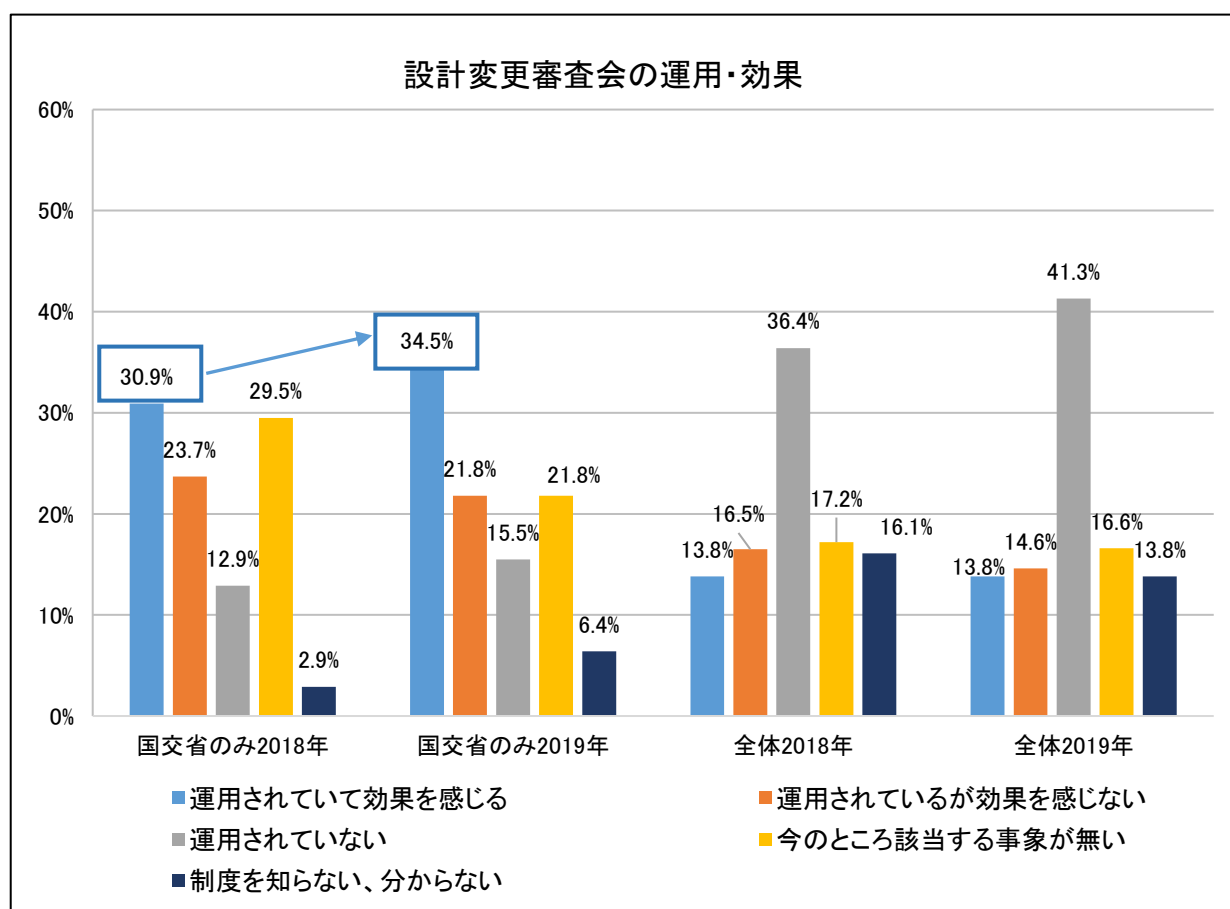
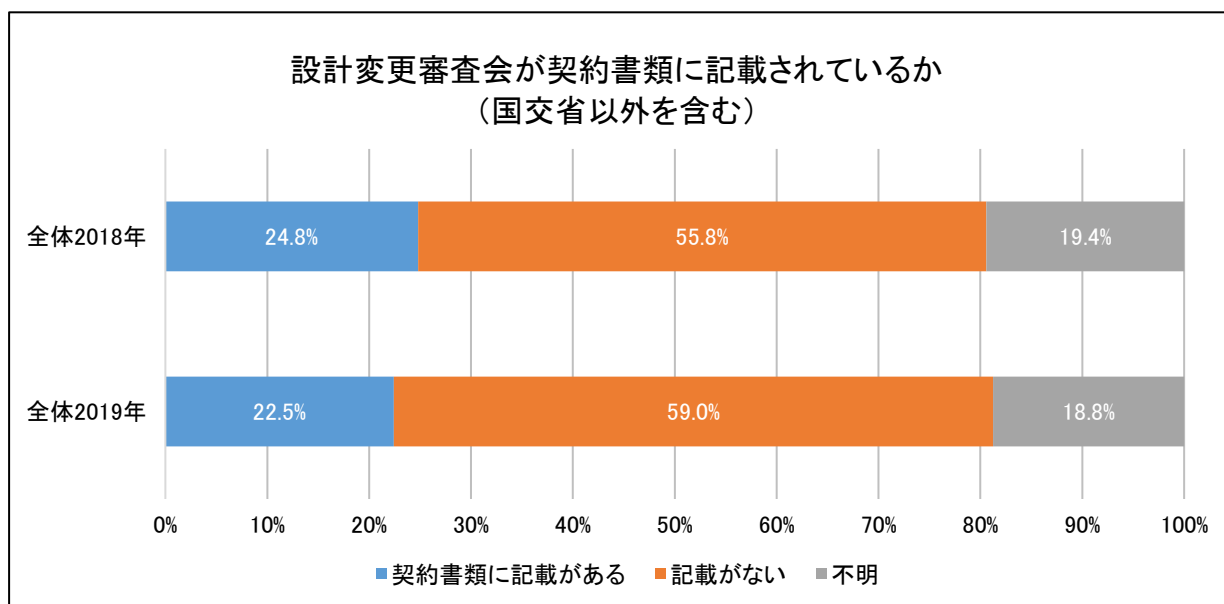
【設計照査ガイドライン】

「運用されて効果を感じる」割合が増加



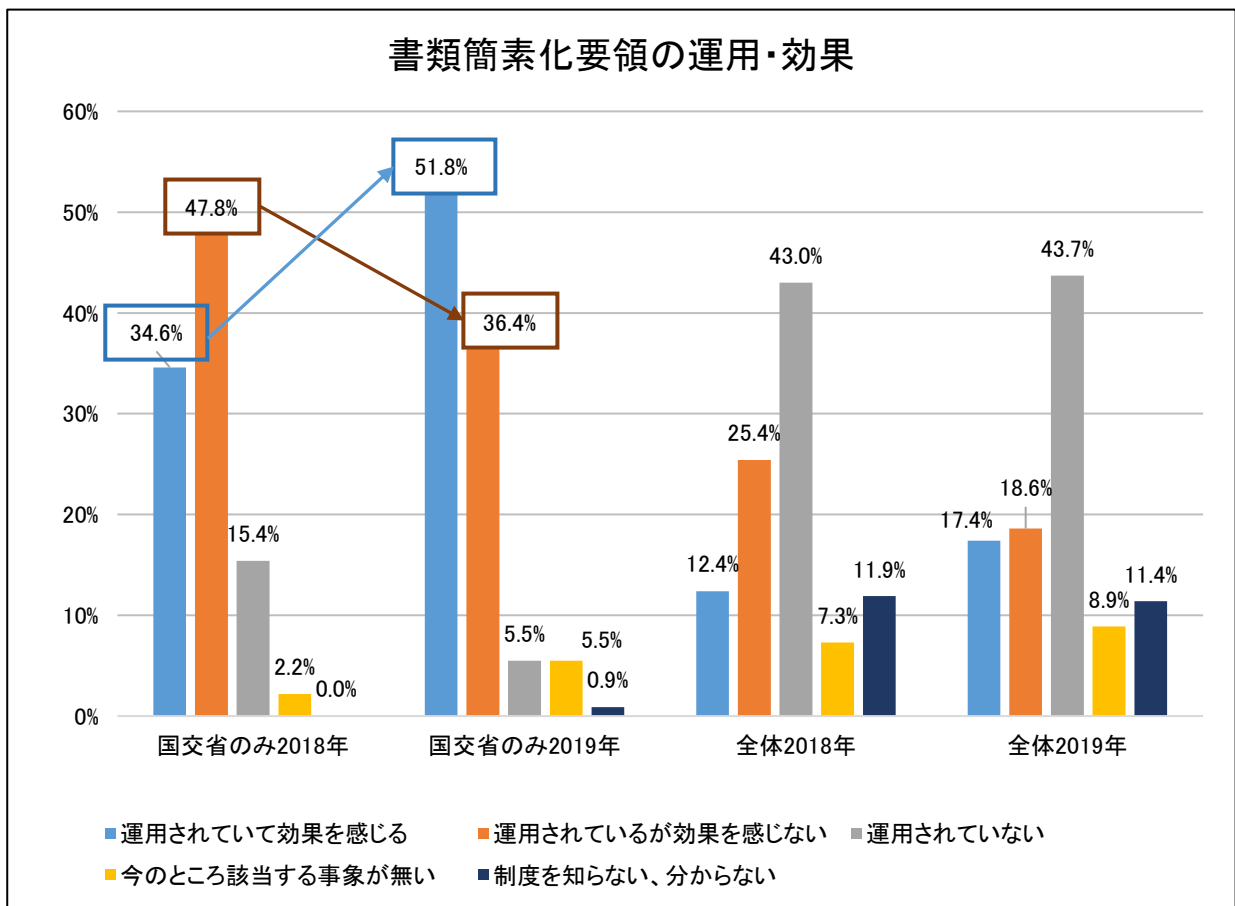
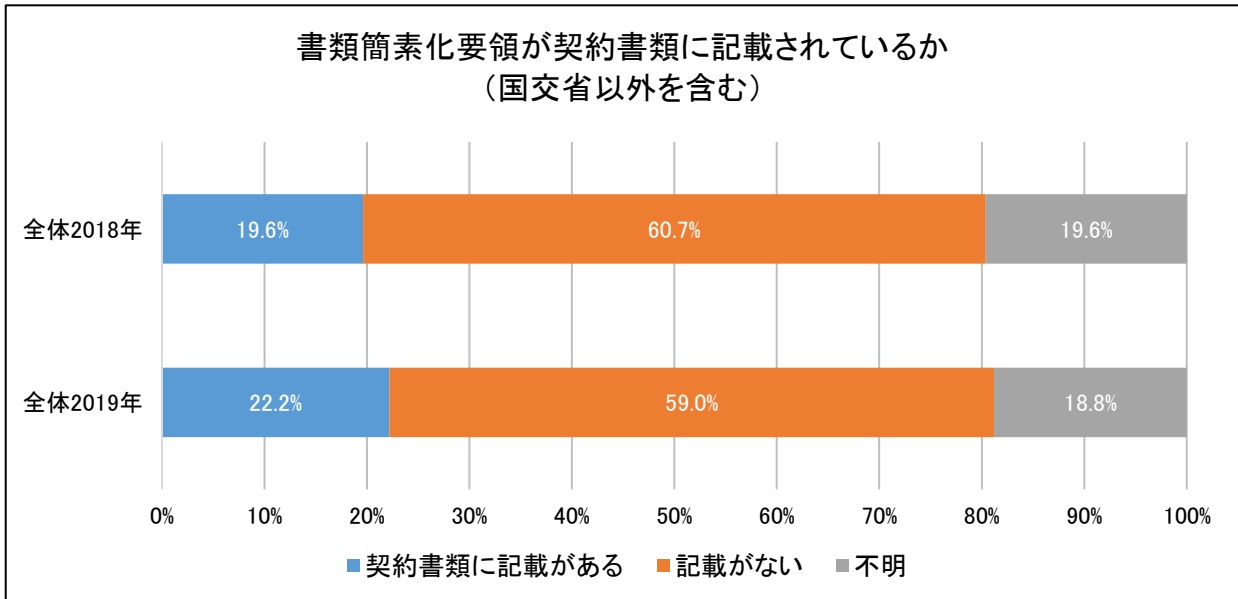
【設計変更審査会】

「効果を感じる」が微増



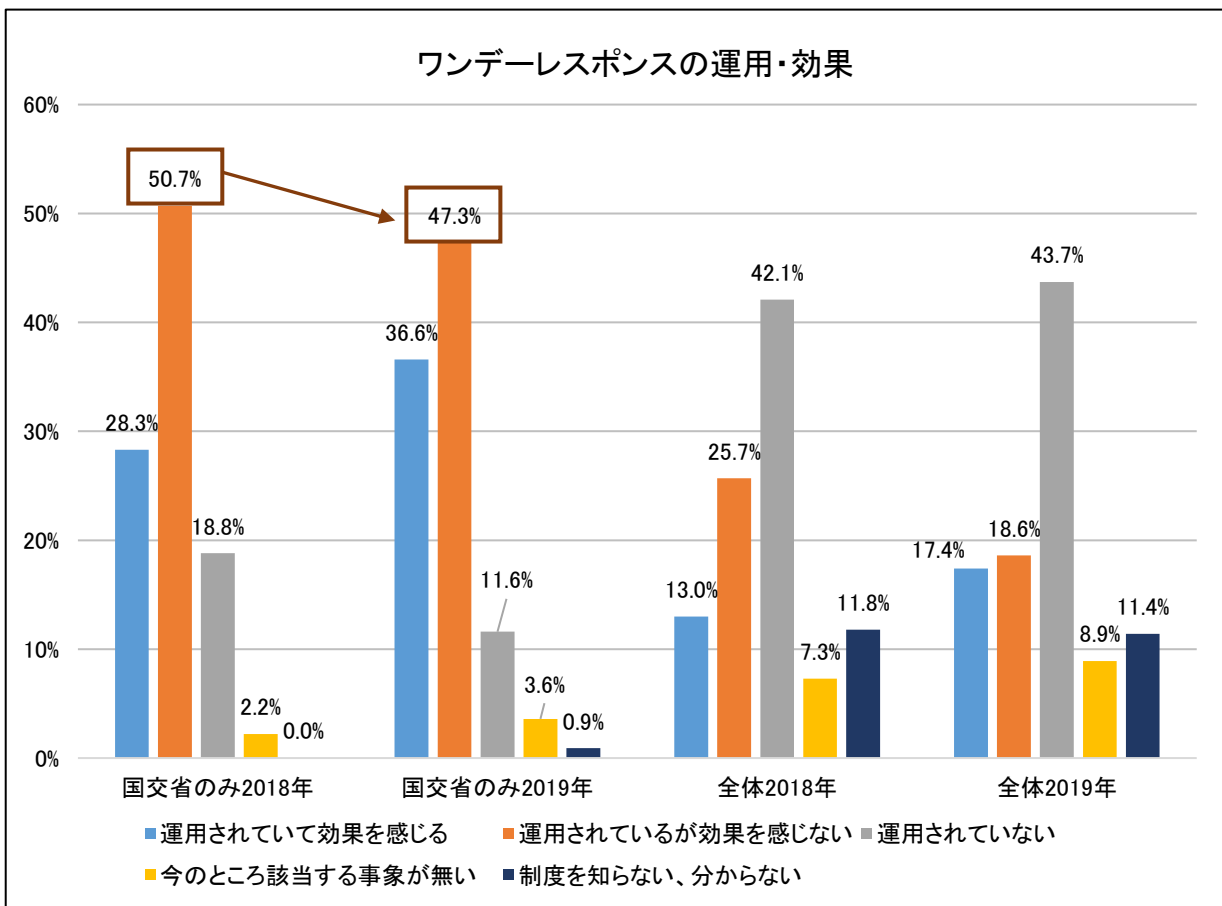
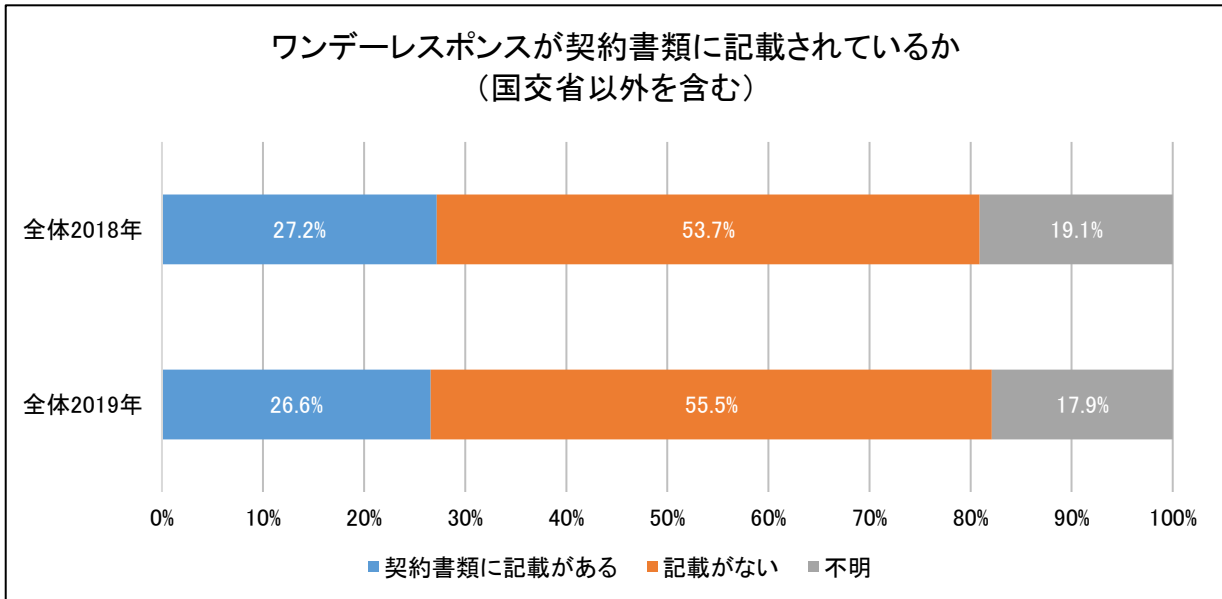
【書類簡素化要領】

「運用されて効果を感じる」が増加し「効果を感じない」を逆転



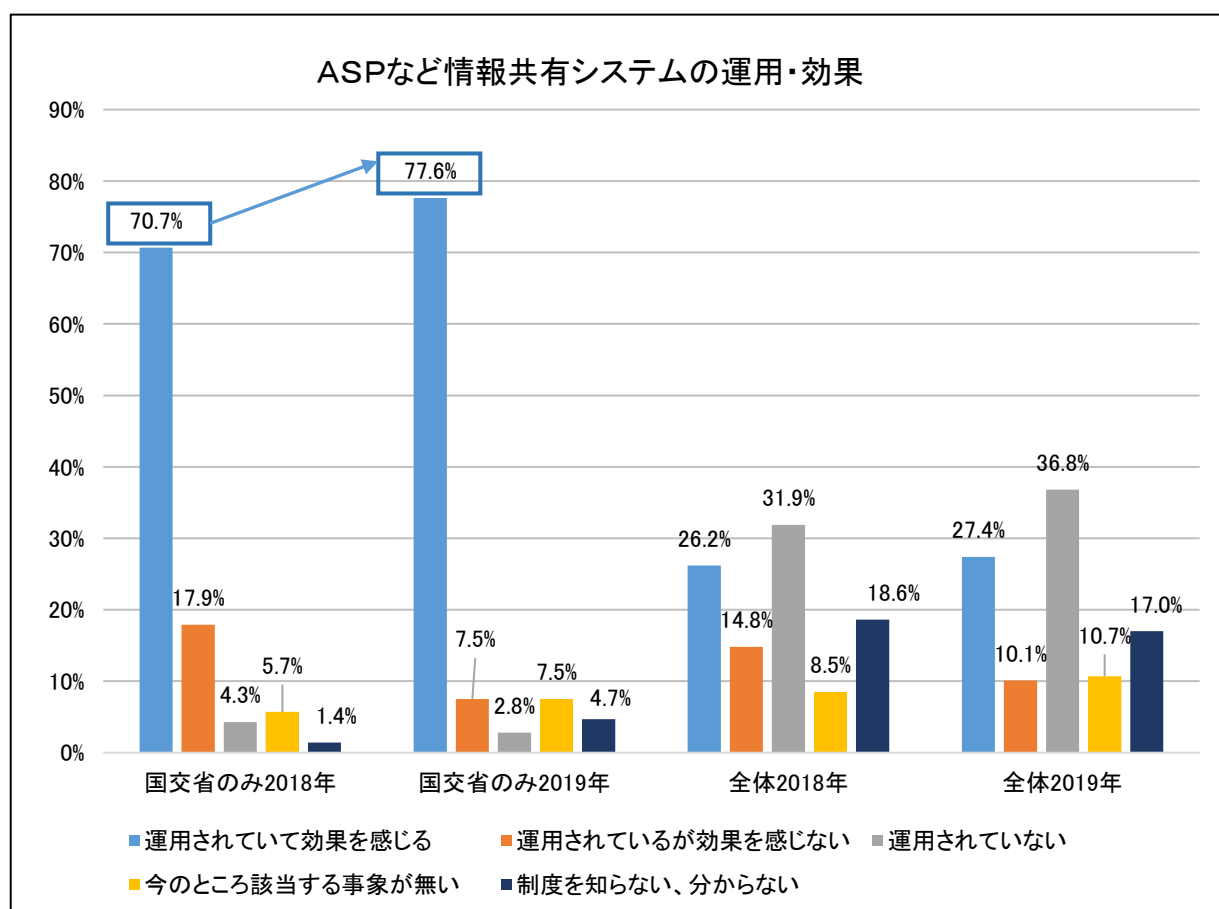
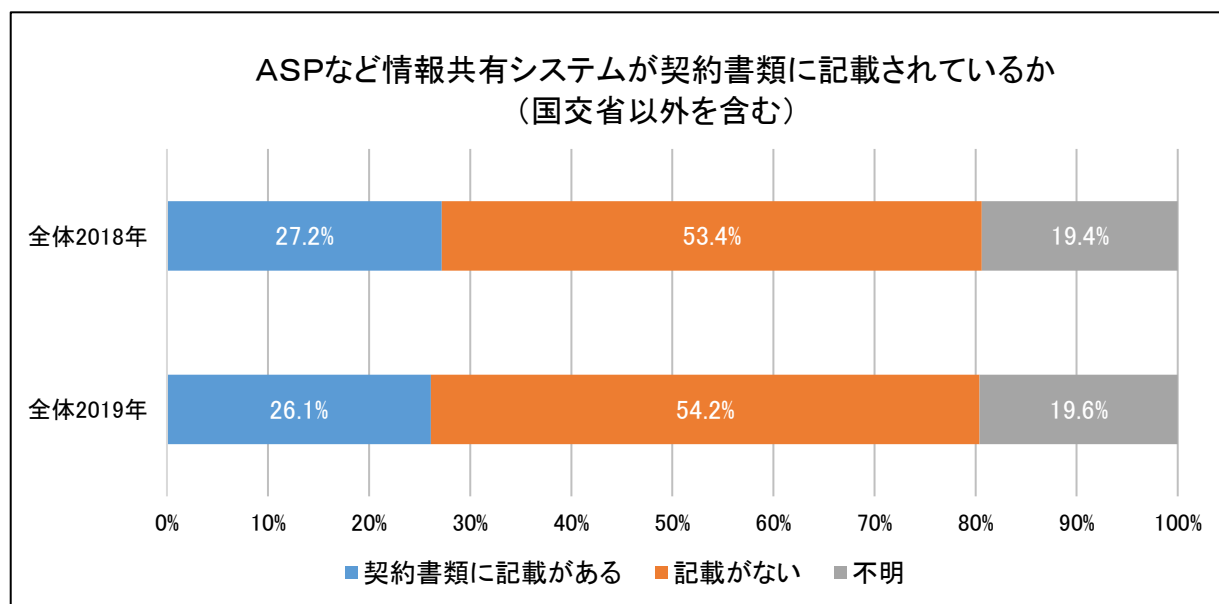
【ワンデーレスポンス】

依然として「効果を感じない」割合が高い



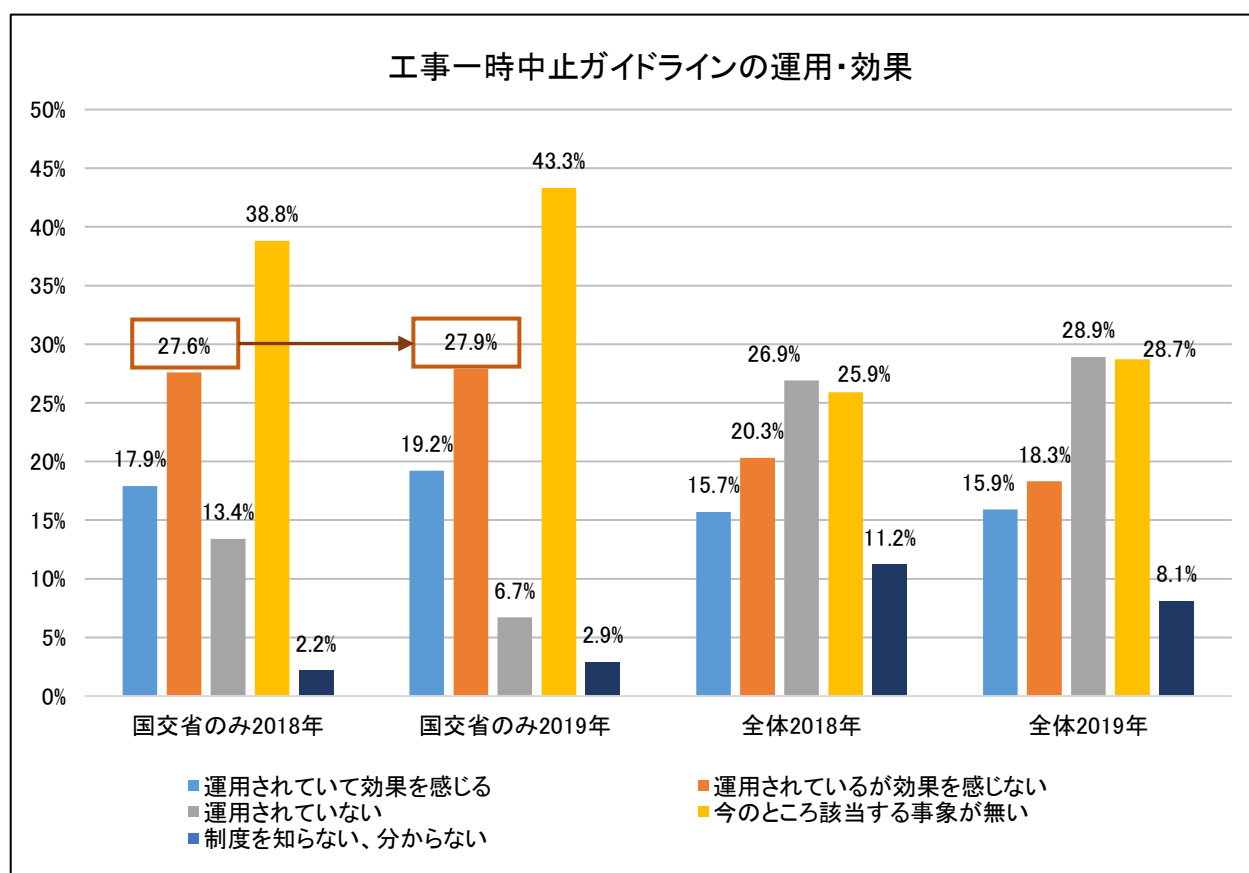
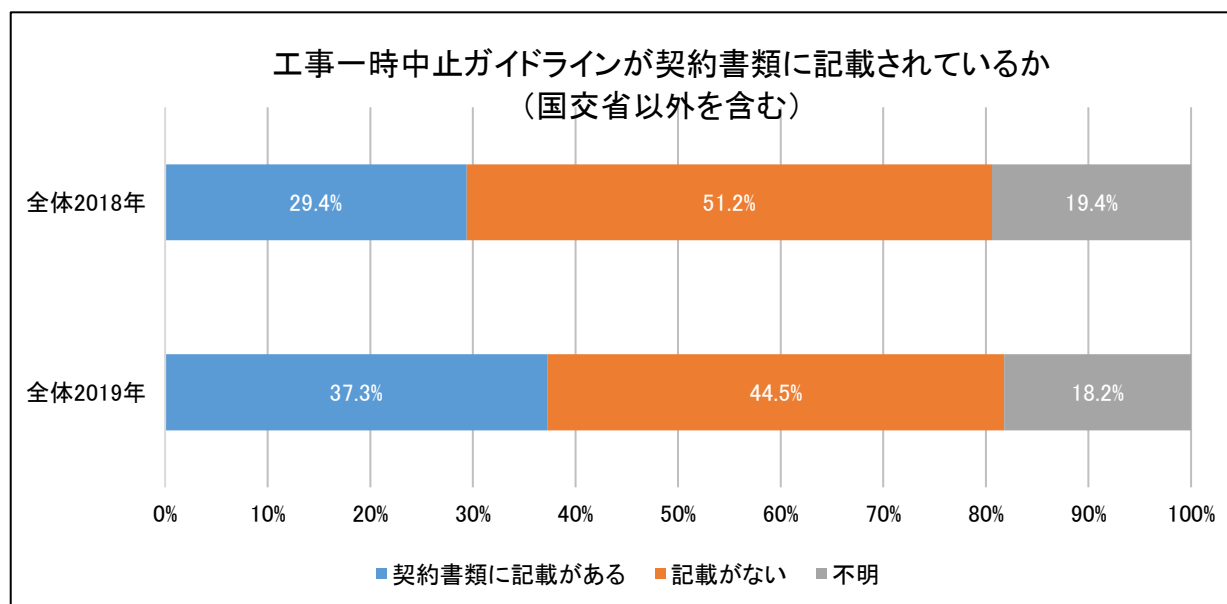
【ASPなどの情報共有システム】

「運用されて効果を感じる」が顕著



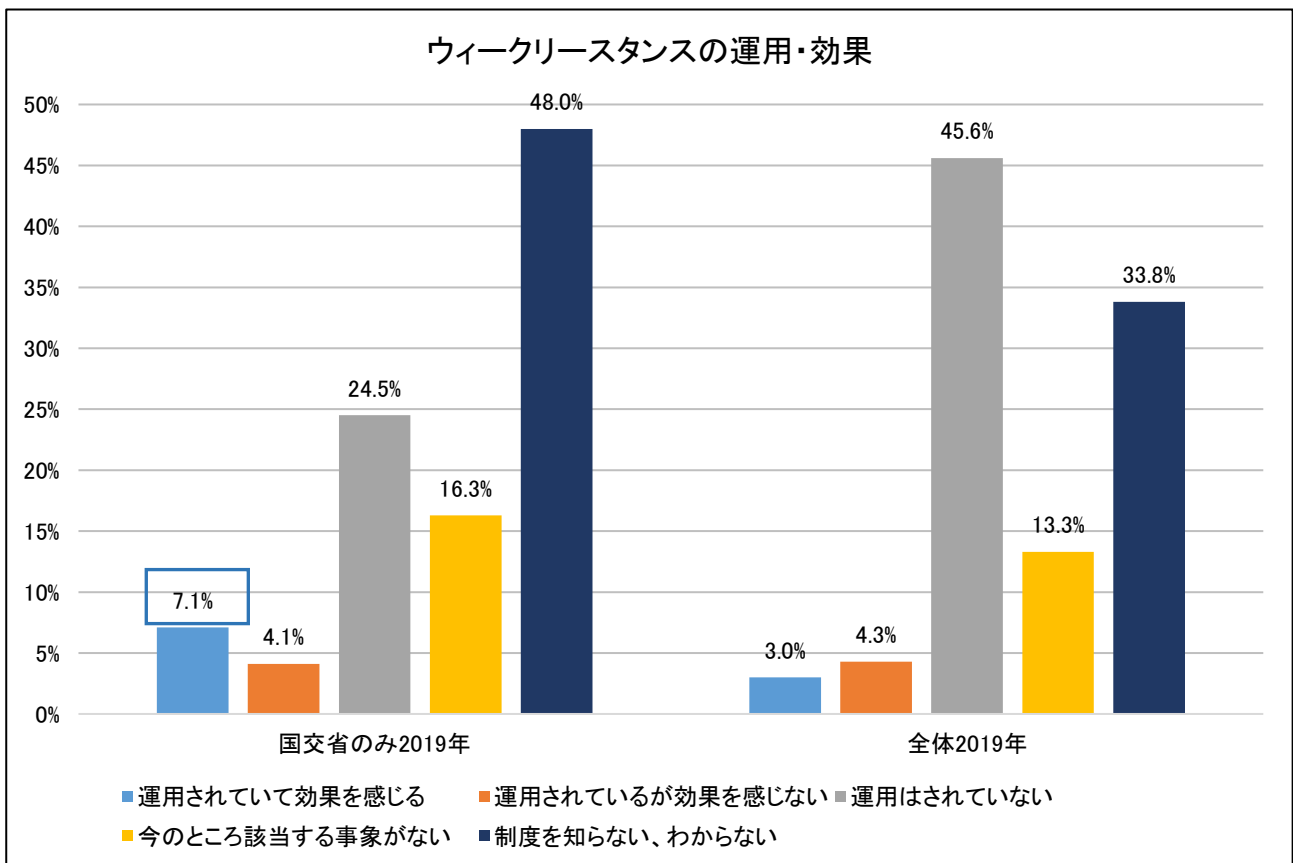
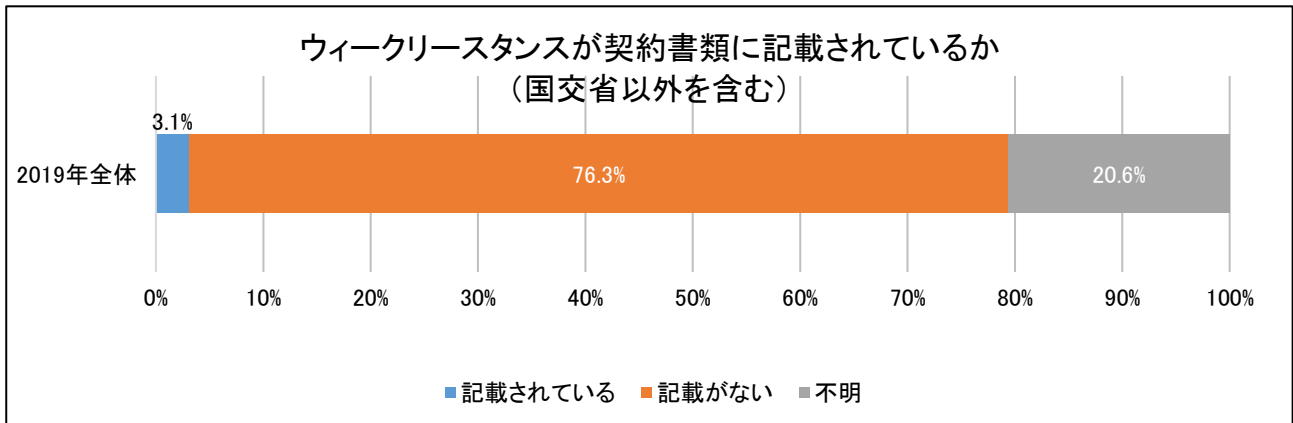
【工事一時中止ガイドライン】

「効果を感じない」の割合が多い状況が続く



【ウィークリースタンス】

適用事例が少ないので、今後工事に広く普及することを期待する



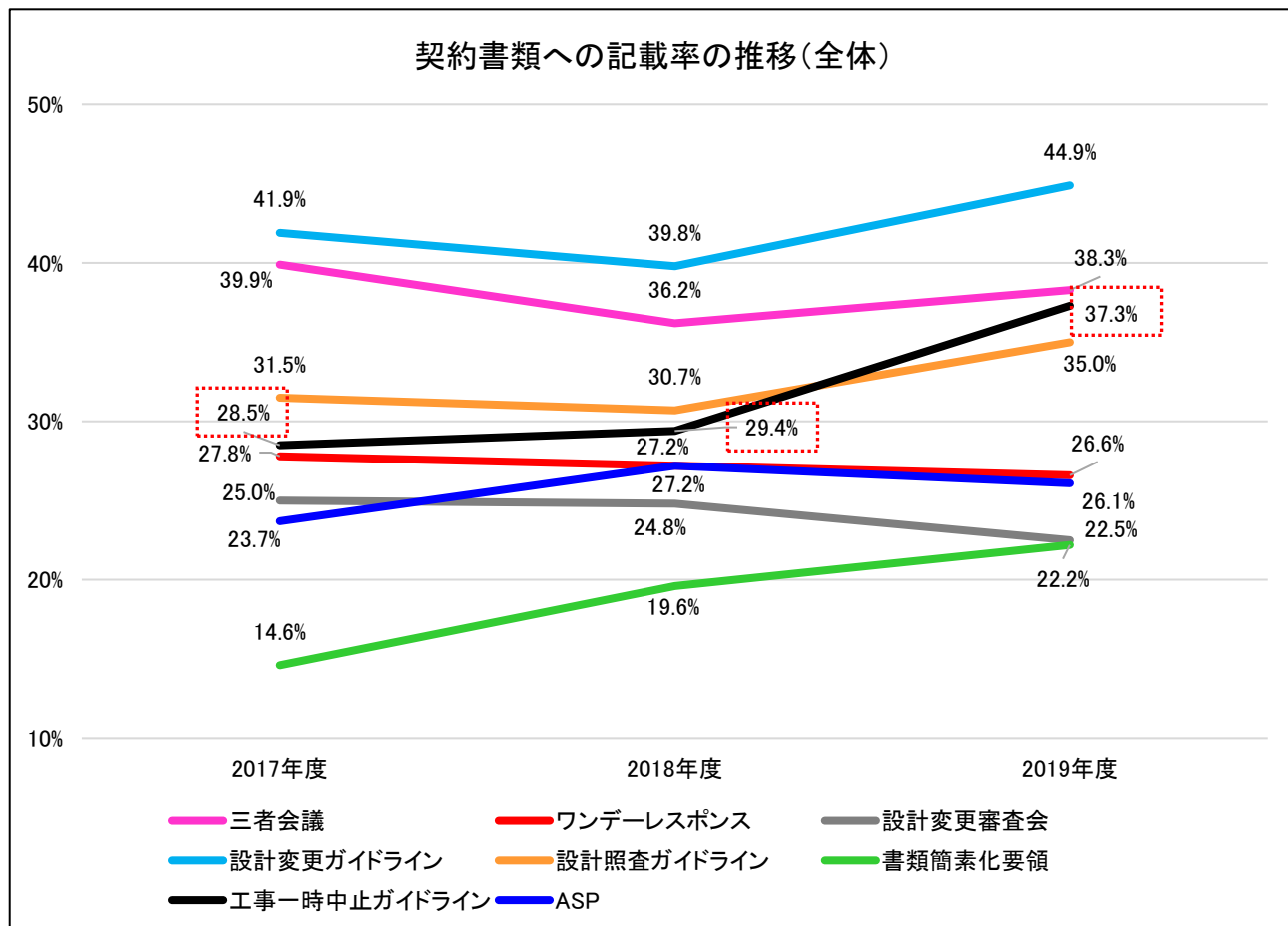
各施策の運用・効果について、全般的には改善傾向にある。2018年度と個別に比較すると、三者会議、設計照査ガイドライン、ASPの3項目は「効果を感じる」割合が増加している。また、設計変更ガイドラインと書類簡素化要領の2項目は「効果を感じる」との評価が「効果を感じない」を逆転する結果となった。

ワンデーレスポンスと工事一時中止ガイドラインは、昨年同様に「効果を感じない」の割合が依然として多い状況が続いている。

ウィークリースタンスは、工事への適用が一部の地整や地方自治体に限られているので、今後広く普及することを期待する。

2. 各施策の契約書類への記載率の推移

契約書類への「工事一時中止ガイドライン」記載率は徐々に向上

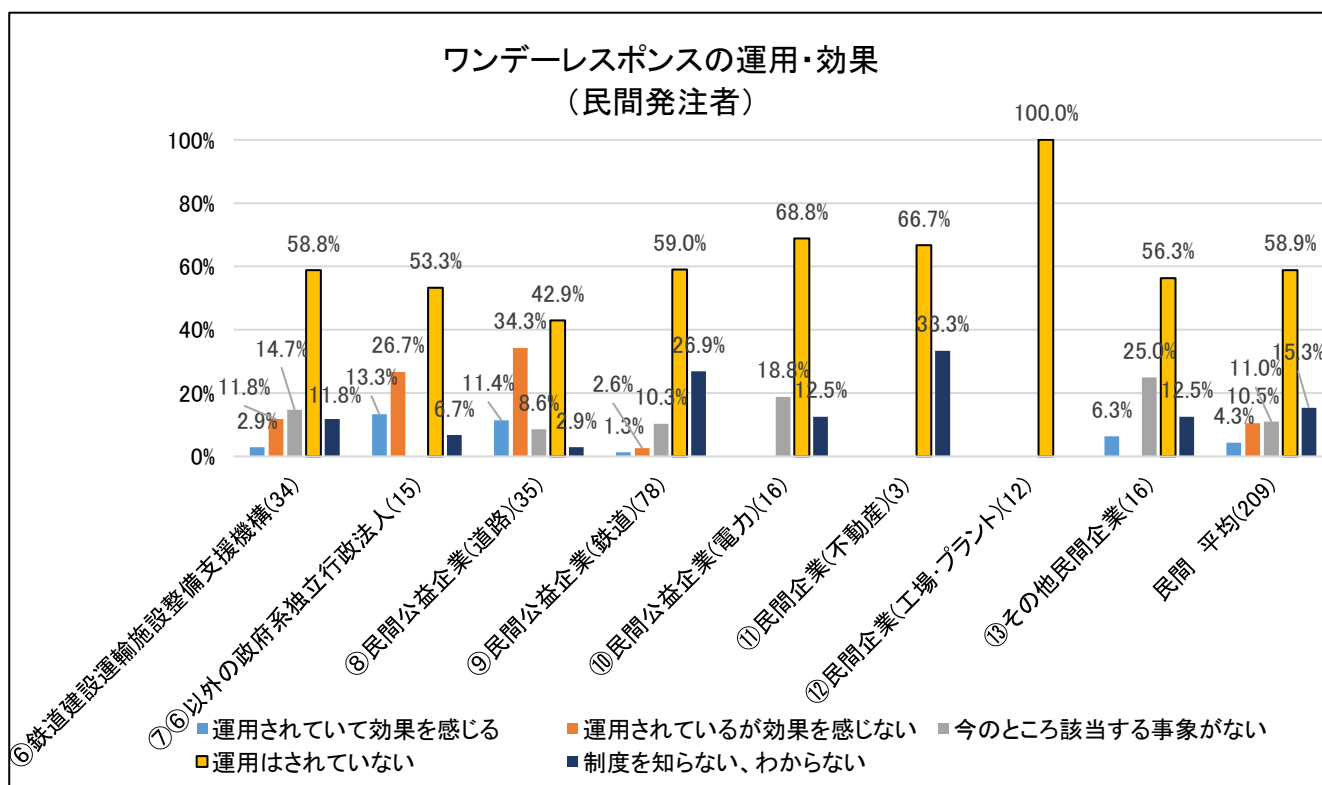
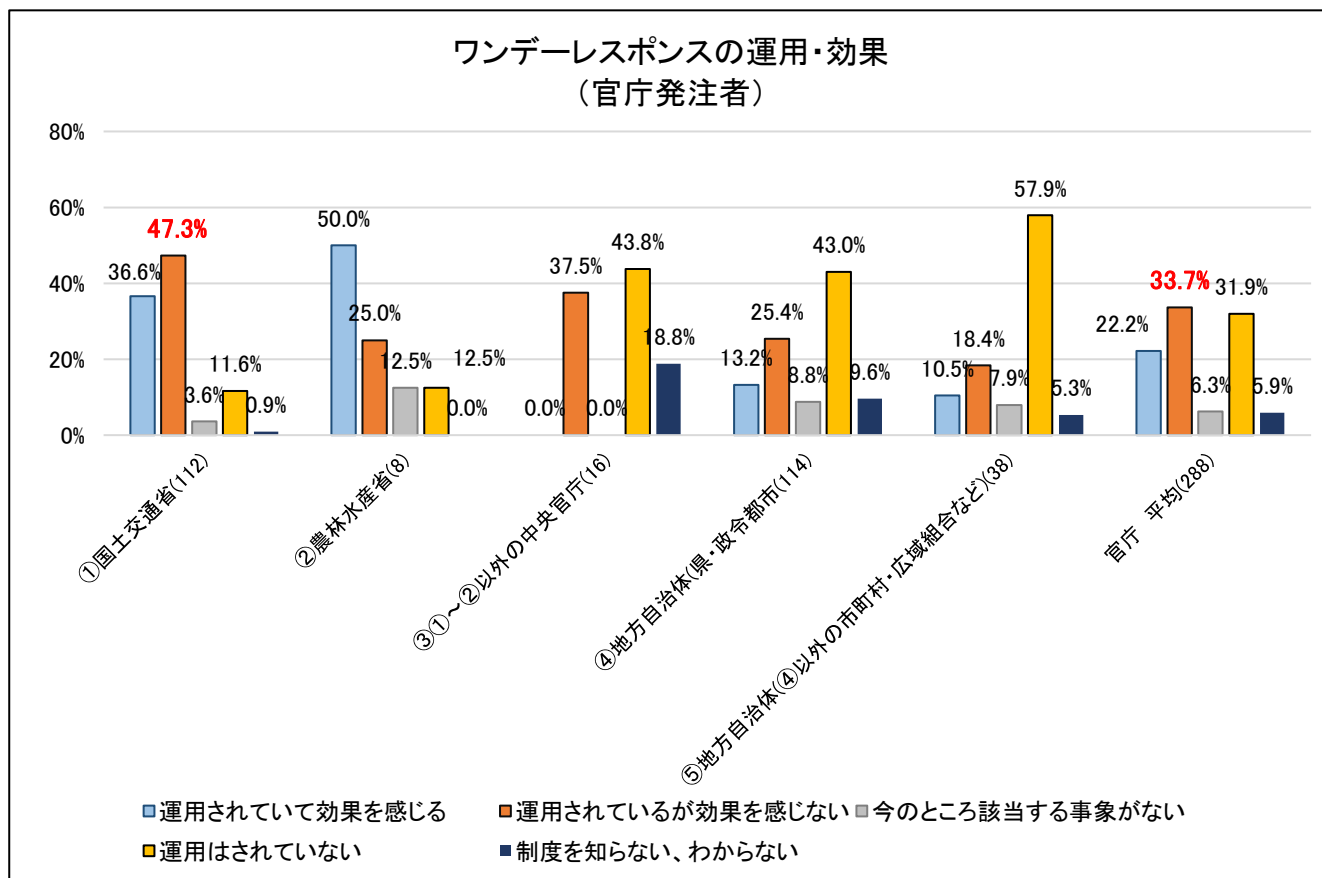


工事一時中止ガイドラインは、徐々にではあるが記載率は向上しており、2018年度に記載率が下がった設計変更ガイドライン、三者会議、設計照査ガイドラインは2019年度回復した。

ワンデーレスポンスとASPは2018年度より記載率が低下している。

3. ワンデーレスポンス 発注者別 運用・効果

国交省と官庁平均で「効果を感じない」が「効果を感じる」を上回っている
民間工事ではほとんど運用されていない



ワンデーレスポンスに関する作業所アンケートの自由記述（抜粋）

（発注者 用途 回答者年齢）

- ・担当者によって個人差がありすぎる。国交省も組織なので調整に時間が掛かり過ぎることが多い。（国土交通省 中部地方整備局 道路(新設)トンネル 50 歳～54 歳）
- ・発注者の判断の遅れは工事の遅延となるので確実な実施を願う。
（国土交通省 九州地方整備局 道路(新設)橋梁(上部) 40 歳～44 歳）
- ・質問をしても「確認する」との返答だけでなかなか回答がない。「確認する」が回答なのか。（国土交通省 北陸地方整備局 港湾 浚渫 55 歳～59 歳）
- ・メールでも良いので、協議事項に対して何らかの回答を素早くいただきたい。
（国土交通省 北海道開発局 道路(新設)橋梁(上部) 60 歳以上）
- ・ワンデーレスポンスやクイックレスポンスに拘らなくとも、返答日や対処日の期限を示して、可能な限りその期限までに対応して欲しい。（その他中央官庁 港湾 45 歳～49 歳）
- ・ワンデーレスポンスの成否が工期に直結するという事を理解して欲しい。
（市町村・広域組合 土地造成 50 歳～54 歳）
- ・現場は、時間とともに動いているので、工程やコストの無駄を省くことは、発注者・受注者ともに重要なことである。（JRTT トンネル 55 歳～59 歳）
- ・地方自治体にも認識してもらいたい。言葉すら認識していない監理者がいる。
（市町村・広域組合 シールド 50 歳～54 歳）

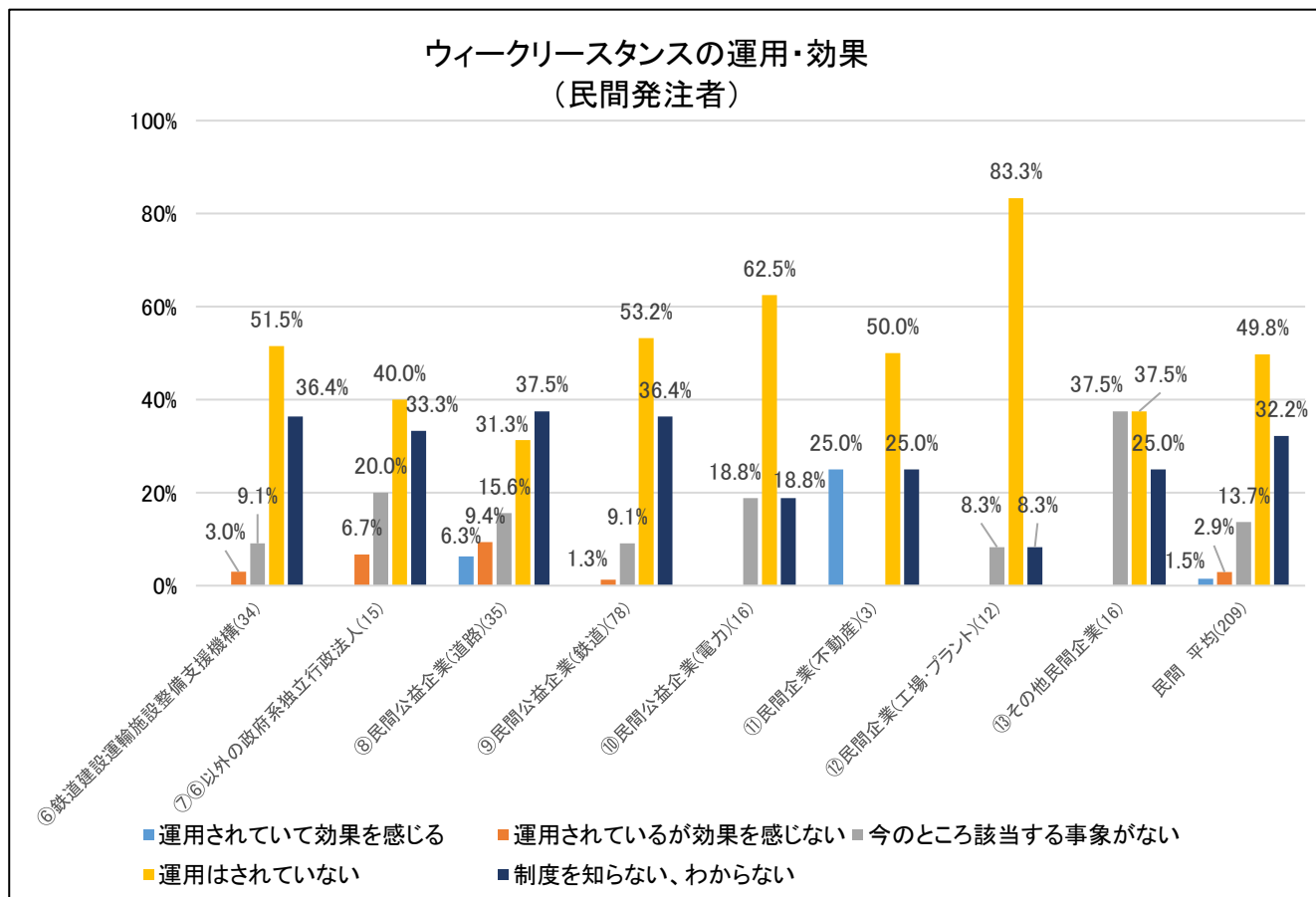
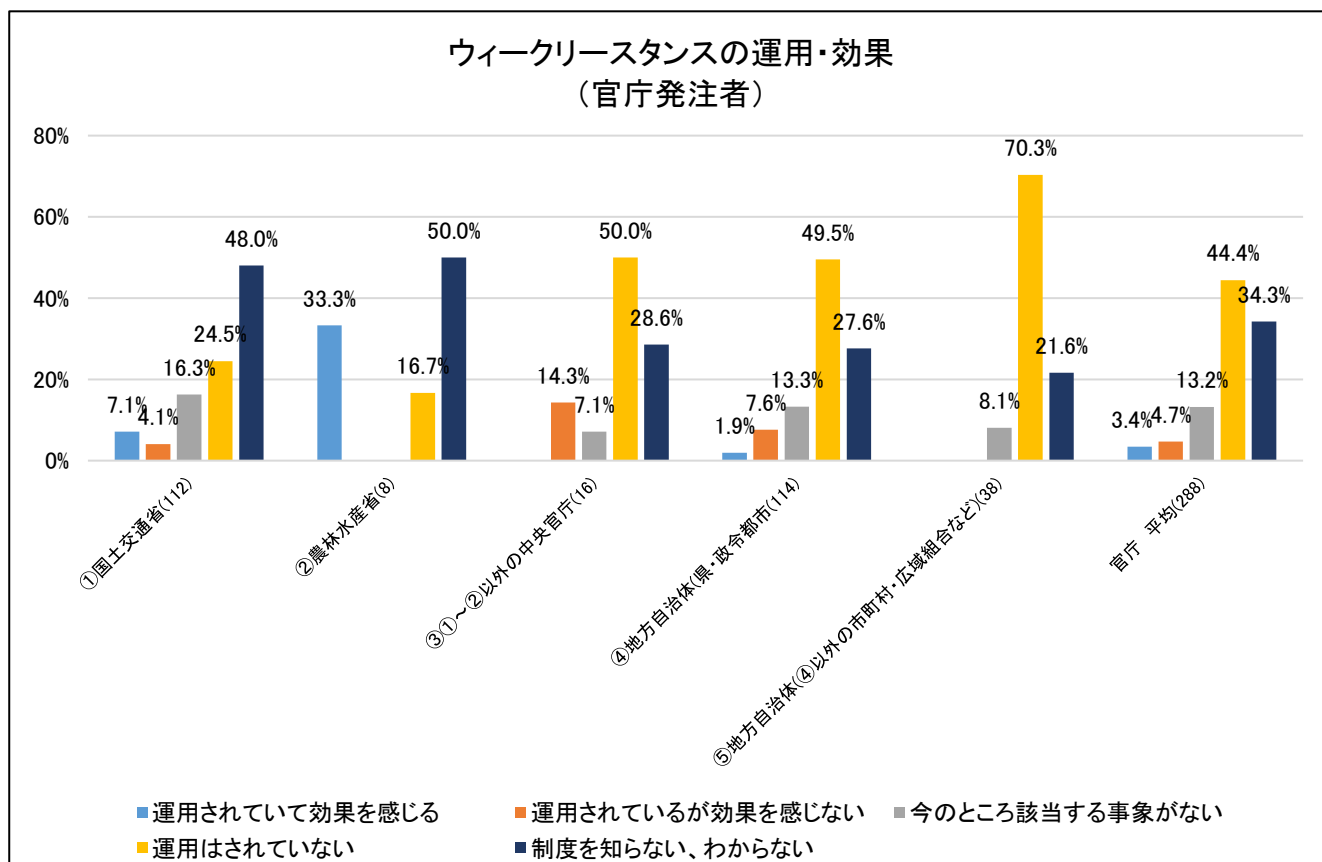
国交省や官庁平均においては「効果を感じない」が「効果を感じる」を上回る結果となった。農水省のみ「効果を感じる」が 50%に達しており、都道府県や市町村などの地方自治体では「運用されていない」が最も多かった。

民間工事では運用されていない工事が圧倒的に多く、運用されていても「効果を感じない」との回答が多い結果となった。

ワンデーレスポンスは発注者、受注者間の行動・対応の迅速化を図ることにより、安全と品質を確保したうえで適切な工程管理を行うために有効な施策であり、担当者による格差の是正と適正な運用が望まれる。

4. ウィークリースタンス 発注者別 運用・効果

官庁、民間ともに運用事例が少ない。今後の普及に期待する



ウィークリースタンスに関する作業所アンケートの自由記述（抜粋）

（発注者 用途 回答者年齢）

- ・発注者からの期限に無理のある書類提出の要求などに対して改善が必要。週末や休日の直前に依頼し、週明け・休日明けに提出を求める行為等。（農林水産省 農業・河川 護岸 35歳未満）
- ・急な依頼や週末の依頼（金曜日の夕方）をせず、適切な日程で依頼をしてほしい。（民間公益企業(鉄道) 鉄道(新設) 土工 35歳～39歳）

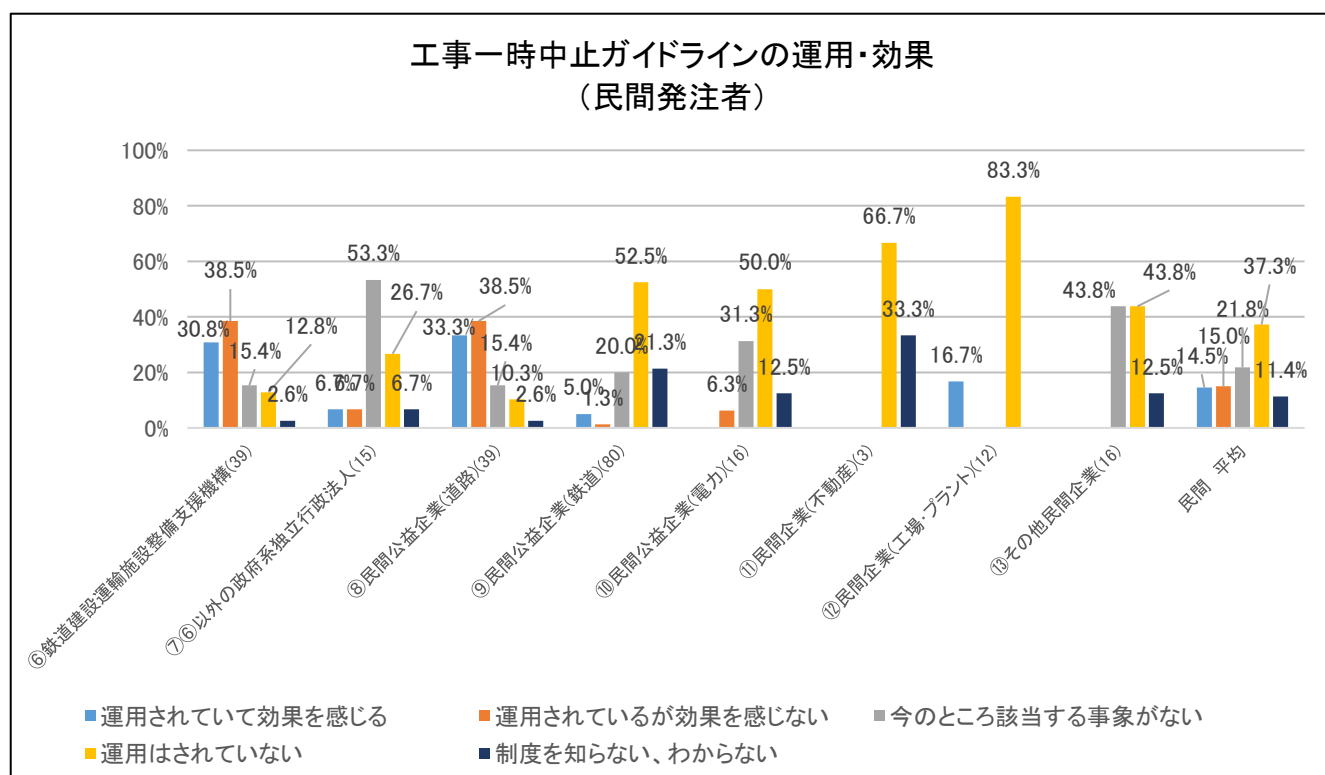
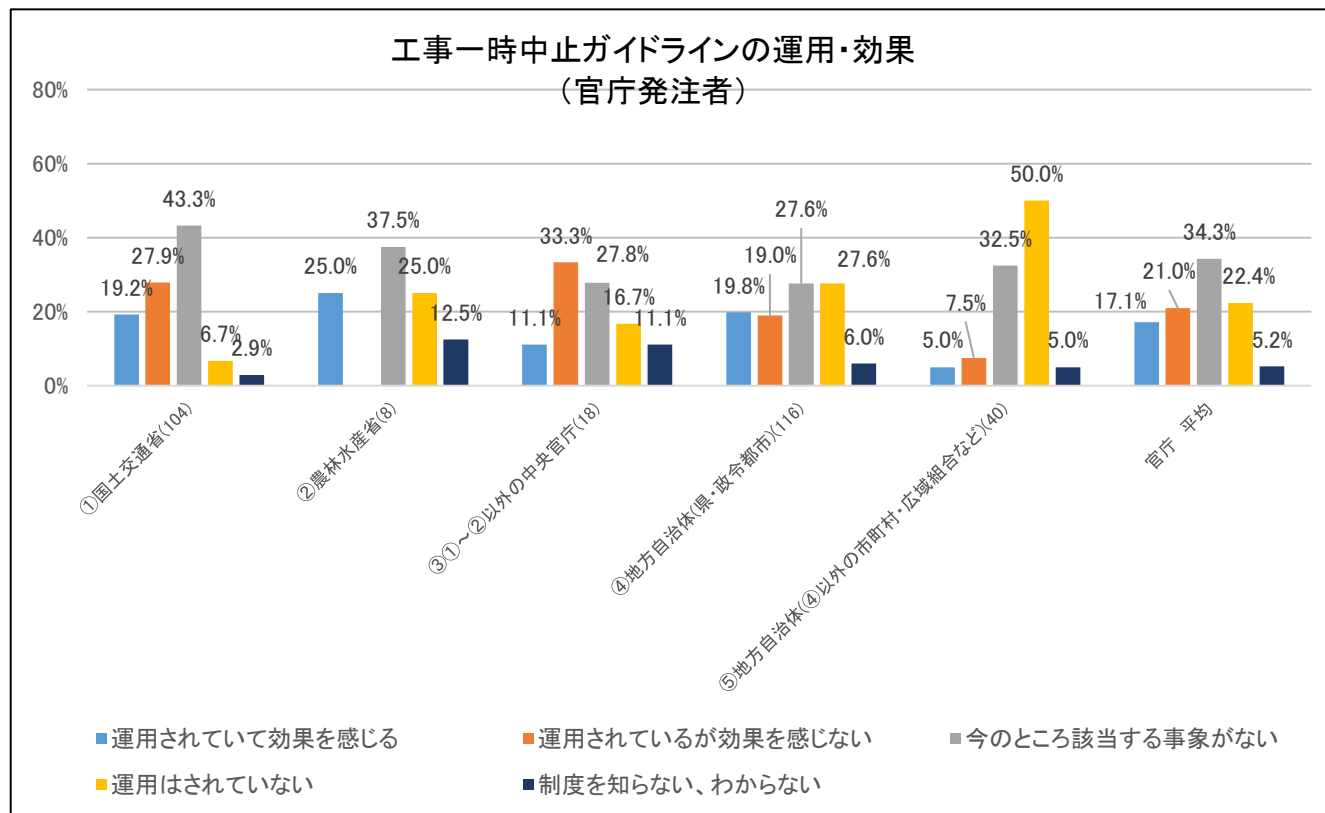
ウィークリースタンスは、受発注者の業務環境の改善や産業の魅力向上を目的として業務委託分野で運用が進んでおり、一部の地整や地方自治体では工事への適用も始まっている。

組合員からは副次的な効果として、「受発注者間相互コミュニケーションを活発化させ、ルールやスタンスを共有することにより、片務性の解消、土曜閉所につながる施策である。」との声があるので、今後広く普及することを期待する。

5. 工事一時中止ガイドライン 発注者別 運用・効果

官庁工事では全般的に「効果を感じない」の割合が高い

民間工事では運用されている発注者は限られるが「効果を感じない」割合は高い
施策の改善と共に、運用されていない民間発注者への波及に期待する



工事一時中止ガイドラインに関する作業所アンケートの自由記述（抜粋）

（発注者 用途 回答者年齢）

・工事一時中止が約３週間あり。工事再開通知書のその他に『元工期に同じ』と記載されていた。工事中止の期間（約３週間）の工期延伸は認められるべきと考える。

（国土交通省 東北地方整備局 道路(新設)トンネル 45歳～49歳）

・関連工事の遅れで着工が２ヶ月遅れ、発注者と協議したが工事中止が認められなかった。

（国土交通省 四国地方整備局 道路(新設)橋梁(下部) 45歳～49歳）

・自然災害の発生で工事中断が避けられない状況だったので、工事一時中止を希望したが認められなかった。（国土交通省 北海道開発局 ダム 45歳～49歳）

・特記仕様書の条件明示と相違があり、着工時に工事一時中止が適用された場合に費用の計上が認められない事項について、ガイドラインと照らし合わせて改善を求めたい。

（国土交通省 近畿地方整備局 道路(新設)トンネル 50歳～54歳）

・発注者側からの工事中止要請の場合の記述が明確でない。全体的に受注者側に不利益な記述となっている。（県・政令都市 シールド 45歳～49歳）

・工事一部一時中止が解除になって１年が経つが、精算してもらえない。再度工事一部一時中止になり７ヶ月経つが中止通知がもらえていない。速やかな対応を望む。

（ＪＲＴＴ トンネル 55歳～59歳）

・ガイドラインがあるにもかかわらず、それに即した一時中止命令を出してもらえなかった。ガイドライン通りの施策実施を要望する。（民間（道路） 橋梁 45歳～49歳）

・発注者の市役所への届出が遅れたために、3.5ヶ月間の一時中止が発生した。国交省要領に基づいて工事中止に伴う増額経費の請求を行ったが、前例がないとの理由で支払いを断られた。国交省要領に基づいた正当な金額の支払いに応じて欲しい。

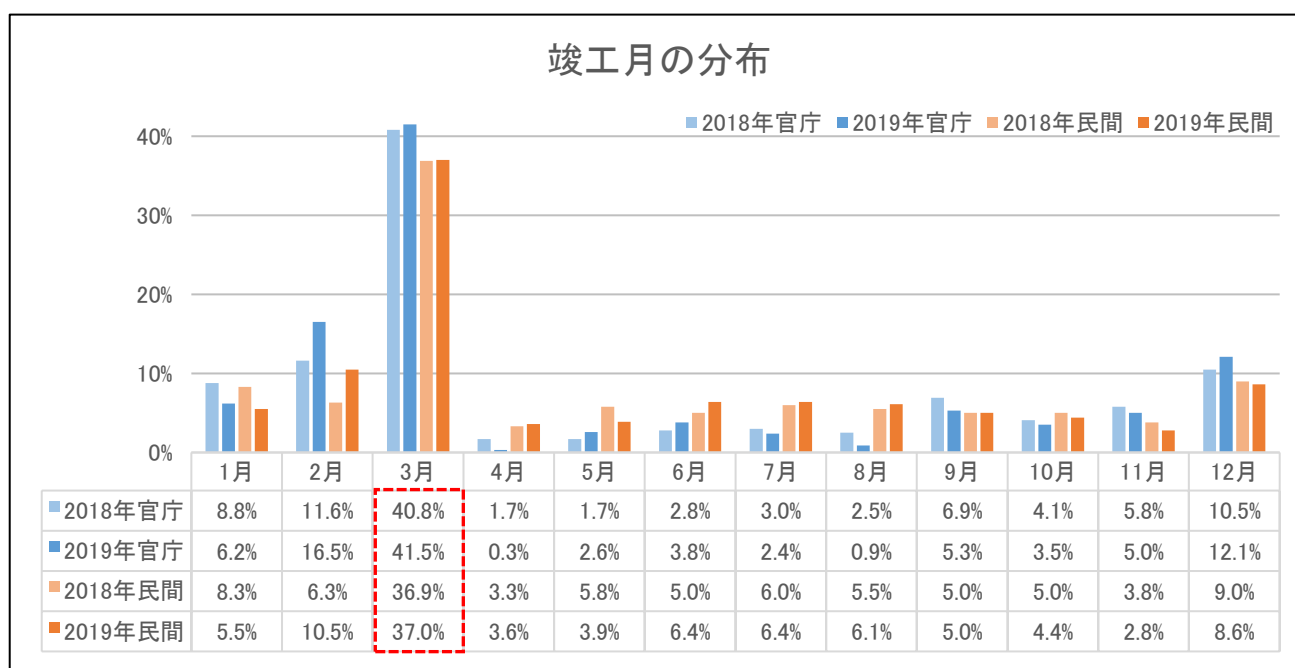
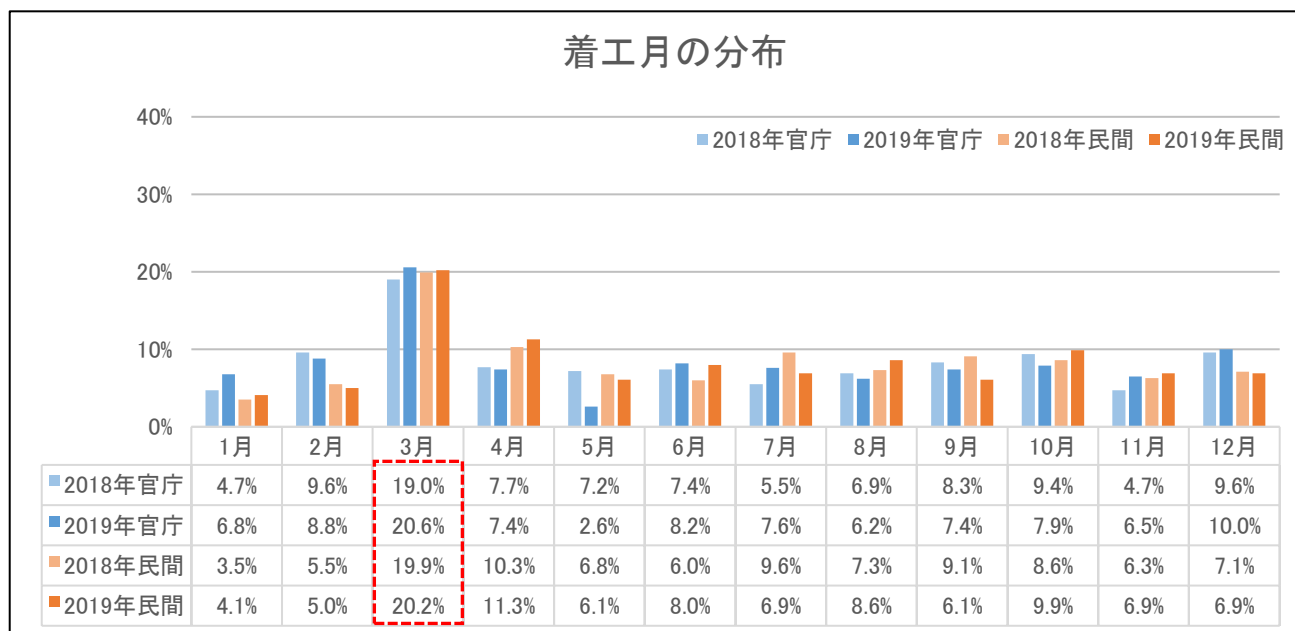
（民間（鉄道） 鉄道（改良） 40歳～44歳）

官庁工事では「効果を感じる」より「効果を感じない」「運用されていない」が上回った。民間工事では「運用されていない」が最も多く、運用されている場合でも「効果を感じない」が多かった。

着工前・着工後に関わらず、予測不可能な要因で工事を延期・中断せざるを得ない場合、適正な工期を確保するためには工事一時中止ガイドラインに則った運用が必須である。施策の適正な運用・改善と共に民間工事への正しい波及もお願いしたい。

VI. 平準化について

着工月、竣工月ともに3月集中の状況は続いている



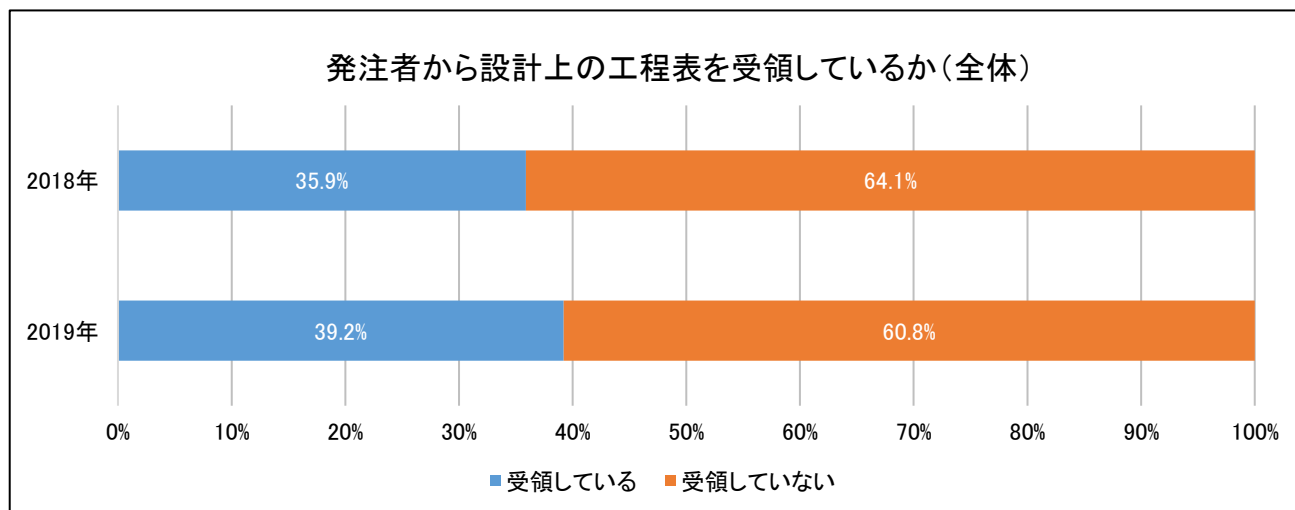
着工月、竣工月ともに3月集中の状況は続いている。特に竣工は官庁・民間共に極端に3月に集中している。

竣工月が平準化されれば、作業所における技能労働者の困り込みや重機・資機材不足も解消され、組合員の業務の平準化も進み、時短にも寄与すると考える。

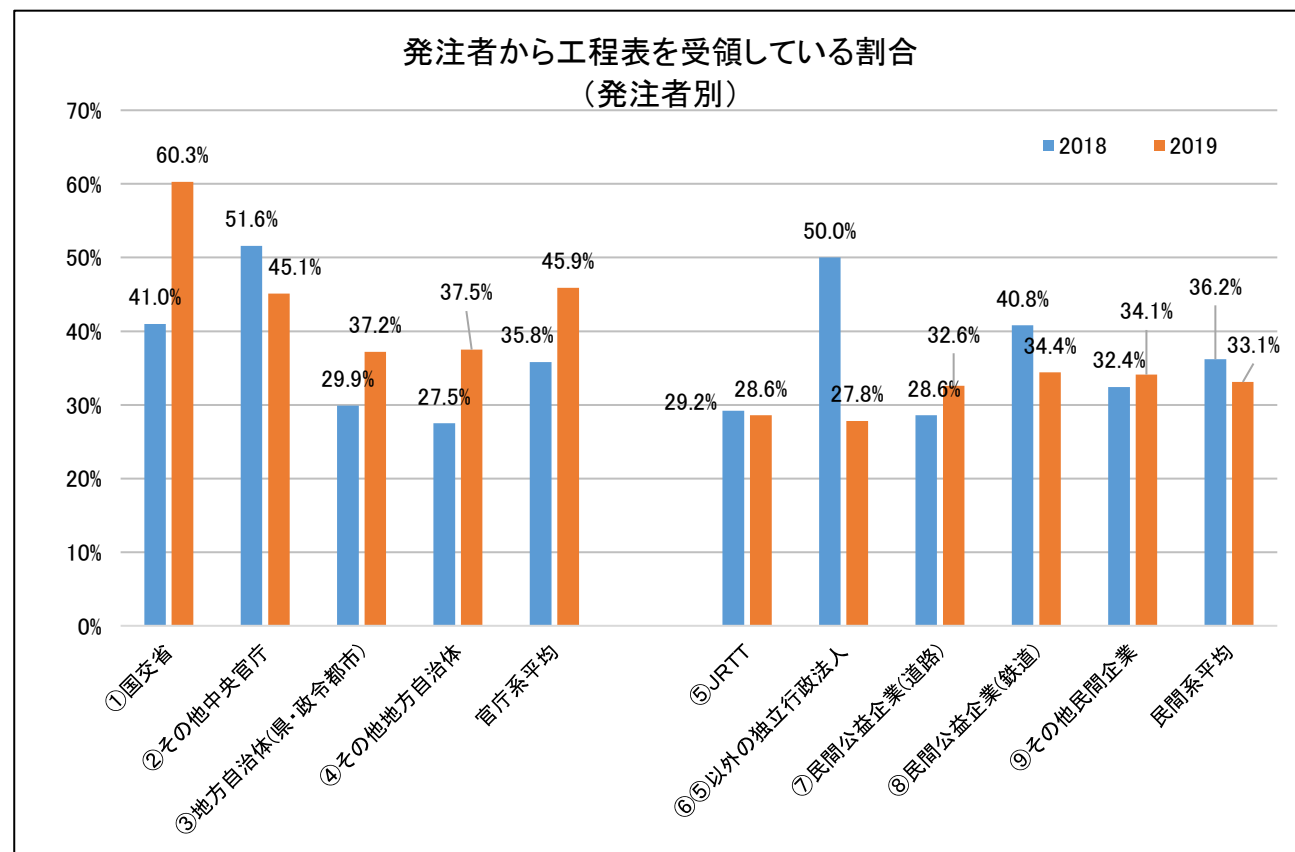
VII. 設計上の工程表、算定根拠、クリティカルパス明示、責任の所在の記載について

国交省では「工事工程の受発注者間での共有」を2017年より原則すべての工事で運用することとしている。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る。本アンケートではその運用状況について調査した。

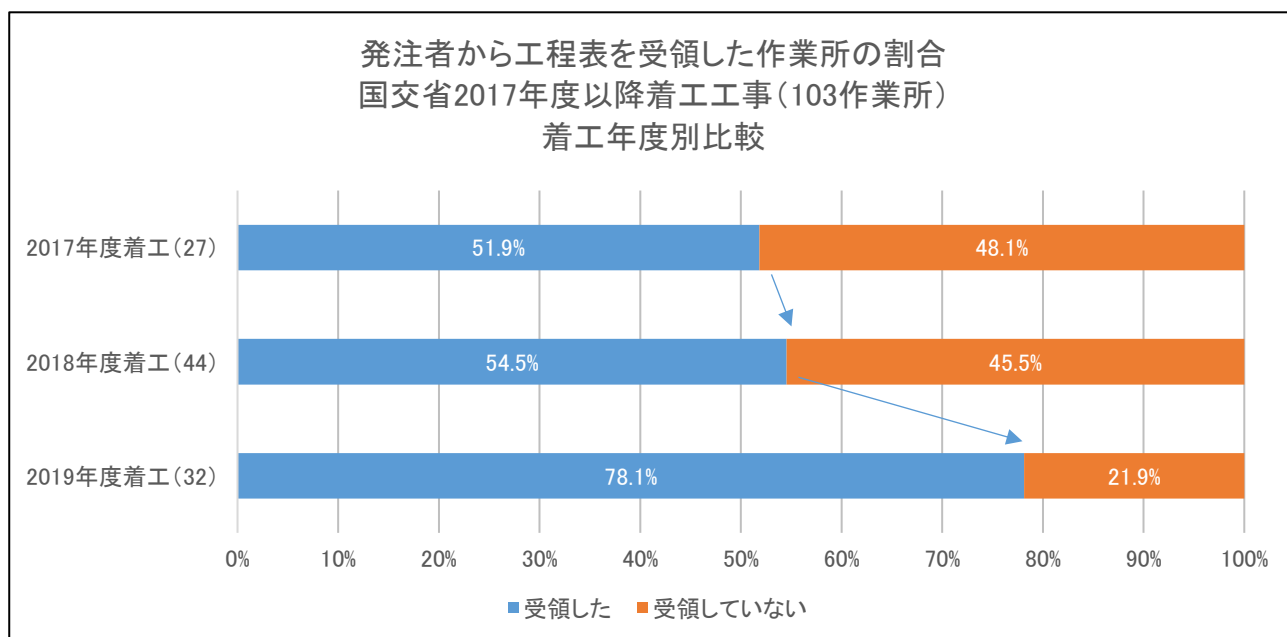
発注者からの工程表の受領状況は徐々に改善されている



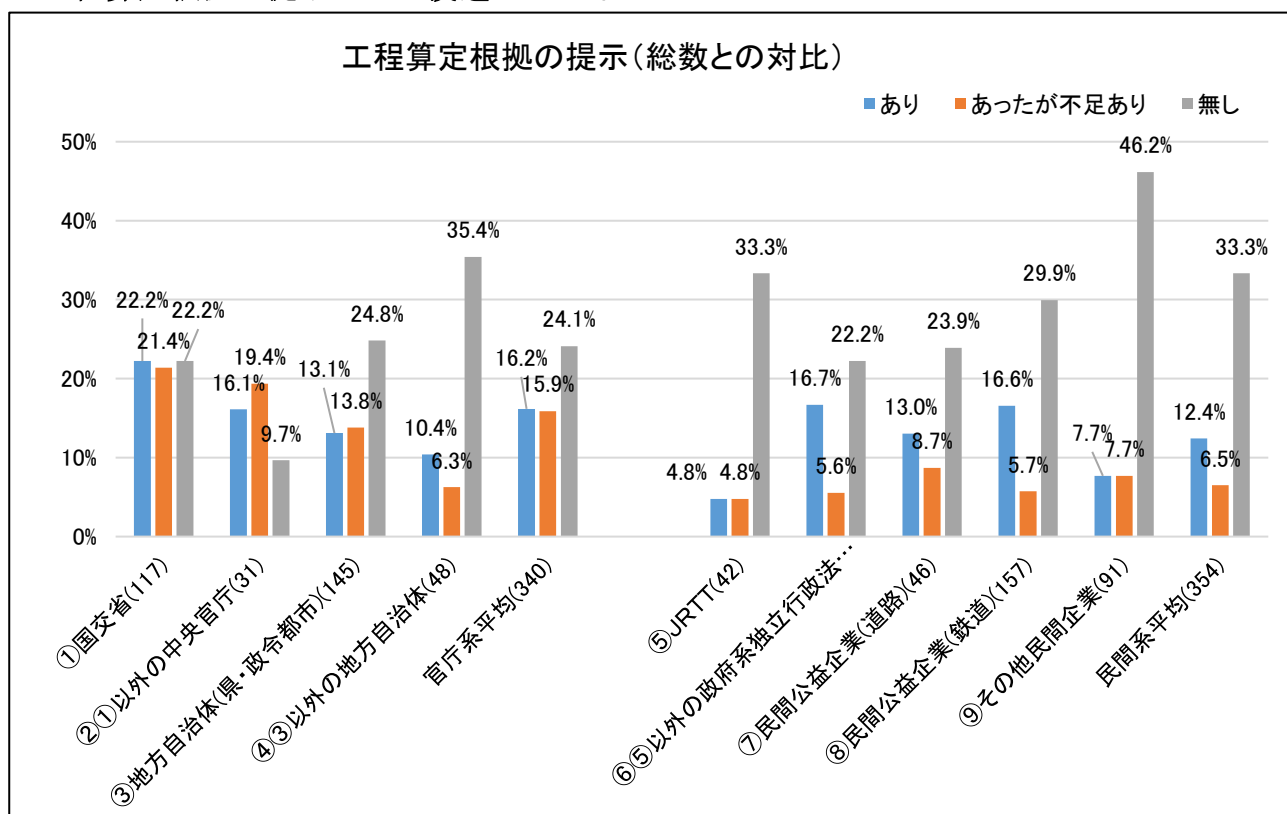
官庁工事では改善が進んでいる



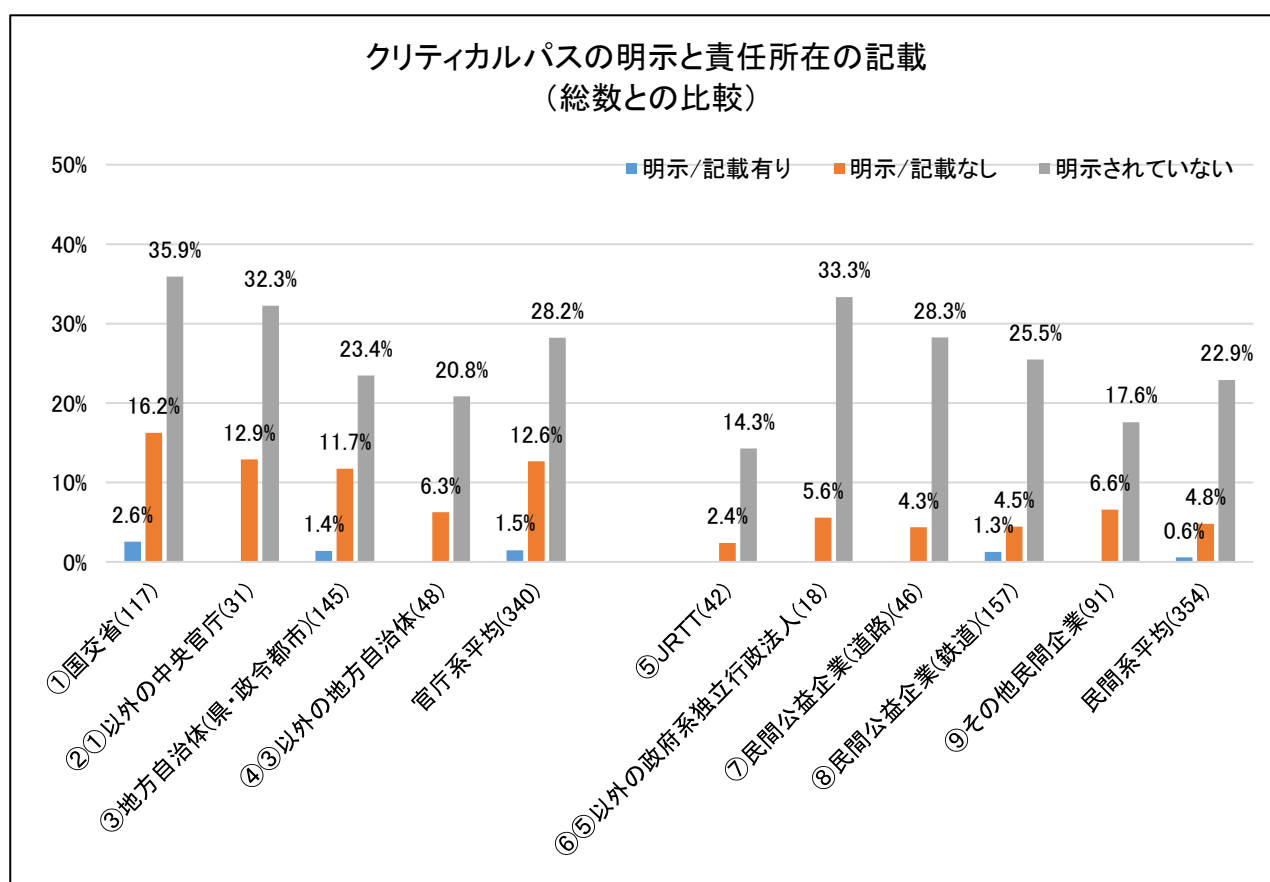
国交省工事では順調に改善が進んでいる



工程算定根拠の提示はまだ浸透していない



クリティカルパスの明示と責任所在の記載は進んでいない

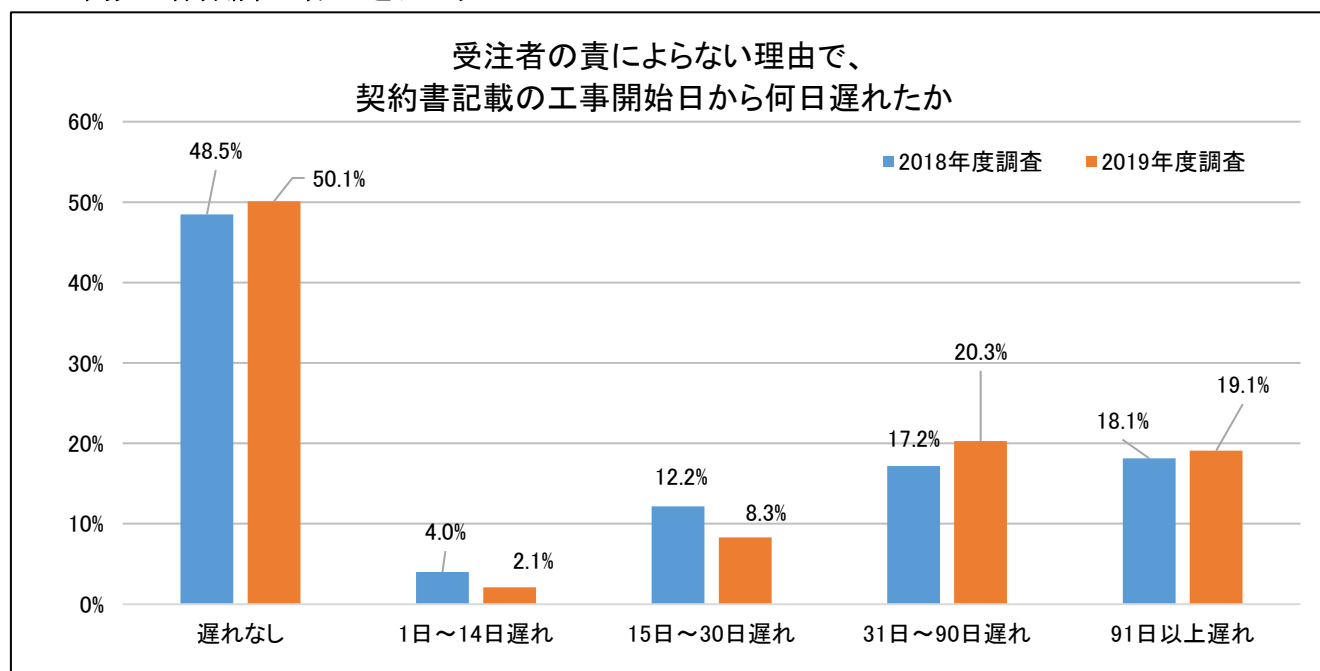


国交省では 2017 年度より原則工程表の共有化を実施しており、工程表の共有は順調に推移している。

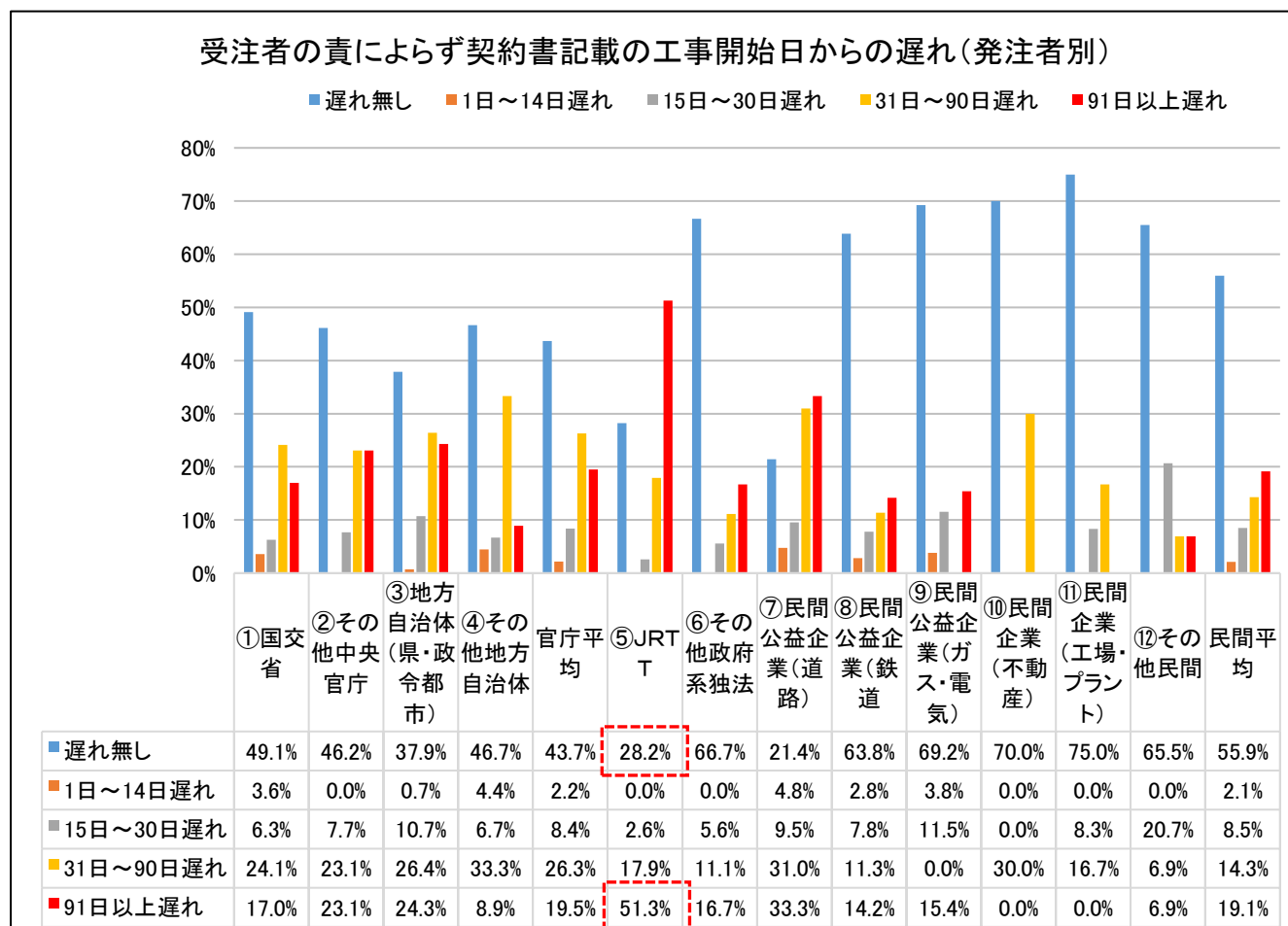
しかしながら、工程算定根拠の提示やクリティカルパスの明示などはまだ進んでおらず、それらの条件提示が無いと受注者による工期の検証が難しい。引き続きの改善を要望する。

VIII. 着工の遅れについて

半数の作業所で着工遅れが発生している

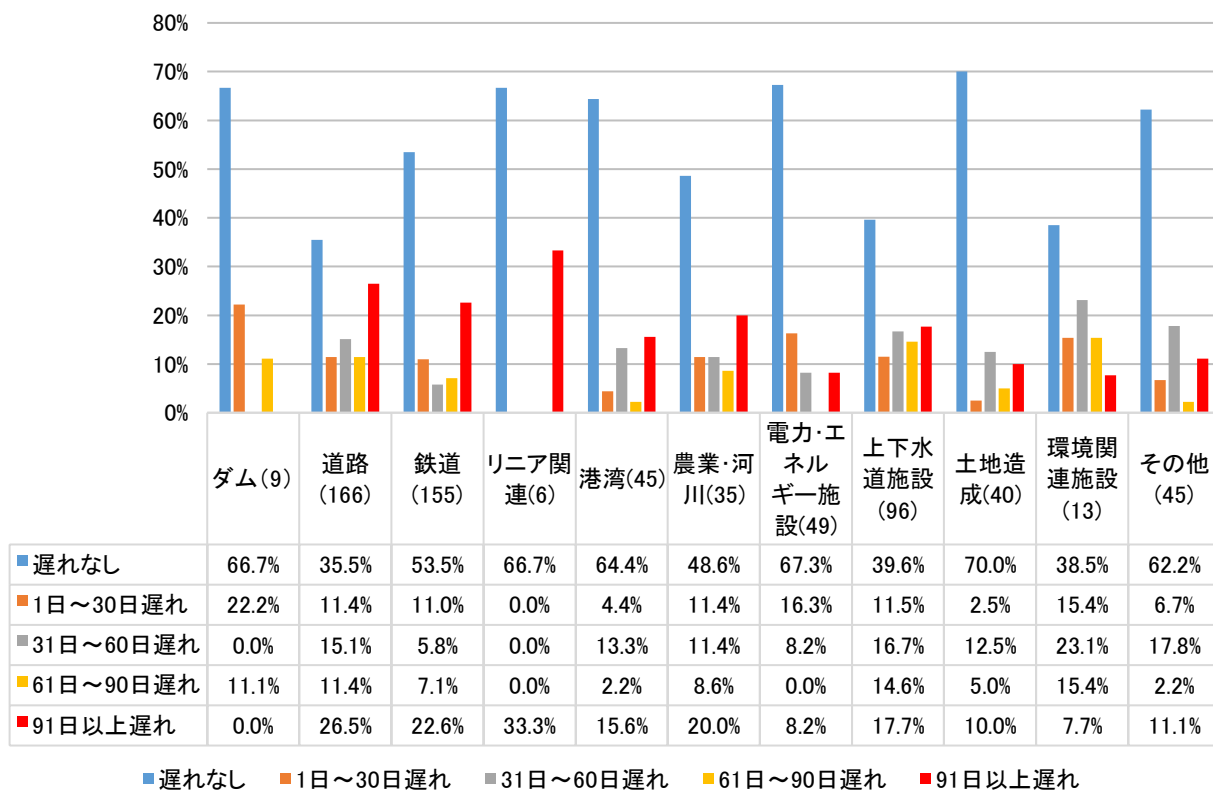


JRTTの着工遅延割合が高い



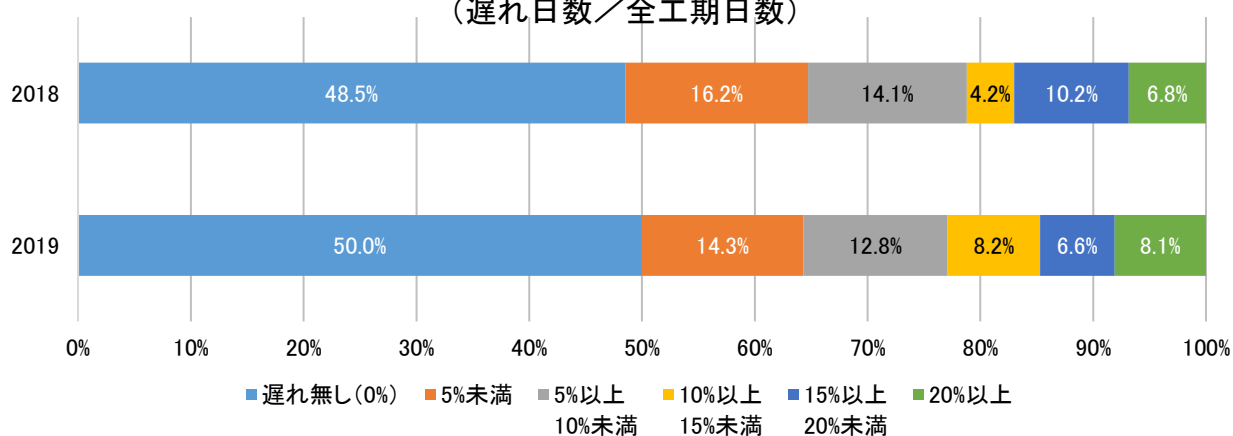
道路、鉄道系において着工遅れが多い

受注者の責によらず契約書記載の工事開始日からの遅れ
(用途別)



着工の遅延率はほぼ横ばいの状況

工期の何%遅れたか
(遅れ日数／全工期日数)

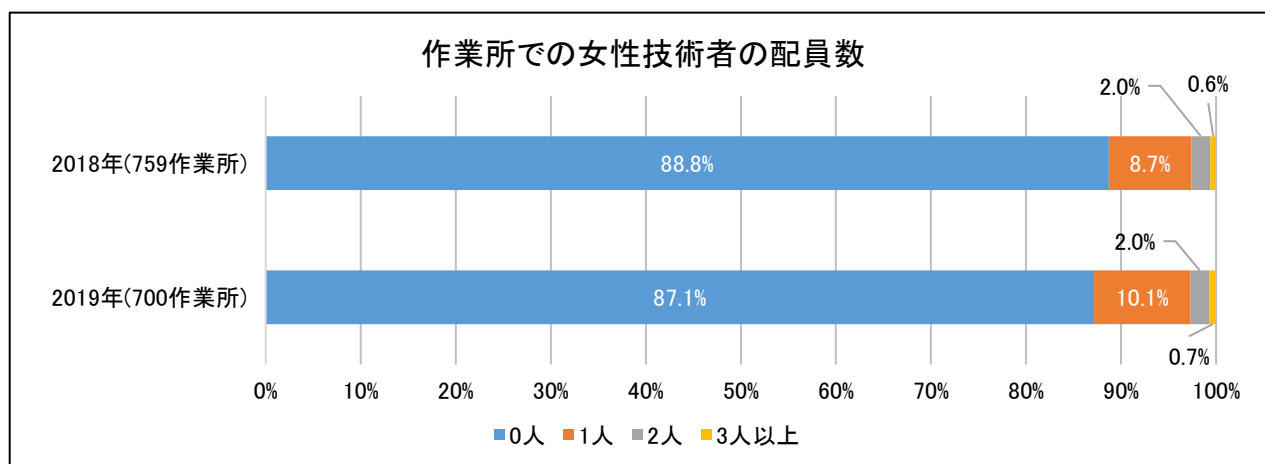
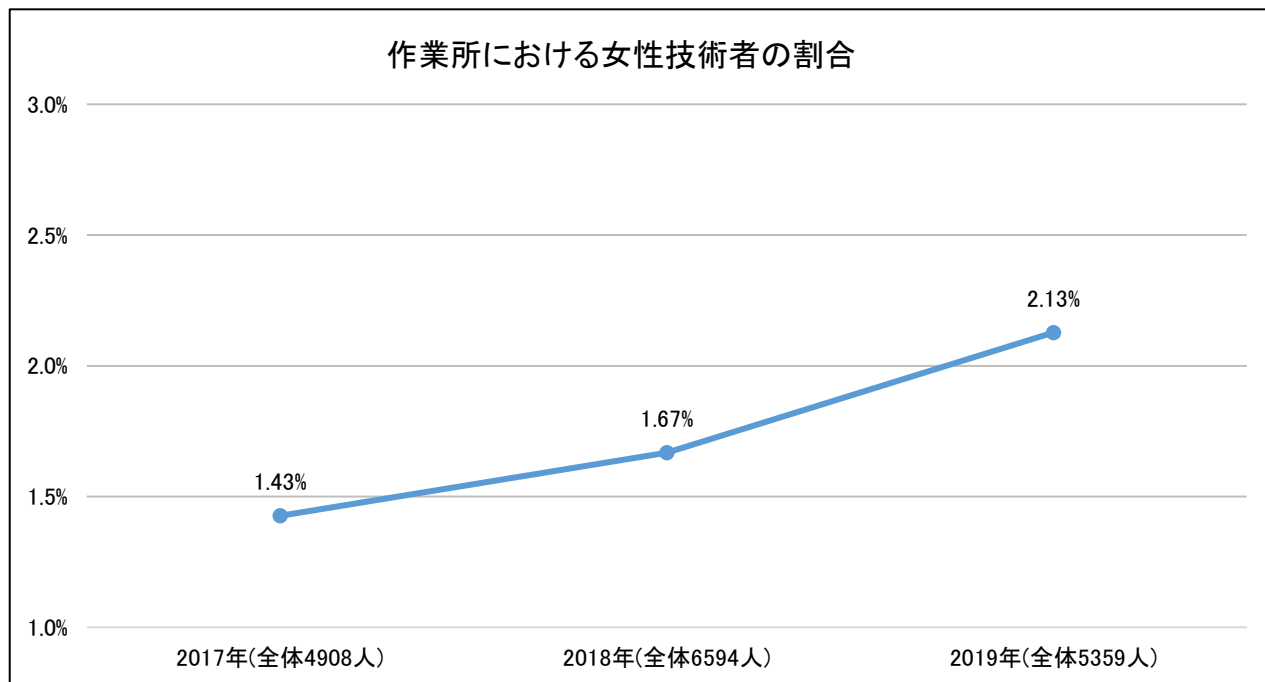


着工の遅れは全作業所の半数で発生しており、30～90日の遅延が20.3%、91日以上の遅延が19.1%という結果であった。JRTTにおいては、着工遅れの無い作業所が28.2%、91日以上の遅れに至っては51.3%という状況である。

また、着工遅れ日数の全体工期に対する割合が20%を超える作業所が8.1%存在した。

IX. 作業所での女性活躍推進の現状

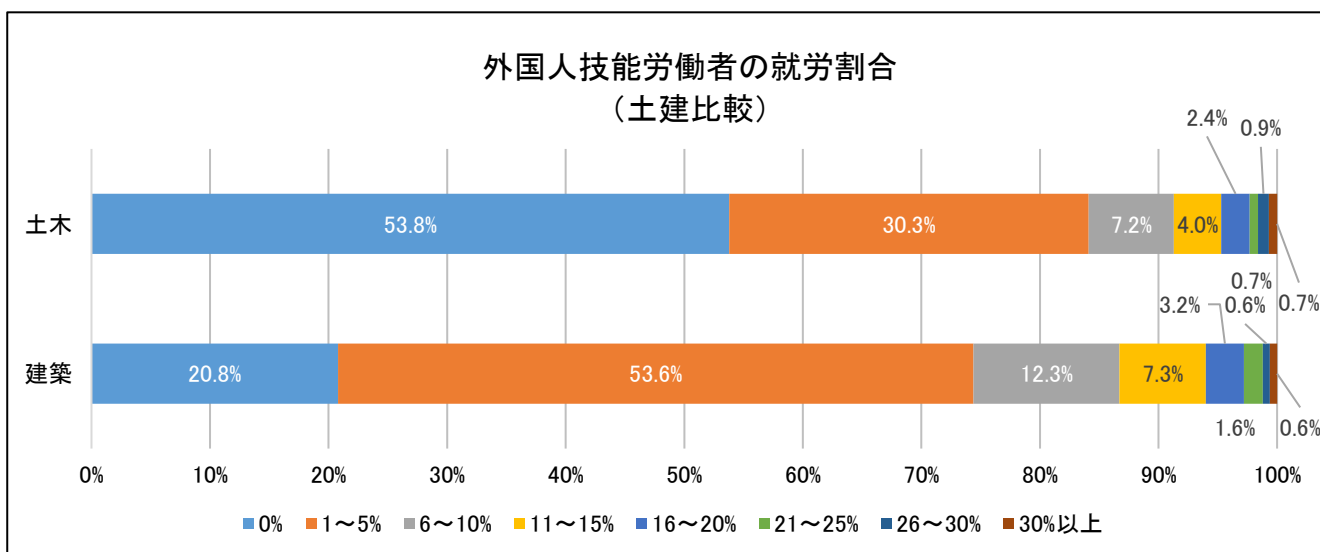
土木作業所における女性技術者は増加傾向



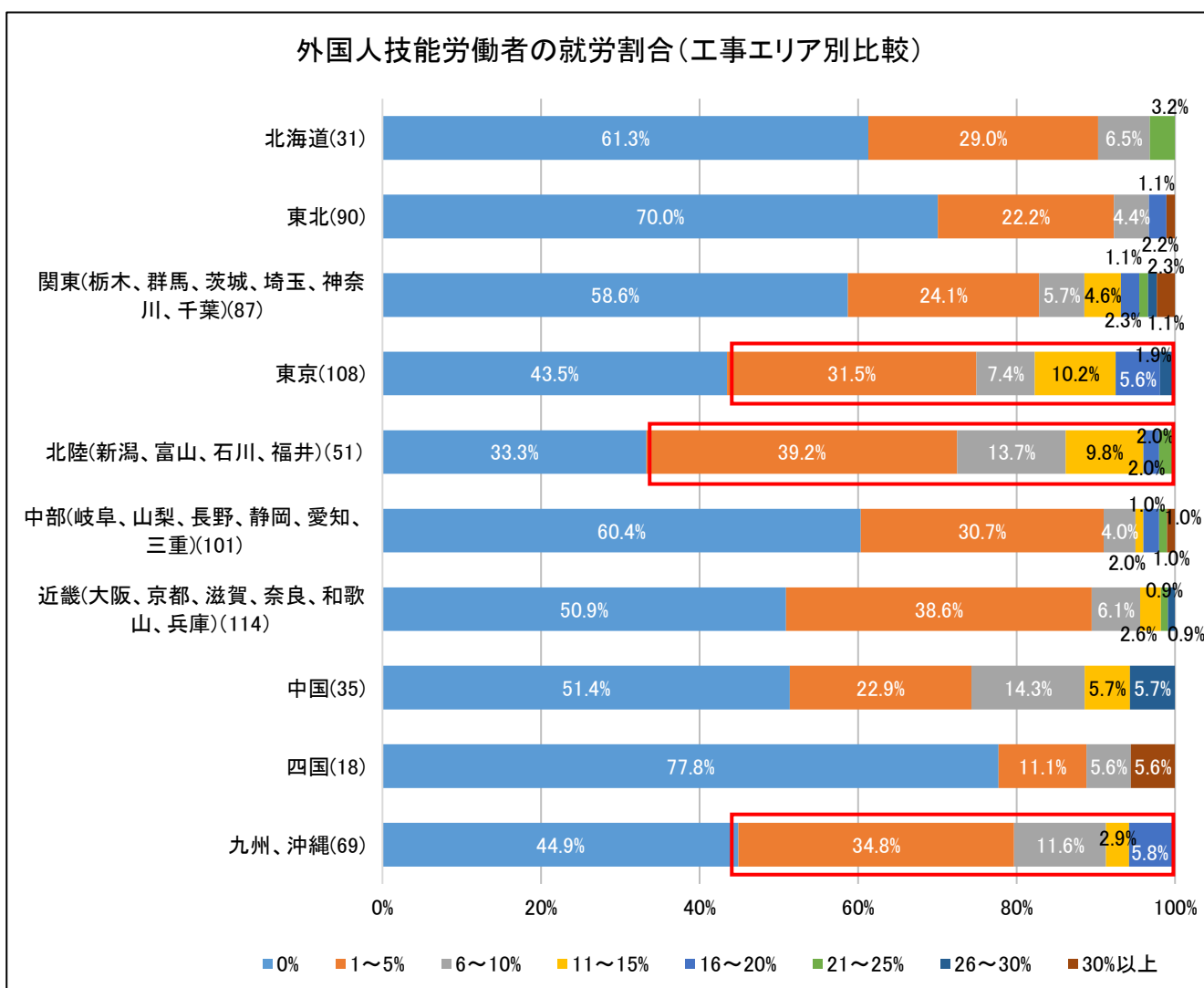
担い手確保・ダイバーシティーの推進により、土木作業所における女性技術者の割合は増加傾向にあるが、作業所での配員数をみると女性技術者のいる作業所は全体の10%程度となった。今後も建設産業における女性活躍推進に取り組んでいく必要がある。

X. 外国人技能労働者について

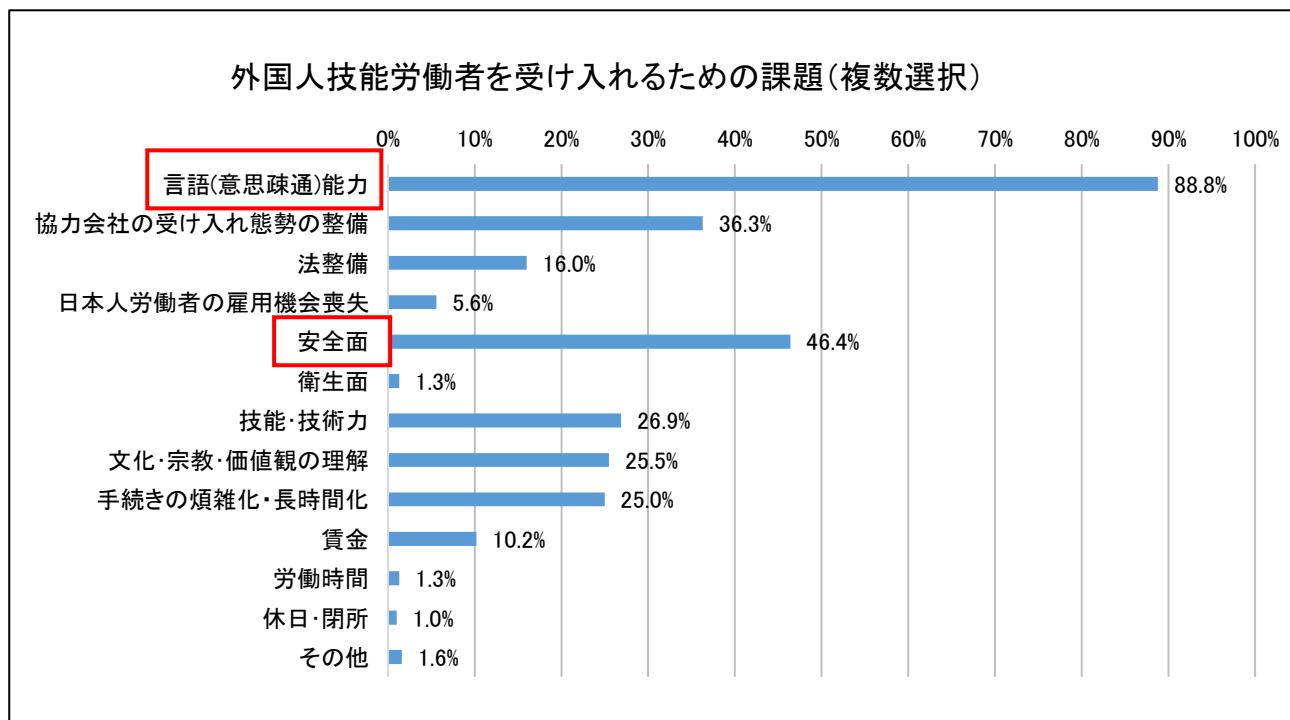
土木作業所では約半数の作業所で外国人技能労働者が就労している



外国人労働者の就労割合は地域により大きな差がある



言語（意思疎通）能力が一番の課題



土木作業所では約半数の作業所で外国人労働者が就業しており、東京、北陸、九州で就労割合が高いという結果となった。

技能労働者不足が慢性化している現状では、今後さらに外国人技能労働者が増加していくことが予想される。外国人労働者の受け入れに際しては、意思疎通のための言語能力と安全面について課題とする声が多く、今後も外国人技能労働者の就労実態について調査していきたい。

XI. 自由筆記の抜粋

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。内容ごとに抜粋してご紹介します。

(発注者 用途 回答者年齢)

1. 2024 年までに週休 2 日（原則土曜閉所）は実現するか

「実現する」理由、「実現しない」理由についてそれぞれの意見を抜粋します。

【「実現する」理由】

- ・業界全体が取り組んでいることであるため、2024 年までには発注の時点で工期設定が 4 週 8 閉所を視野に入れたものになっていると思うから。
(国土交通省 中国地方整備局 道路(新設) 橋梁(上部) 35 歳未満)
- ・会社の意思（方針）が土曜日閉所を目指していると実感している。
(民間公益企業(鉄道) 道路(改良) 維持修繕・リニューアル 60 歳以上)
- ・発注者が適正な工期設定で、適正な金額で発注してくれれば実現する。
(国土交通省 中部地方整備局 道路(新設) トンネル 50 歳～54 歳)
- ・発注者側から強制的な指導・運用があれば実現すると思うし、それに期待する。
(地方自治体(県・政令都市) 上下水道施設 シールド 50 歳～54 歳)
- ・罰則があるなら実現する。罰則がなければ実現しない。
(地方自治体(市町村・広域組合など) 上下水道施設 開削 45 歳～49 歳)
- ・「実現する」というより、実現させなければならない。
(国土交通省 近畿地方整備局 道路(新設) トンネル 50 歳～54 歳)

【「実現しない」理由】

- ・国交省だけでなく、すべての発注者が、設計上の工期、金額を 4 週 8 閉所で考えないと実現は不可能。(地方自治体(市町村・広域組合など) 土地造成 土工 35 歳未満)
- ・週休 2 日前提の適正工期について理解していない施主も多く存在し、工期厳守のためには休日も施工日とする必要がある。(民間公益企業(道路) 道路(改良)耐震補強 50 歳～54 歳)
- ・契約時に工事用地や周辺関連工事との協議、地元協議の環境が整っていない（完了していない）のに工期が変わらないので実現しない。
(地方自治体(市町村・広域組合など) 土地造成 土工 50 歳～54 歳)

- ・雨天等の天候、施工を進める上での課題等に対する検討・協議・変更の処理などの理由で、工程が計画通りに進捗しない場合が必ず生じる。その分をカバーするため、土日完全閉所はありえない。
(地方自治体(県・政令都市) 農業・河川 開削 55 歳～59 歳)
- ・何よりも、協力業者の技能労働者の給与体系が月給制になるか、完全に土曜日を閉所にしても生活できるだけの単価での発注をされていない限り、完全土曜閉所の作業所は協力業者から敬遠される。職種によっては職人不足が顕著な状況であることから、協力業者から敬遠されると工期に影響が発生するので、やはり完全土曜閉所にはたどり着かない。
(地方自治体(市町村・広域組合など) 上下水道施設 シールド 50 歳～54 歳)
- ・協力業者の4週8休を原則とした場合に職人へ支払われる賃金が、現状の生活水準を確保できるものに見合う発注を、元請け業者が支払う事ができるような単価設定とならない限り無理だと思う。
(民間公益企業(道路) 道路(新設) 橋梁(上部) 45 歳～49 歳)

2. 発注者に求める改善

アンケートの中では土曜閉所のためには発注者の対応や意識の改善が必要という意見が多数ありましたので紹介します。

- ・これまで工期厳守のために時間外労働時間を当然のことと考え施工を行ってきた。今後罰則規定を設けるのであれば、発注者、受注者双方の労働時間に関して意識改革が必要であり、提出書類の簡略化や全体工程の見直し等行う必要がある。また単年度予算から複数年度予算など効率的に予算配し、仕事量の平準化による対応など、既定の時間外労働の上限内に収まる安全を考慮した作業計画が必要だと考えている。
(地方自治体(市町村・広域組合など) 鉄道(新設) 軌道 40 歳～44 歳)
- ・道路工事であれば供用日で工期を設定するのではなく、工事内容を考慮し積上げた適正な工期を提示してほしい。時間外に連絡(電話等)をしないで欲しい。
(国土交通省 中部地方整備局 道路(新設) トンネル 60 歳以上)
- ・発注者が行うべき業務は発注者で対応してほしい。ワンデーレスポンスを実践してほしい。書類や資料の提出指示は早く出してほしい。
(地方自治体(県・政令都市) 上下水道施設 シールド 40 歳～44 歳)
- ・本来発注者が行うべき業務を請け負わされている部分が多々ある。また、発注者が各種関係機関と調整できるだけの知識を有していない。工期が始まっているのに設計図書が完成していない。設計図書が完成していないことで工事が開始できないが、その遅れは工期延長等で考慮してもらえない。
(国土交通省 関東地方整備局 道路(新設) 構造物(カルバート、擁壁) 50 歳～54 歳)

- ・① 発注者（担当者）の専門性を向上させる必要がある。未経験、経験不足により説明時間、協議時間が長くなっている。② 的確な条件明示をしてほしい。不利益変更がないように予め条件提示がないものは設計変更の対象としてほしい。③ 責任の所在を統一してほしい。設計変更で協議する相手が現場担当者、工務担当者、課長代理などいろいろな相手が変わるケースがある。

（地方自治体(県・政令都市) 上下水道施設 耐震補強 45 歳～49 歳)

- ・完全週休二日制をとらない職場は厳罰にしないと絶対になくならない。特に発注者側の工期に対する認識の甘さが多いので考えを改めるべき。発注者、受注者共に完全週休二日制の工期設定を完全義務化するべき。（民間公益企業(鉄道) 鉄道(改良) 法面 40 歳～44 歳)

- ・「働き方改革」の推進は賛同するが、民間工事においての適用も踏まえた推進を進めて欲しい。今回の罰則は請負業者へ向けられた意図を感じるが、発注者の対応（無関心、指示なし、仕様書等設計書での提示なし等）についても責任を追及すべき。

（民間公益企業(電力) 電力・エネルギー施設 土工 45 歳～49 歳)

3. 行政・業界団体や企業の進める働き方改革に関する意見

作業所における働き方改革について、様々な意見がありましたので紹介します。

- ・働き方改革について当作業所では、限りなく理想を追求して、全職員が完全週休2日と有給休暇取得（5日/年）を目指している。実際に行ってみると土、日、月曜日を使い職員がローテーションで休日を取得しているが、平日の休みについては抵抗を感じる職員が多いと思われる。まずは休みやすい環境づくりから少しずつ改革が必要と思われる。

（地方自治体(市町村・広域組合など) 上下水道施設 シールド 50 歳～54 歳)

- ・働き方改革は『働き過ぎ改革』になっています。休め休めと言われて休んでも、結局実務者レベルが休むと仕事が貯まる一方なので意味がないです。管理職ばかり多くて口だけだして実務をしない職員が多い。

（民間公益企業(鉄道) 鉄道(改良) 法面 40 歳～44 歳)

- ・なぜ、罰則されるのか誰を守る罰則なのか、違反したときに責任の原因はどこになるのかを考えてほしい（注意され、指摘されるのは労働者・作業所・会社である）。発注者側に原因はないのか、発注者側に罰則はないのか疑問である。（地方自治体(県・政令都市) 農業・河川 護岸 45 歳～49 歳)

- ・現在の状況は、働き方改革のために割く時間（余裕）がない。作成しなければいけない書類が社内書類も含めて多いため、現場の施工のことを考える時間や部下の育成についてやす時間、コミュニケーションをとる時間ができない。やはり働き方改革を進めるには基本的には書類を減らすことが重要。仕事が減らないのに時間だけ制約があるのはおかしい。特に説明するためだけに必要な書類は意味をなさない。法律についても見直すべき、パソコンやスマホなどデジタル技術が進んでいるの

に法律は追いついていない。年々増加する書類作成に全職員で対応しなければならないため、業務量が年々増加している。誰か削減のスペシャリストを建設業界に入れてほしい。

(国土交通省 中部地方整備局 道路(新設) 橋梁(上部) 40 歳～44 歳)

- ・国交省の働き方改革の取組は非常に意義のある事ととらえている。ぜひとも法整備を含めて建設産業全体に浸透するように、官・民間問わず他発注者にも水平展開いただきたい。

(国土交通省 中国地方整備局 道路(新設) トンネル 40 歳～44 歳)

4. 技能労働者の人員不足について

作業所における技能労働者の人員不足が深刻化しているという意見がありましたので紹介します。

- ・現場レベルでは、各業種において作業員がとにかく減っており、人がいないので作業が遅れるということが発生している。例えば、当初に決めた作業開始日より天候や現場の諸事情などで遅れると、別の日では人が集まらないので作業できないなど。決めた工程に対して、人不足が原因で工事が進められず、結果、土・日・祝日なら人が集まるので休日返上で作業ということもある。法律として週休二日を義務付けること、その休日を考慮した工期および工事金額の設定は大変重要であるが、他の業界よりも労働者にとっては3K寄りであるし、労務単価を上げ、建設産業の担い手になる旨味を示さないと、技術者が減る一方だと思われる。

(民間公益企業(鉄道) 道路(新設) 推進 45 歳～49 歳)

- ・型枠大工や鉄筋工、鳶工など様々な工種に携わる人員が減少しており、他現場と人員の取り合いになる。また、作業員の高齢化による作業制限や、若年層技術者が多く技術力不足が懸念される。

(民間公益企業(鉄道) 鉄道(新設) 構造物(カルバート、擁壁) 35 歳未満)

- ・ここ数年で、作業員不足が顕在化してきています。今後、工事を進めていく上で現状の対応スピードより作業員減少スピードの方が早く、今後大きな影響が地方から発生していくように思われ、より一層の対策が必要であると思います。

(地方自治体(市町村・広域組合など) 上下水道施設 その他 50 歳～54 歳)

- ・どの職種においても、作業員が不足しており、日本人の高齢者と外国人の若手作業員で何とか成り立っている状況です。目先の工事はこれで進むのですが、日本の技術の伝承は、既に終わってしまっている感があります。なんとか魅力ある産業とアピールいただき、日本人の若者をこの業界に引きずりだし、日本人による技術の伝承をしていければと思います。

(地方自治体(県・政令都市) 道路(新設) 橋梁(上部) 55 歳～59 歳)

5. その他の意見

アンケートの中では建設産業の魅力化に向けた様々な意見がありましたので紹介します。

- ・建設産業が他産業と同程度に魅力ある産業として維持されていくためには、完全週休2日、労働時間の削減だけではなく、産業界全体における社会的地位の向上が必要と思う。

(鉄道建設運輸施設整備支援機構 鉄道(新設)トンネル 55歳～59歳)

- ・建設産業は、社会インフラの整備という生活に欠かせない産業を担っています。しかし、世間では建設産業は「悪」というイメージがあるように思います。子供を育てている親が、建設現場の作業員や監督を指さし「勉強しないと、あんなふうになる」と子供に言うと言います。建設産業で働く全ての人たち（発注者、監理者、監督者、作業員）の社会的地位や待遇が向上するように働きかけをしてもらいたいと思います。

(民間公益企業(鉄道) 道路(改良) 構造物(カルバート、擁壁) 40歳～44歳)

- ・建設業界の業務は要求される技術レベルがどんどん上がっていると思います。我々技術者もついていけるようなんとか努力しており、学生たちの学習レベルも上がっています。しかし、残酷ですが、技術の発展についてこれる作業員は本当にごくわずかです。自分自身、自分と作業員との学習度のあまりにも大きいギャップにショックを受けました。様々な技術が発展していくのは喜ばしいことではありますが、本当の意味で「建設業界全体のレベルの底上げ」を国交省には取り組んでいただきたいと思います。(中央官庁 上下水道施設 ケーソン 35歳未満)

XII. 基礎データ

加盟組合別回答数

加盟組合名	総数	比率		加盟組合名	総数	比率
青木あすなろ	15	2.10%		飛島	30	4.20%
アサヌマ	20	2.80%		中山	3	0.40%
安藤ハザマ	10	1.40%		西松	40	5.60%
奥村	51	7.20%		野村	0	0.00%
鴻池	9	1.30%		ピーエス三菱	6	0.80%
国土	9	1.30%		藤木	0	0.00%
五洋	40	5.60%		フジタ	70	9.90%
佐藤	20	2.80%		松村	0	0.00%
佐藤秀	0	0.00%		馬淵	5	0.70%
シミズ	48	6.80%		丸彦	1	0.10%
JS	0	0.00%		三井住友	30	4.20%
鈴与三和	0	0.00%		宮地	3	0.40%
銭高	9	1.30%		名工	23	3.20%
大鉄	24	3.40%		横河	4	0.60%
大日本	42	5.90%		りんかい日産	10	1.40%
大豊	14	2.00%		不明	0	0.00%
鉄建	31	4.40%				
東鉄	60	8.50%				
東洋	35	4.90%				
戸田	46	6.50%		総数	708	100%

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)
作業所代理人、作業所所長等	511	72.20%	72.30%
監理技術者、主任技術者、副所長等	127	17.90%	18.00%
担当技術者	69	9.70%	9.80%
不明	1	0.10%	
総数	708	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	70	9.90%	9.90%
35 歳～39 歳	46	6.50%	6.50%
40 歳～44 歳	105	14.80%	14.80%
45 歳～49 歳	194	27.40%	27.40%
50 歳～54 歳	167	23.60%	23.60%
55 歳～59 歳	69	9.70%	9.70%
60 歳以上	57	8.10%	8.10%
不明	0	0.00%	
総数	708	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)
2017 年 3 月以前	182	25.70%	25.70%
2017 年 4 月～2018 年 3 月	141	19.90%	19.90%
2018 年 4 月～2019 年 3 月	257	36.20%	36.40%
2019 年 4 月以降	127	17.90%	18.00%
不明	1	0.10%	
総数	708	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)
2020 年 2 月以前	166	23.40%	23.50%
2020 年 3 月	167	23.60%	23.60%
2020 年 4 月～2021 年 3 月	214	30.20%	30.30%
2021 年 4 月以降	160	22.60%	22.60%
不明	1	0.10%	
総数	708	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)	121	17.20%	17.30%
1年～1年6ヶ月未満(366～548)	77	10.90%	11.00%
1年6ヶ月～2年未満(549～730)	72	10.20%	10.30%
2年～3年未満(731～1,094)	132	18.70%	18.90%
3年～5年未満(1,095～1,824)	189	26.80%	27.00%
5年以上(1,825以上)	109	15.50%	15.60%
不明	5	0.70%	
総数	705	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	1.30%	1.30%
道路(新設)	135	19.10%	19.10%
道路(改良)	40	5.60%	5.60%
鉄道(新設)	73	10.30%	10.30%
鉄道(改良)	101	14.30%	14.30%
リニア関連	8	1.10%	1.10%
港湾	48	6.80%	6.80%
農業・河川	36	5.10%	5.10%
電力・エネルギー施設	50	7.10%	7.10%
上下水道施設	102	14.40%	14.40%
土地造成	41	5.80%	5.80%
環境関連施設	14	2.00%	2.00%
オリパラ関連施設	0	0.00%	0.00%
その他	51	7.20%	7.20%
不明	0	0.00%	
総数	708	100.00%	

従事している作業所の主な工種（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	1.10%	1.10%
土工	73	10.30%	10.30%
トンネル	90	12.70%	12.70%
シールド	50	7.10%	7.10%
推進	24	3.40%	3.40%
開削	27	3.80%	3.80%
橋梁(上部)	53	7.50%	7.50%
橋梁(下部)	46	6.50%	6.50%
ケーソン	20	2.80%	2.80%
構造物(カルバート、擁壁)	74	10.50%	10.50%
浚渫	7	1.00%	1.00%
護岸	19	2.70%	2.70%
築堤	6	0.80%	0.80%
舗装	9	1.30%	1.30%
軟弱地盤処理、薬液注入	7	1.00%	1.00%
樋門	0	0.00%	0.00%
維持修繕・リニューアル	39	5.50%	5.50%
埋立て	1	0.10%	0.10%
地中連続壁工	3	0.40%	0.40%
災害復旧	14	2.00%	2.00%
法面	9	1.30%	1.30%
軌道	25	3.50%	3.50%
除染	1	0.10%	0.10%
耐震補強	37	5.20%	5.20%
解体	9	1.30%	1.30%
その他	57	8.10%	8.10%
不明	0	0.00%	
総数	708	100.00%	

従事している作業所の所在地

勤務地	件数	比率	比率 (不明除く)		勤務地	件数	比率	比率 (不明除く)
北海道	32	4.50%	4.50%		兵庫	27	3.80%	3.80%
青森	5	0.70%	0.70%		京都	14	2.00%	2.00%
岩手	22	3.10%	3.10%		奈良	7	1.00%	1.00%
秋田	5	0.70%	0.70%		滋賀	6	0.80%	0.80%
山形	2	0.30%	0.30%		和歌山	11	1.60%	1.60%
宮城	33	4.70%	4.70%		岡山	5	0.70%	0.70%
福島	23	3.20%	3.20%		広島	12	1.70%	1.70%
群馬	3	0.40%	0.40%		山口	11	1.60%	1.60%
栃木	2	0.30%	0.30%		島根	6	0.80%	0.80%
茨城	20	2.80%	2.80%		鳥取	2	0.30%	0.30%
東京	108	15.30%	15.30%		香川	3	0.40%	0.40%
神奈川	40	5.60%	5.60%		愛媛	8	1.10%	1.10%
千葉	16	2.30%	2.30%		徳島	3	0.40%	0.40%
埼玉	7	1.00%	1.00%		高知	4	0.60%	0.60%
愛知	41	5.80%	5.80%		福岡	20	2.80%	2.80%
三重	8	1.10%	1.10%		佐賀	1	0.10%	0.10%
岐阜	26	3.70%	3.70%		熊本	8	1.10%	1.10%
静岡	8	1.10%	1.10%		長崎	11	1.60%	1.60%
長野	10	1.40%	1.40%		大分	5	0.70%	0.70%
山梨	8	1.10%	1.10%		宮崎	3	0.40%	0.40%
新潟	13	1.80%	1.80%		鹿児島	9	1.30%	1.30%
富山	2	0.30%	0.30%		沖縄	12	1.70%	1.70%
石川	12	1.70%	1.70%		不明	0	0.00%	0.00%
福井	24	3.40%	3.40%					
大阪	50	7.10%	7.10%		総数	708	100.00%	

従事している作業所の配員合計人数

作業所配員人数	件数	比率	比率（不明除く）
1～3 人	144	20.3%	20.6%
4～6 人	220	31.1%	31.4%
7～10 人	176	24.9%	25.1%
11～15 人	85	12.0%	12.1%
16～20 人	34	4.8%	4.9%
21 人以上	41	5.8%	5.9%
不明	8	1.1%	
総数	708	100%	

発注者別件数

発 注 者	件数	比率	比率（不明除く）
①国土交通省	116	16.4%	16.5%
②農林水産省	8	1.1%	1.1%
③①～②以外の中央官庁	23	3.2%	3.3%
④地方自治体(県・政令都市)	145	20.5%	20.6%
⑤地方自治体 (④以外の市町村・広域組合など)	49	6.9%	7.0%
⑥鉄道建設運輸施設整備支援機構	42	5.9%	6.0%
⑦⑥以外の政府系独立行政法人	18	2.5%	2.6%
⑧民間公益企業(道路)	46	6.5%	6.5%
⑨民間公益企業(鉄道)	160	22.6%	22.8%
⑩民間公益企業(電力)	28	4.0%	4.0%
⑪民間公益企業(ガス)	2	0.3%	0.3%
⑫民間企業(不動産)	10	1.4%	1.4%
⑬民間企業(工場・プラント)	24	3.4%	3.4%
⑭その他民間企業	32	4.5%	4.6%
不明	5	0.7%	
総数	708	100%	703

地方整備局別件数

地方整備局	件数	比率	比率(その他除く)
北海道開発局	7	1.0%	6.1%
東北地方整備局	19	2.7%	16.7%
関東地方整備局	21	3.0%	18.4%
中部地方整備局	14	2.0%	12.3%
北陸地方整備局	4	0.6%	3.5%
近畿地方整備局	21	3.0%	18.4%
中国地方整備局	5	0.7%	4.4%
四国地方整備局	6	0.8%	5.3%
九州地方整備局	14	2.0%	12.3%
内閣府沖縄総合事務局	3	0.4%	2.6%
その他(上記以外の発注者)	594	83.9%	
総数	708	100%	114

勤務形態

勤務区分	件数	比率	比率(不明除く)
日勤のみ	518	73.2%	73.3%
夜勤のみ	9	1.3%	1.3%
昼夜勤とも	180	25.4%	25.5%
不明	1	0.1%	
総数	708	100%	707