

土木作業所アンケート 集計結果

2021 年 3 月

日本建設産業職員労働組合協議会

はじめに

2020年9月に実施した「土木作業所アンケート」の結果がまとまりましたので、報告いたします。

この調査は、作業所における組合員の労働環境の把握と各種施策の実施状況について、「現場の生の声」を収集するために、作業所単位で行っています。今回調査では、経年で調べている4週8休や4週8閉所の実施状況、国土交通省が実施している各種施策の運用状況、作業所における女性活躍推進状況などの調査に加え、新型コロナウイルス感染症に関する緊急事態宣言時の作業所の対応、建設キャリアアップシステムの導入状況についても聞きました。

日建協では、作業所の労働環境の改善にむけて、国土交通省本省や各地方整備局、民間発注者団体、日建連などの業界団体への提言活動の際に、この調査結果を活用します。

最後に、業務多忙な中、本調査にご協力いただいた作業所のみなさま、誠に有難うございました。

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：765 作業所

うち国交省発注作業所数 141 作業所

調 査 期 間：2020年9月

<本アンケートについての問い合わせ先>

日本建設産業職員労働組合協議会（日建協）

政策企画局 産業政策グループ

関谷 高島 渡邊 井上

info@nikkenkyo.jp

目 次

調査期間について	5
4 週 8 閉所(休)指数について	
I. 作業所の「4 週 8 休」と「4 週 8 閉所」の現状	6
1. 2020 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	
2019 年調査に比べ平均休日取得日数は増加している	
土木は建築に比べ休日取得が進んでいる	
2019 年調査に比べ、4 週 8 閉所以上が増加している	
土木は建築に比べ閉所が進んでいる	
2. 発注者別	
4 週 8 休指数、4 週 8 閉所指数ともに、2019 年よりおおむね増加している	
3. 国交省整備局別	
4 週 8 休指数、4 週 8 閉所指数は全体的に 2019 年より増加しているが、一部の整備局で減少した	
4. 用途別	
リニア関連は 4 週 8 休指数、4 週 8 閉所指数ともに、2019 年より減少している	
5. 配員数別	
配員数が多くなるにつれ閉所指数が下がる傾向	
6. 連休の閉所状況	
日曜の閉所率は 9 割を超えているが、土曜、祝日の閉所率は 4 割	
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	
2019 年よりも「実現する」の割合が減少	
2. 発注者別	
どの発注者においても「実現しない」の割合が多い	
3. 地方整備局別	
近畿、四国地方整備局では「実現する」の割合が比較的多い	
4. 用途別	
ダム、リニア関連では「実現しない」の割合が多い	
5. 閉所状況別	
閉所数が少ない作業所ほど「実現しない」の割合が多い	
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「今の配員で実現できる」の割合が増加	
4 週 8 閉所は「配員数で解決できない」の割合が約 5 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
	「適正な工期での発注」がトップ	
V.	国交省の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」の割合は減少	
	【設計変更ガイドライン】	
	「運用されていて効果を感じる」の割合は減少	
	【設計照査ガイドライン】	
	「運用されていて効果を感じる」の割合は減少	
	【設計変更審査会】	
	「運用されていて効果を感じる」の割合は減少	
	【書類簡素化要領】	
	「運用されていて効果を感じる」の割合が減少	
	【ワンデーレスポンス】	
	「運用されていて効果を感じる」の割合は減少し、「効果を感じない」の割合が増加	
	【ASPなどの情報共有システム】	
	「運用されていて効果を感じる」の割合が顕著	
	【工事一時中止ガイドライン】	
	「運用されていて効果を感じる」の割合が増加し、「効果を感じない」の割合が減少	
	【ウィークリースタンス】	
	「運用されていて効果を感じる」の割合が減少し、「効果を感じない」の割合が増加	
	2. 各施策の契約書類への記載率の推移	
	「工事一時中止ガイドライン」の記載率が増加し、「三者会議」の記載率が減少した	
	3. ワンデーレスポンス 発注者別 運用・効果	
	国交省と農水省で、「効果を感じない」の割合が「効果を感じる」の割合を大幅に上回っている	
	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	
	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「効果を感じる」の割合が高い	
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 2019 年より悪化している	
VIII.	着工の遅れについて	48
	約半数の作業所で着工遅れが発生している	
IX.	土木作業所での女性活躍推進の現状	51
	女性技術者の割合は増加	
X.	外国人技能労働者について	52
	約半数の作業所で外国人技能労働者が就労している	
XI.	新型コロナウイルス感染症について（2020 年緊急事態宣言時）	54
	1. 閉所(休止)の必要性和閉所(休止)状況	
	約 1/3 の作業所で閉所の必要性を感じていた	
	閉所した作業所は 2 割以下	
	2. 閉所(休止)した作業所の状況	
	受注者から要請した作業所が約 7 割	
	3. 閉所(休止)しなかった理由	
	閉所(休止)しなかった作業所の約半数が「会社から閉所(休止)指示がなかった」と回答	
XII.	建設キャリアアップシステムについて	64
	土木・建築ともに作業所への導入は進んでいる	
	技能労働者の利用状況はいまだ低い	
XIII.	自由記述の抜粋	68
	1. 2024 年までに週休 2 日(原則土曜閉所)は実現するか	
	2. 発注者に求める改善点	
	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. 外国人労働者について	
	6. 新型コロナウイルス感染症について	
	7. 建設キャリアアップシステムについて	
	8. その他自由意見	

XIV. 基礎データ

77

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

調査期間について

2019 9 Sep							2020 9 Sep						
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7	30	31	1	2	3	4	5
8	9	10	11	12	13	14	6	7	8	9	10	11	12
15	16	17	18	19	20	21	13	14	15	16	17	18	19
22	23	24	25	26	27	28	20	21	22	23	24	25	26
29	30	1	2	3	4	5	27	28	29	30	1	2	3

2019 年 9 月 休日 11 日

2020 年 9 月 休日 10 日

2019 年は、アンケート調査期間の休日日数が 11 日であったのに対し、2020 年は休日数が 10 日であった。また、2019 年は 3 連休が 2 回であったが、2020 年は 4 連休が 1 回であった。

4 週 8 閉所(休)指数について

		2019 年	2020 年
休 日	平均値	7.68 休	7.49 休
	指数	5.59	6.00
閉 所	平均値	6.47 閉所	6.53 閉所
	指数	4.71	5.22

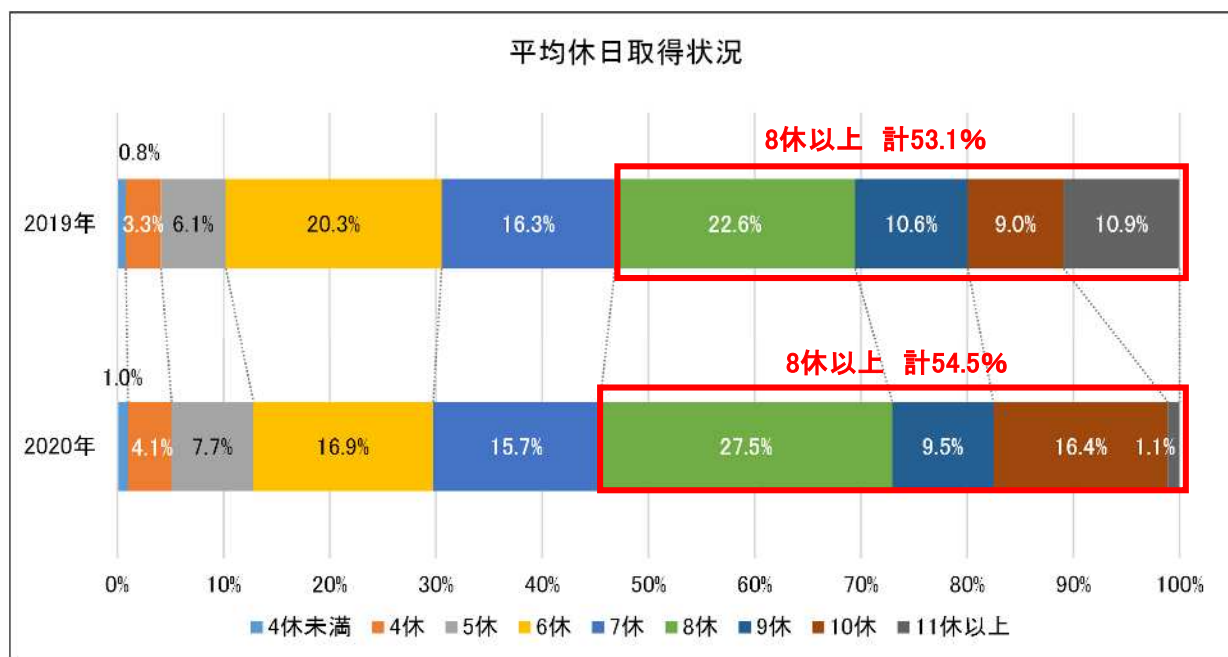
※「4 週 8 閉所(休)指数」とは、調査する月によって土、日、祝日の日数が異なり閉所(休日)数に大きな差異が出るため、経年比較するために 4 週換算(土、日、祝合計 8 日)に補正計算を行ったもので、以下の式で算出する。

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

I. 作業所の「4 週 8 休」と「4 週 8 閉所」の現状

1. 2020 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

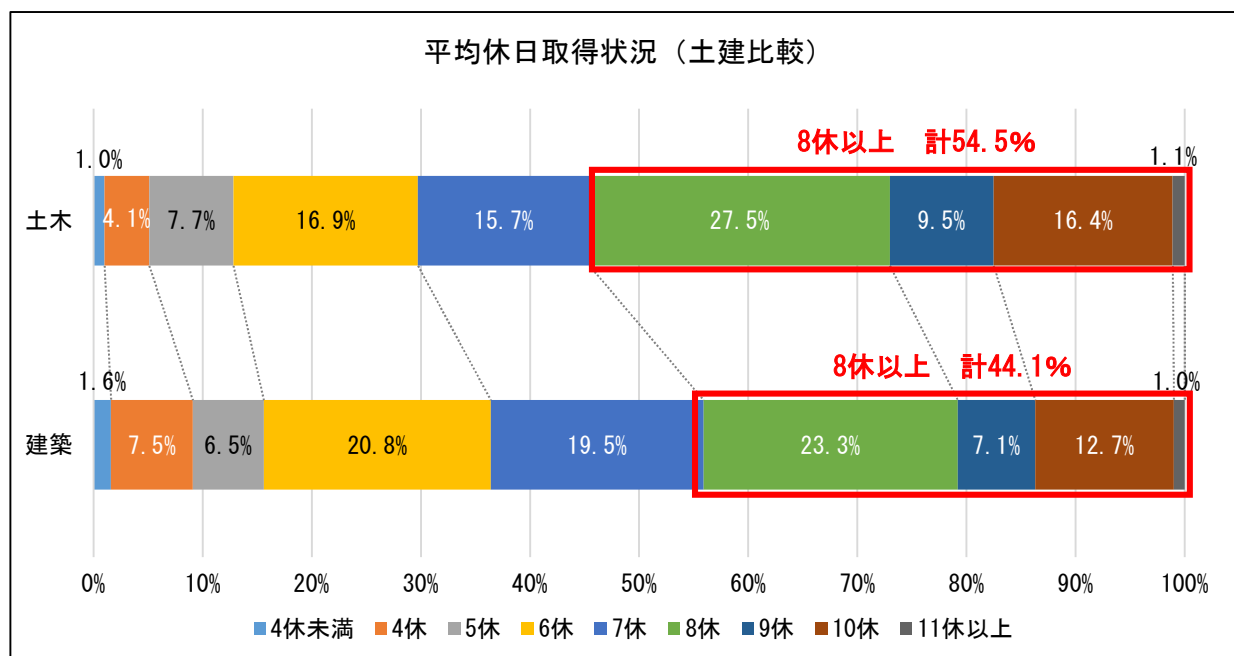
2019 年調査に比べ平均休日取得日数は増加している



2019 年 4 休未満の内訳 (0 休－0.0%、1 休－0.0%、2 休－0.1%、3 休－0.7%)

2020 年 4 休未満の内訳 (0 休－0.3%、1 休－0.1%、2 休－0.5%、3 休－0.1%)

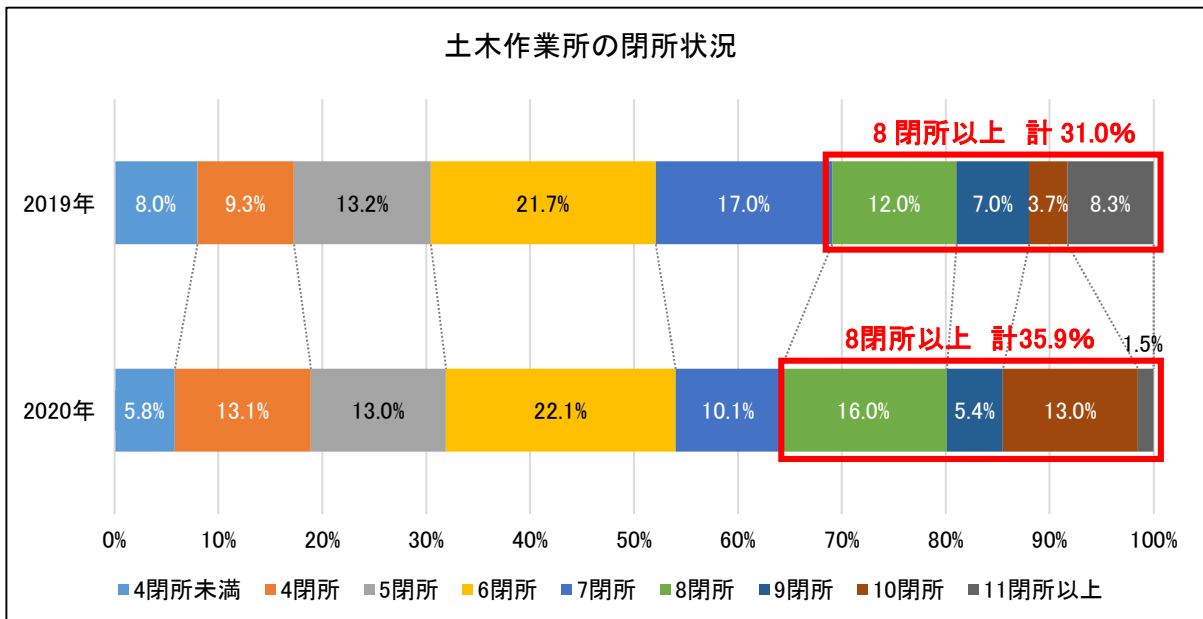
土木は建築に比べ休日取得が進んでいる



土木 4 休未満の内訳 (0 休－0.3%、1 休－0.1%、2 休－0.5%、3 休－0.1%)

建築 4 休未満の内訳 (0 休－0.1% 1 休－0.3% 2 休－0.3% 3 休－0.9%)

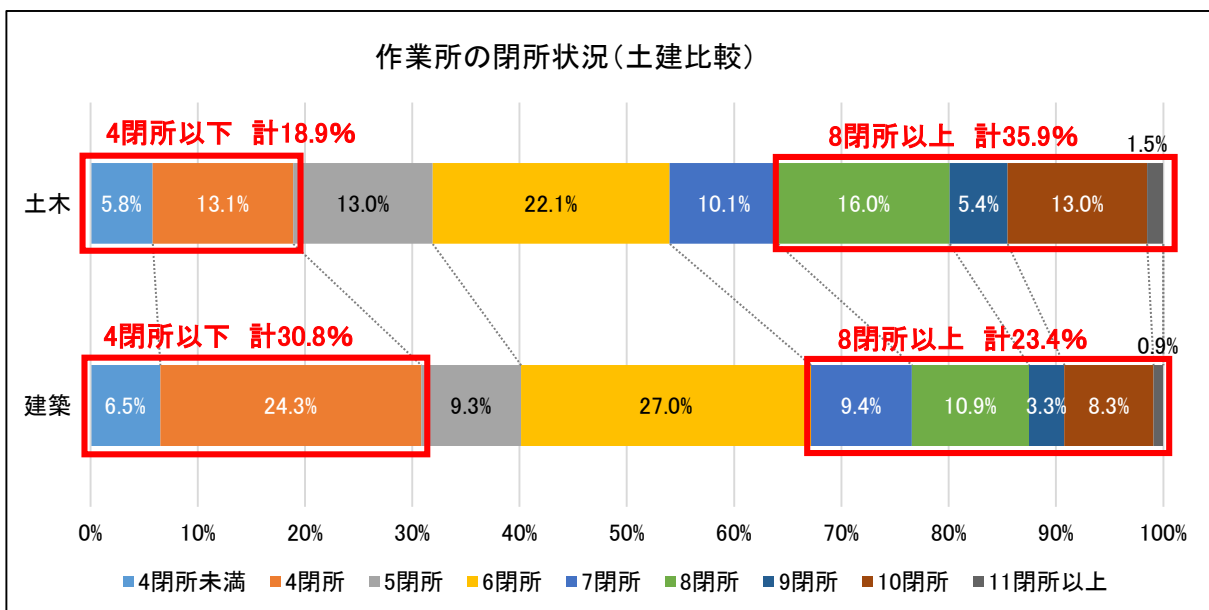
2019 年調査に比べ、4 週 8 閉所以上が増加している



2019 年 4 閉所未満の内訳 (0 閉所－3.7%、1 閉所－1.4%、2 閉所－0.9%、3 閉所－2.0%)

2020 年 4 閉所未満の内訳 (0 閉所－2.3%、1 閉所－0.4%、2 閉所－1.1%、3 閉所－2.0%)

土木は建築に比べ閉所が進んでいる



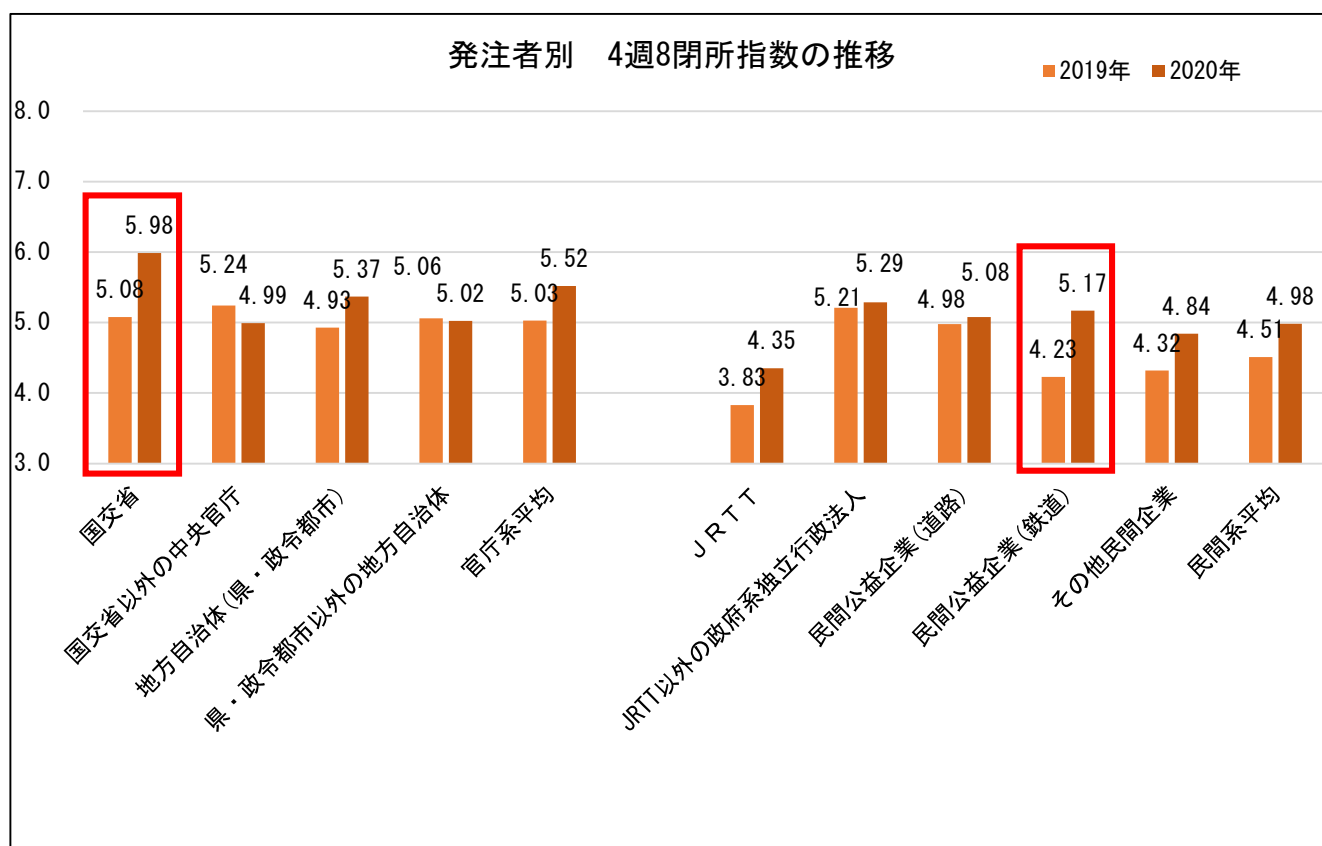
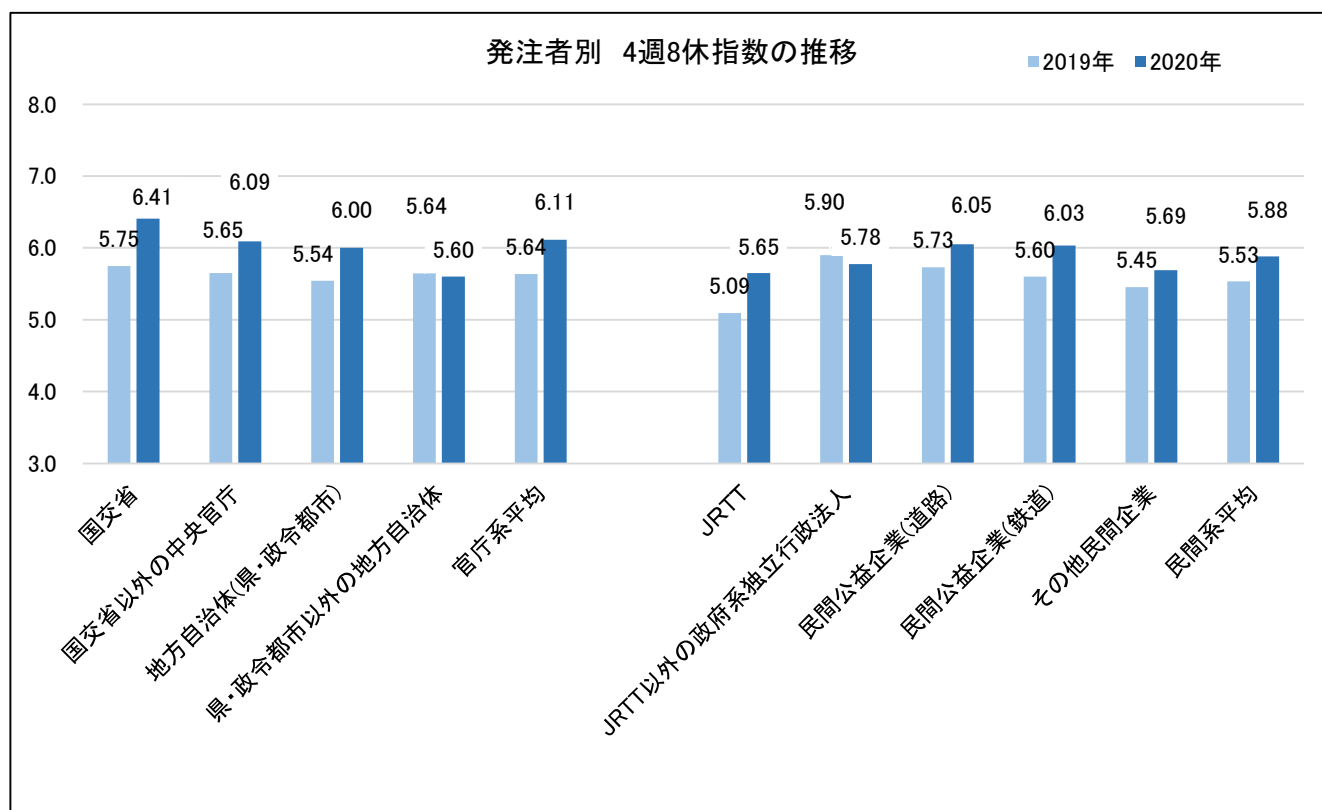
土木 4 閉所未満の内訳 (0 閉所－2.3%、1 閉所－0.4%、2 閉所－1.1%、3 閉所－2.0%)

建築 4 閉所未満の内訳 (0 閉所－1.7%、1 閉所－1.7%、2 閉所－1.2%、3 閉所－1.9%)

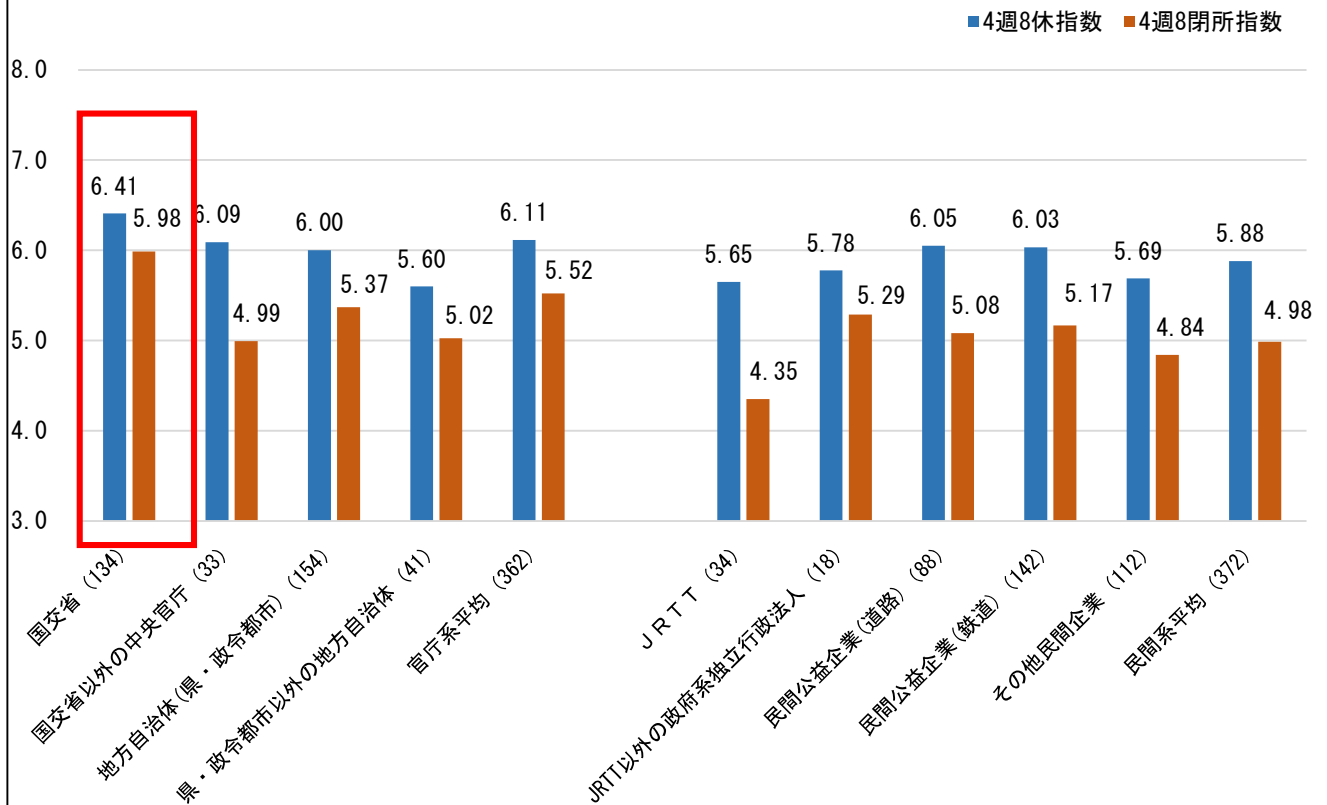
2020 年 9 月の土木作業所の休日取得状況は平均で 7.49 休 6.53 閉所であり、4 週 8 休・閉所指数に換算すると 6.00 休 5.22 閉所となった。2019 年 9 月は平均 7.68 休 6.47 閉所、4 週 8 休・閉所指数換算で 5.59 休 4.71 閉所だった。指数換算で 2019 年調査から休日 0.41 増、閉所 0.51 増となっており、休日取得、閉所ともに進んでいることがうかがえる。

2. 発注者別

4週8休指数、4週8閉所指数ともに、2019年よりおおむね増加している



発注者別 4週8休指数、4週8閉所指数の比較



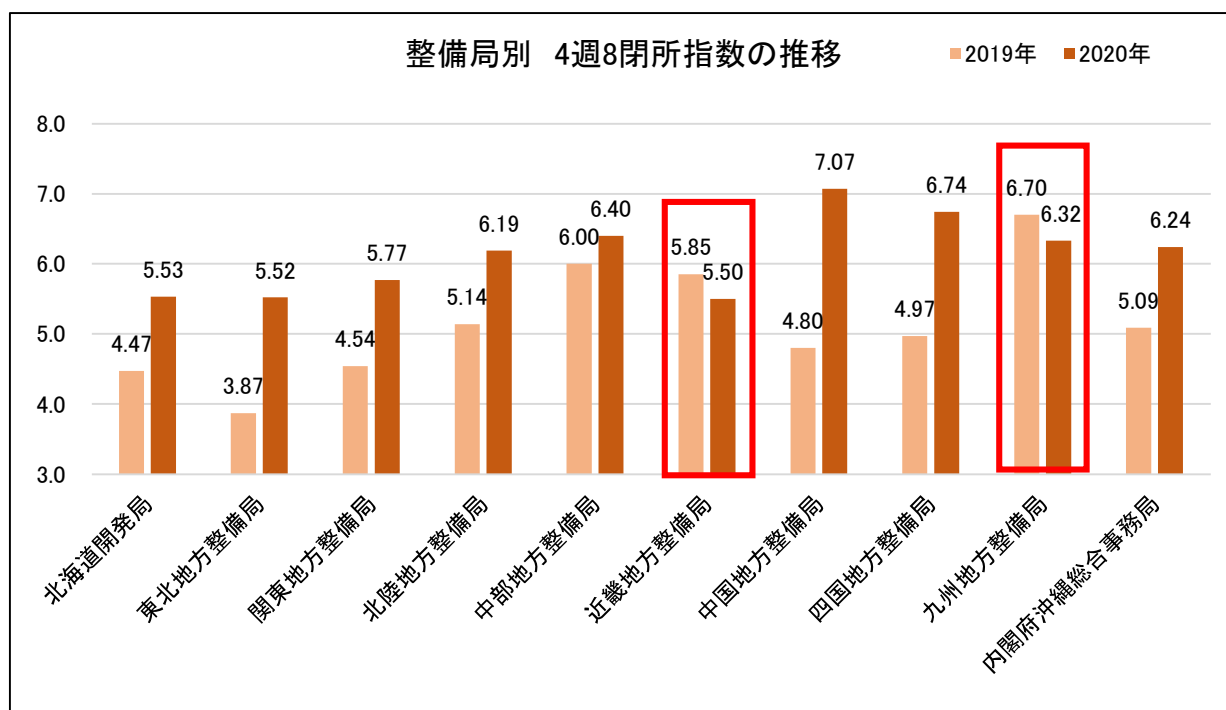
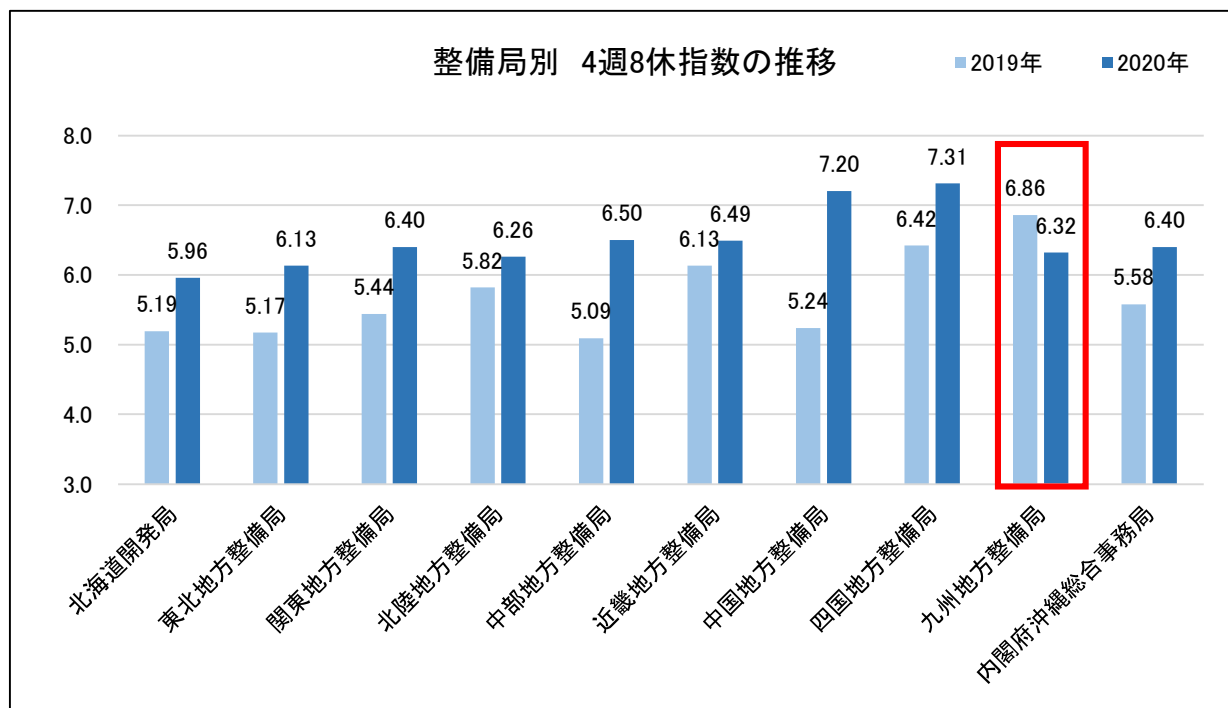
※()内の数値は各選択肢の総数を表しています。(以降同様)

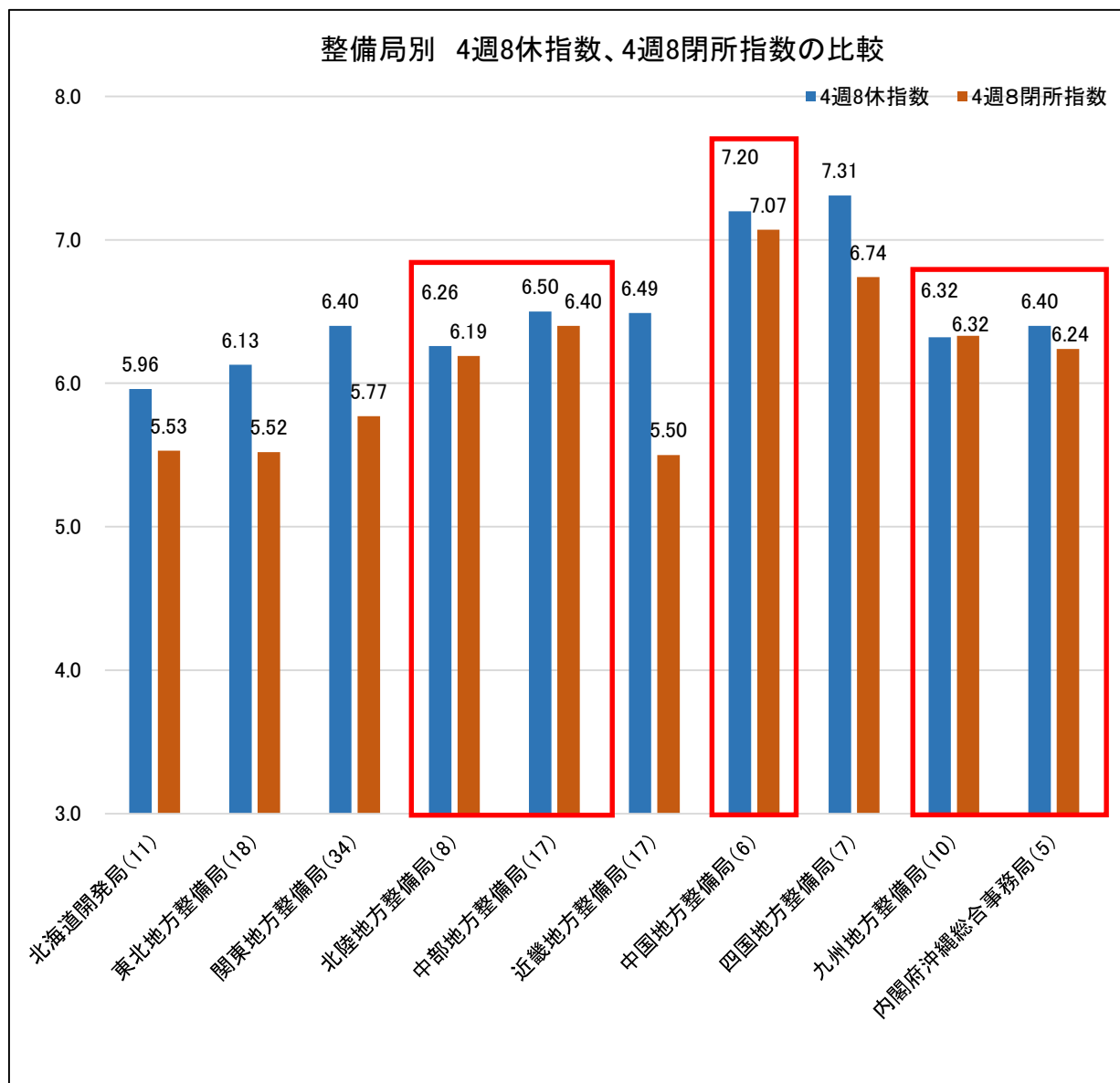
4 週 8 閉所指数は、国交省と民間公益企業(鉄道)が大きく増加した。

国交省では、休日指数と閉所指数との差が小さいため、おおむね閉所により休日を取得していると思われる。それ以外の発注者では指数の差が大きいため、交代で休日を取得していることがうかがえる。

3. 国交省整備局別

4 週 8 休指数、4 週 8 閉所指数は全体的に 2019 年より増加しているが、一部の整備局で減少した



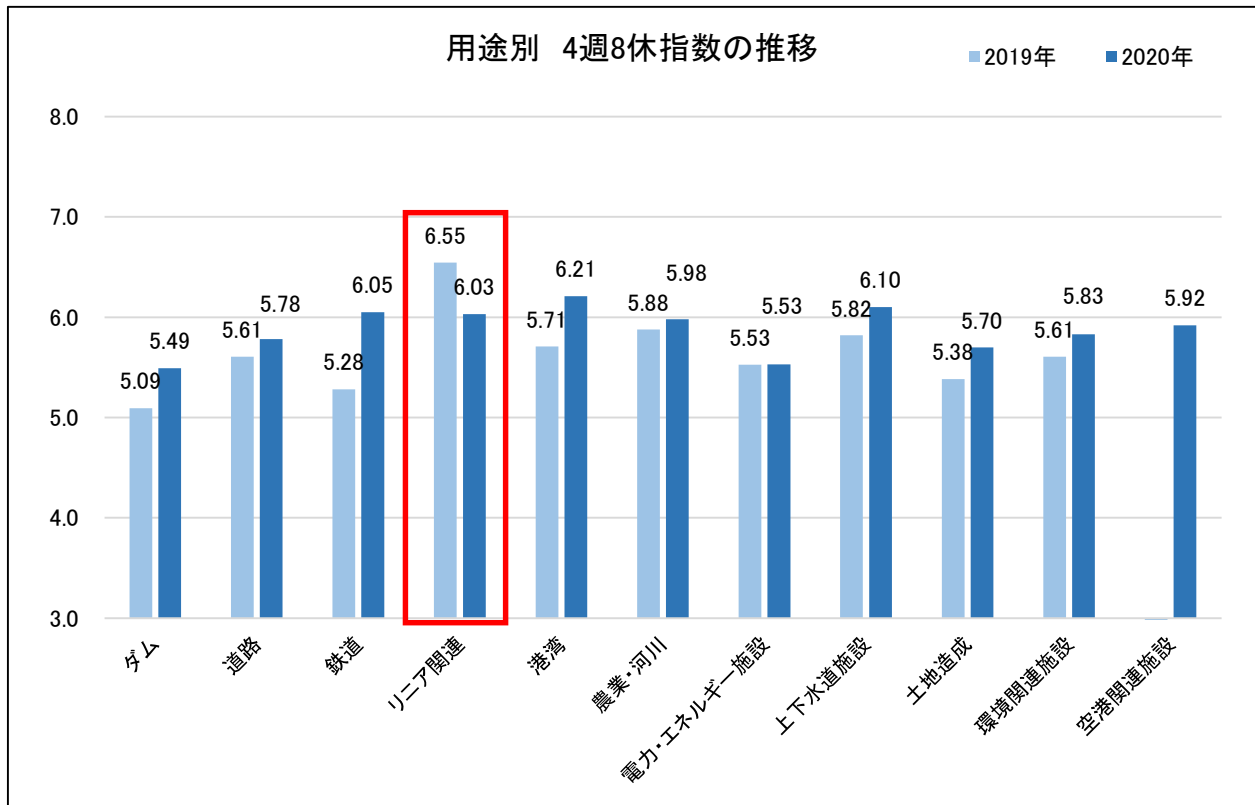


4週8休指数では中国地方整備局が2019年より大幅に増加し、一方、九州地方整備局では減少した。
 4週8閉所指数では東北・中国・四国地方整備局で2019年より大幅に増加し、近畿・九州地方整備局では減少している。

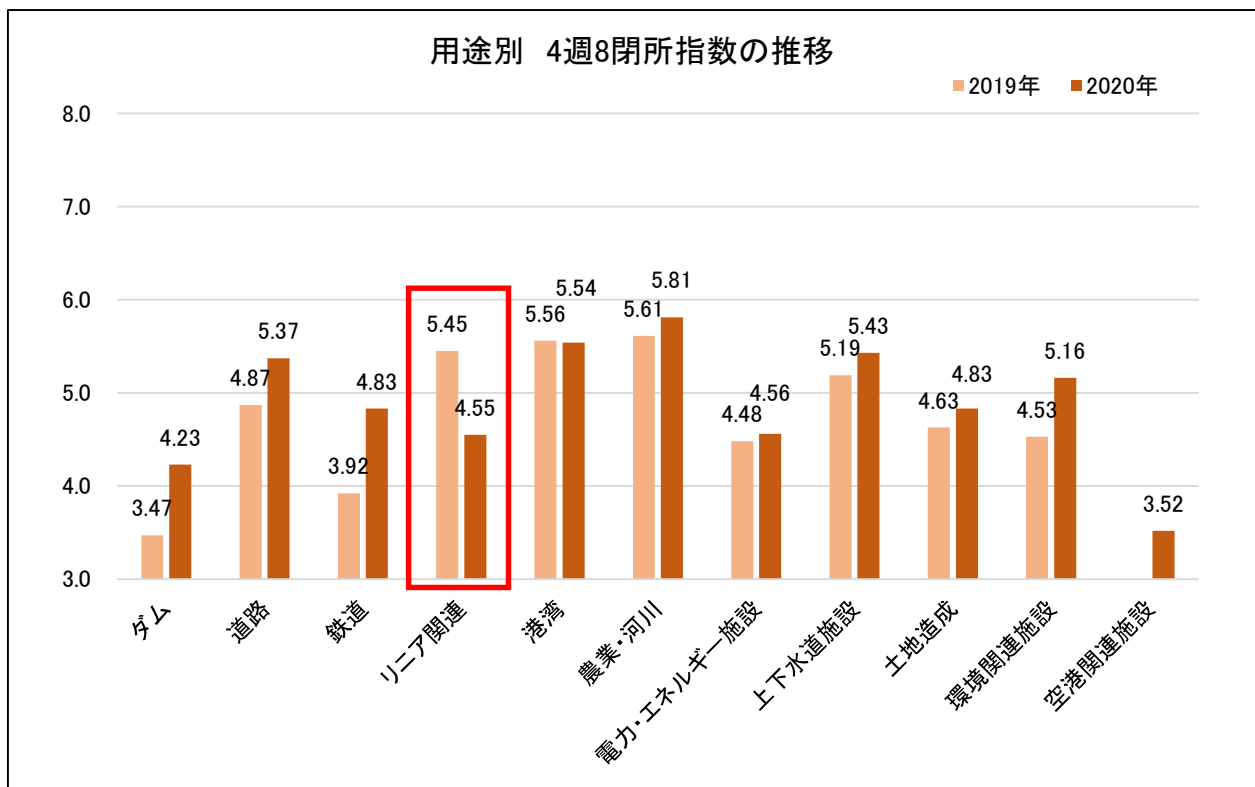
また、4週8休指数と4週8閉所指数を比較すると5つの地方整備局で、差があまりないことから、閉所による休日取得ができていることがうかがえる。

4. 用途別

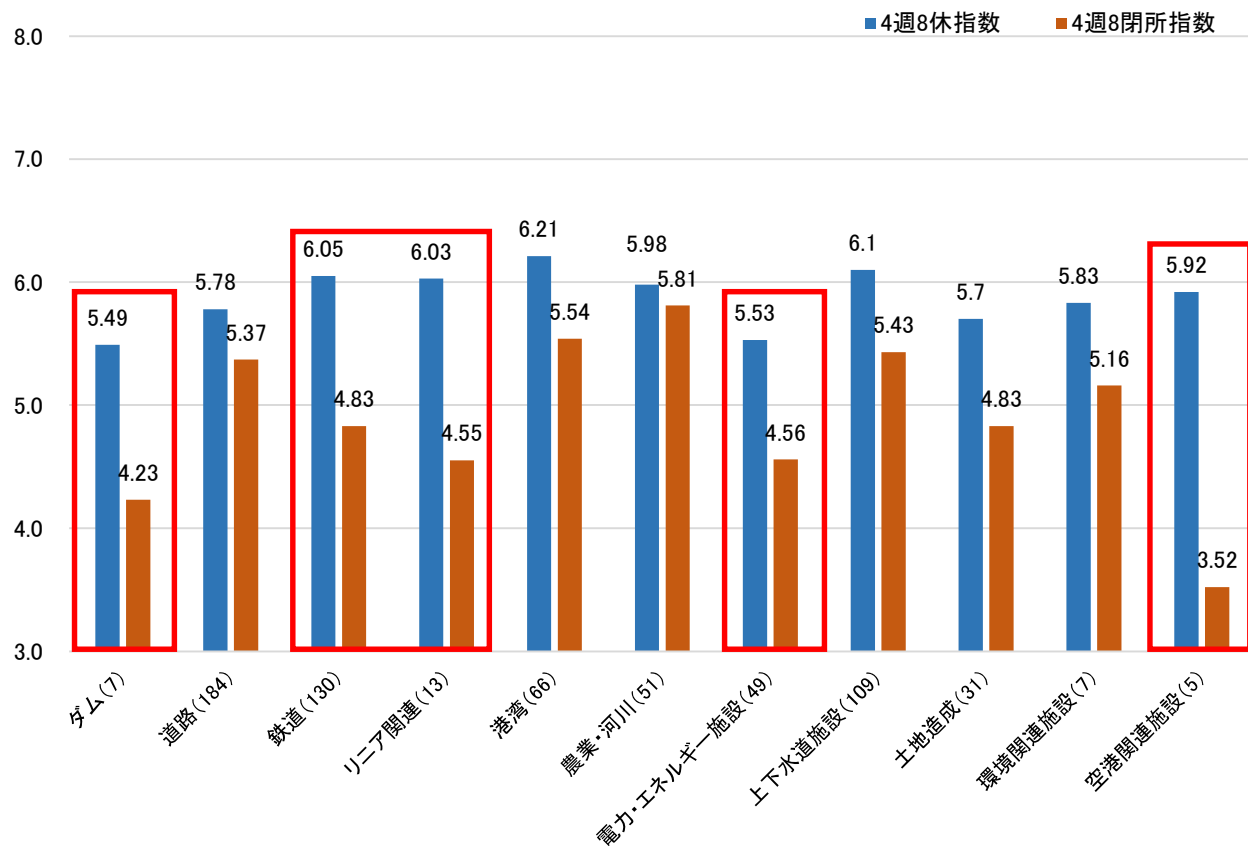
リニア関連は4週8休指数、4週8閉所指数ともに、2019年より減少している



※空港関連施設は2020年に選択肢を追加



用途別 4週8休指数、4週8閉所指数の比較

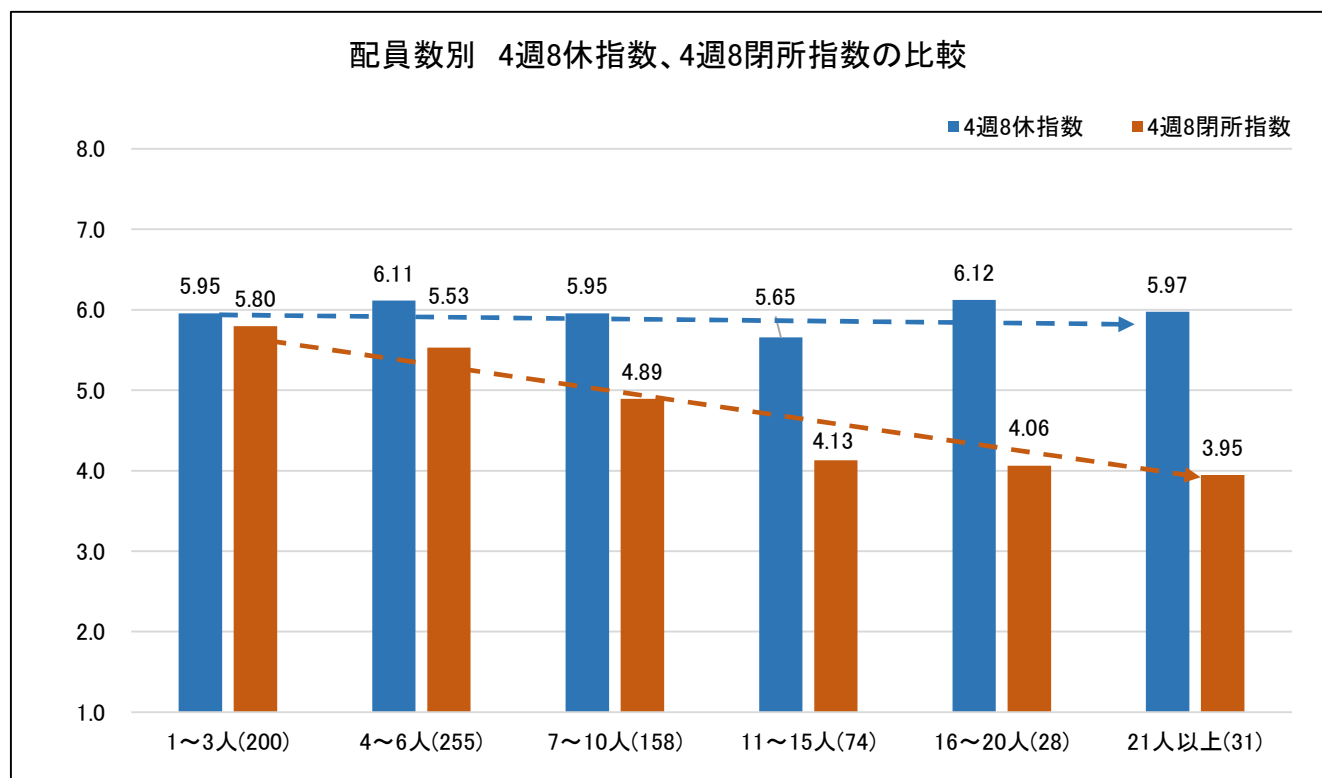
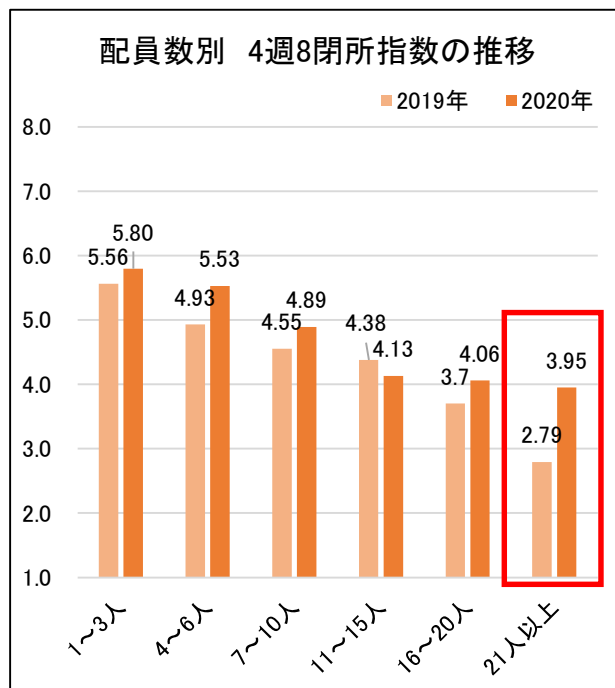
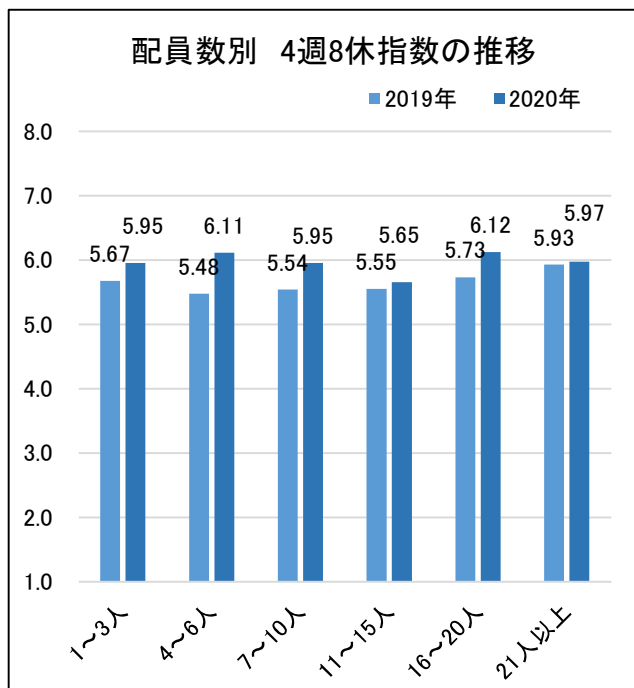


リニア関連は4週8休指数、4週8閉所指数ともに減少しているが、それ以外はおおむね増加傾向にある。

休日・閉所指数の比較では、ダム、鉄道、リニア関連、電力・エネルギー施設、空港関連施設は、閉所できていないが、交代で休日を取得していることがうかがえる。

5. 配員数別

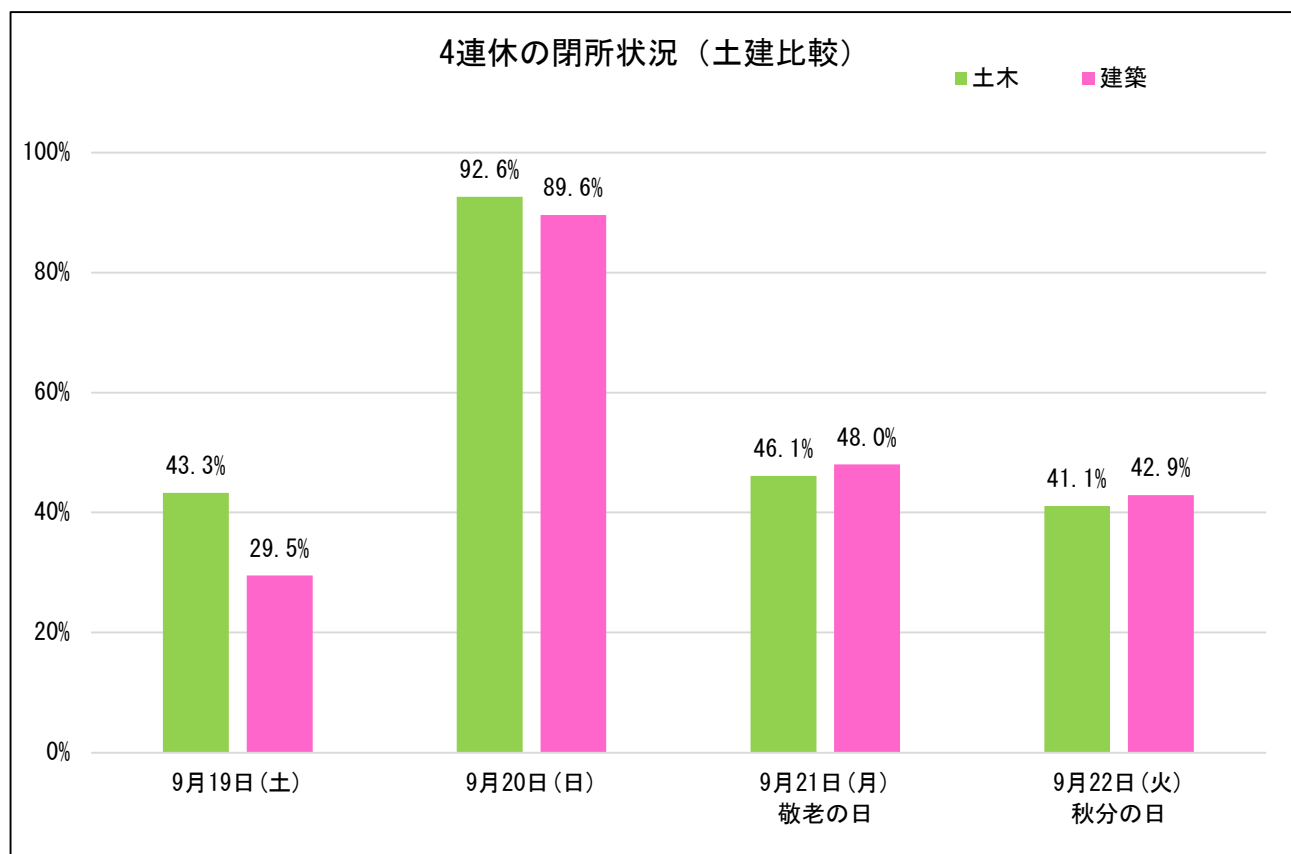
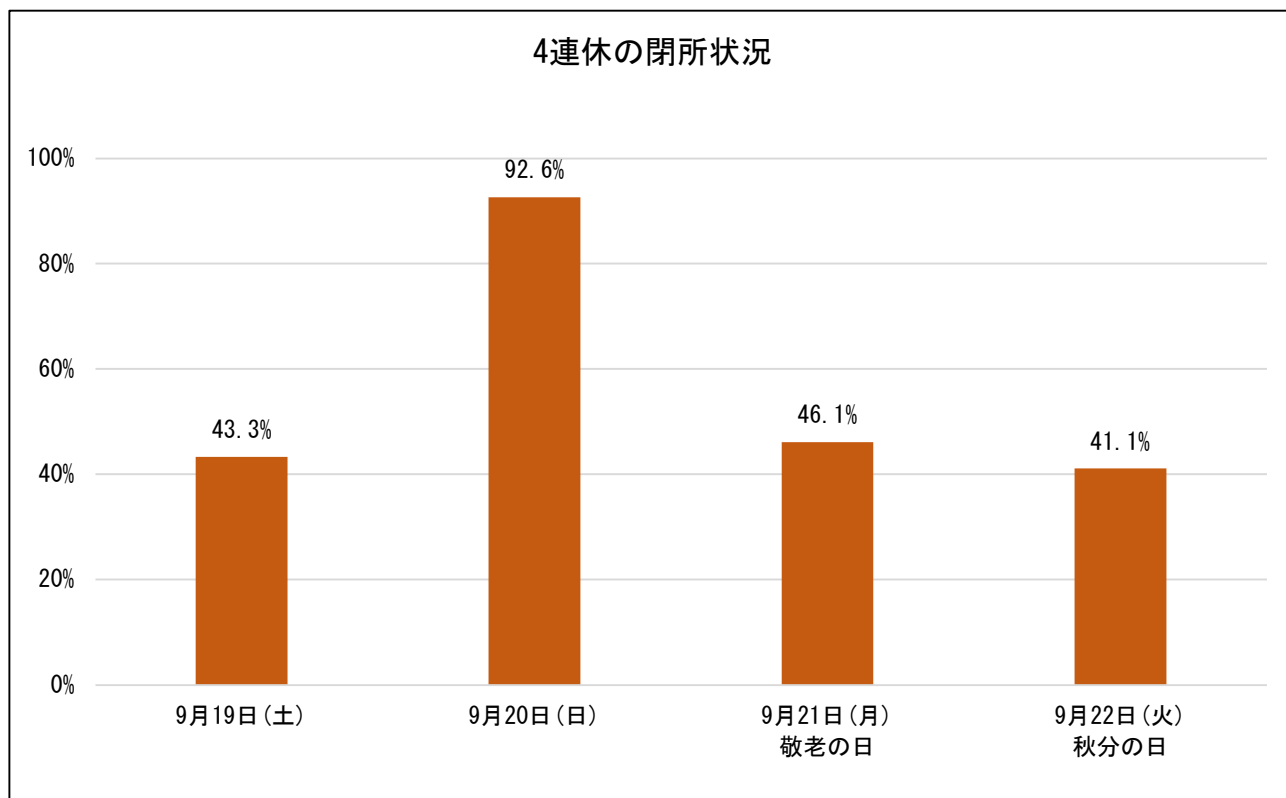
配員数が多くなるにつれ閉所指数が下がる傾向

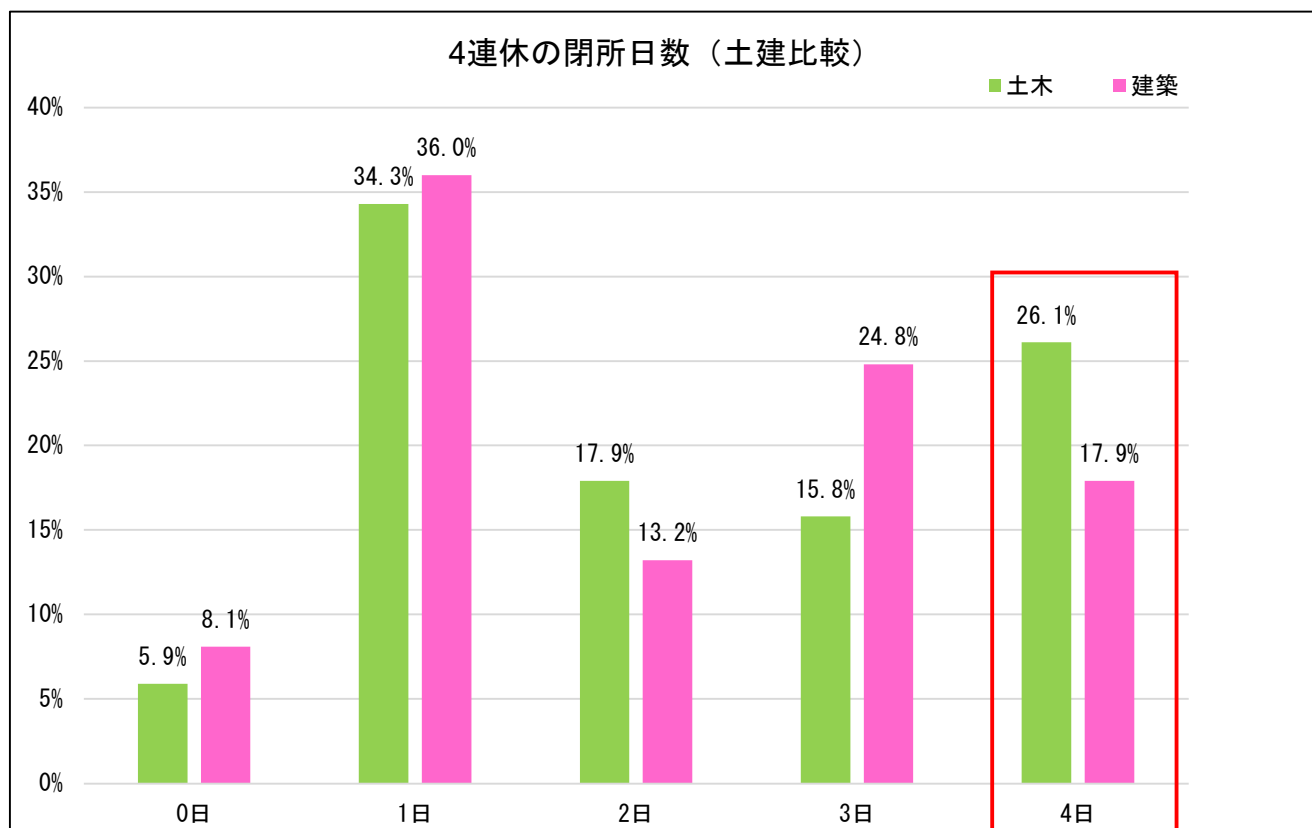


21人以上の作業所において4週8閉所指数が2019年より大幅に増加した。また、休日指数と閉所指数を比較すると、配員数が少ない作業所では、休むために閉所をしているが、配員数が多くなるにつれ、閉所せずに交代で休日を取得していることがうかがえる。

6. 連休の閉所状況

日曜の閉所率は9割を超えているが、土曜、祝日の閉所率は4割



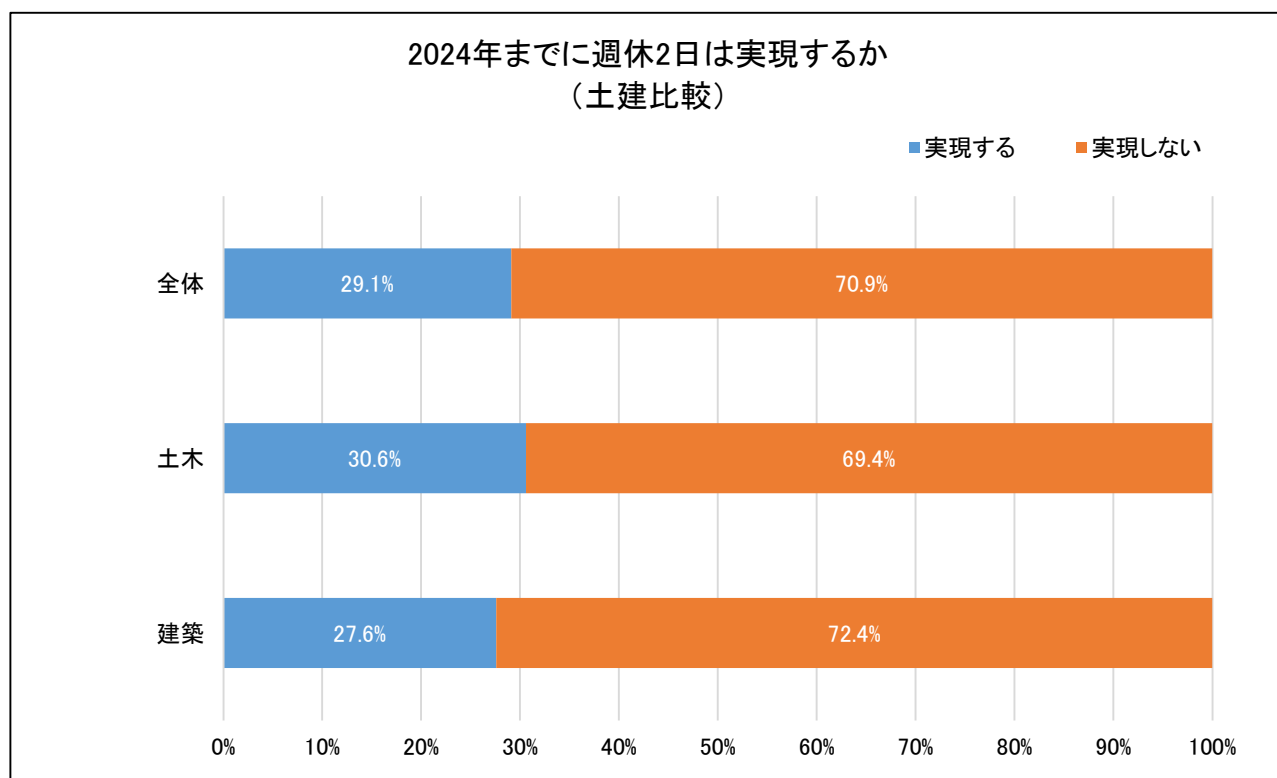
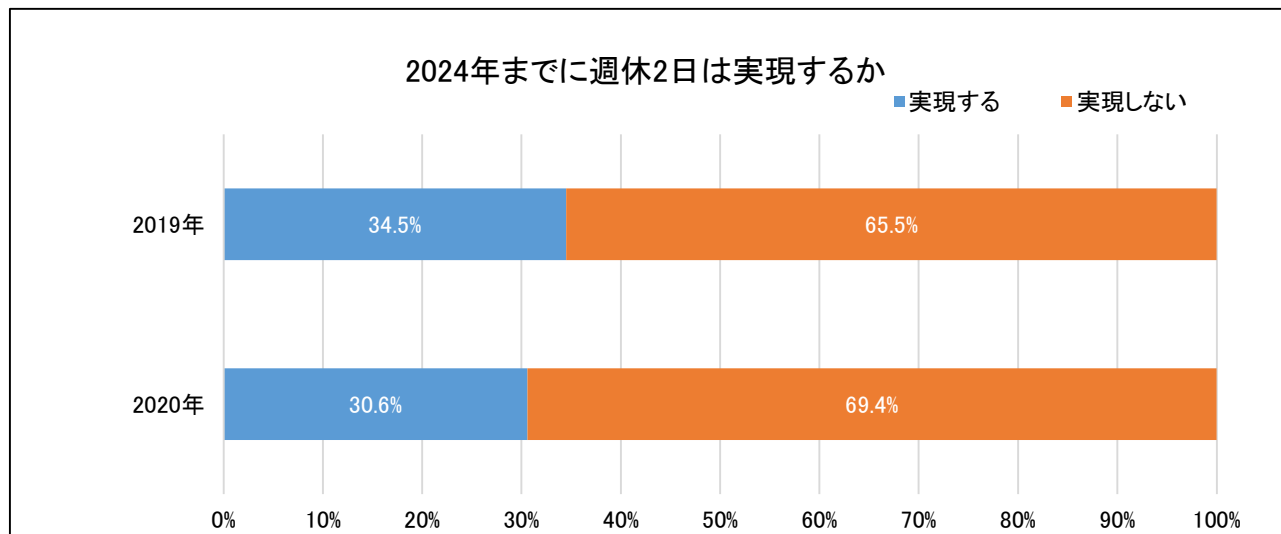


日曜は土木・建築ともに閉所できているが、土曜、祝日になると半数以下である。
土建比較すると、土木では4閉所できている作業所が多く、建築よりも閉所が進んでいることがうかがえる。

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

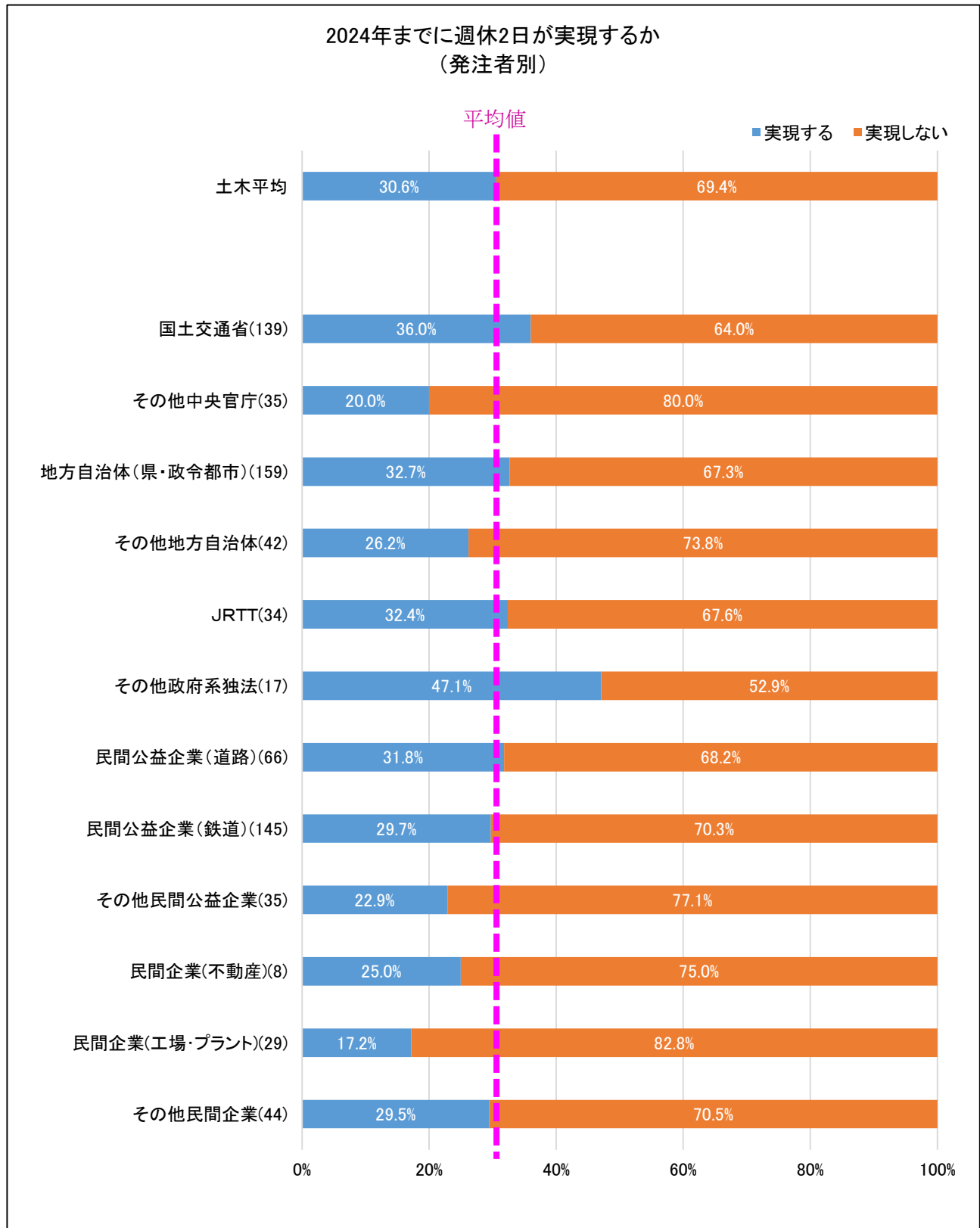
2019 年よりも「実現する」の割合が減少



土木、建築ともに 2024 年までに「実現する」と回答した作業所は約 3 割に留まった。働き方改革の推進で休日取得日数、閉所日数は 2019 年より向上しているが、週休 2 日の実現にはいまだ懐疑的である。

2. 発注者別

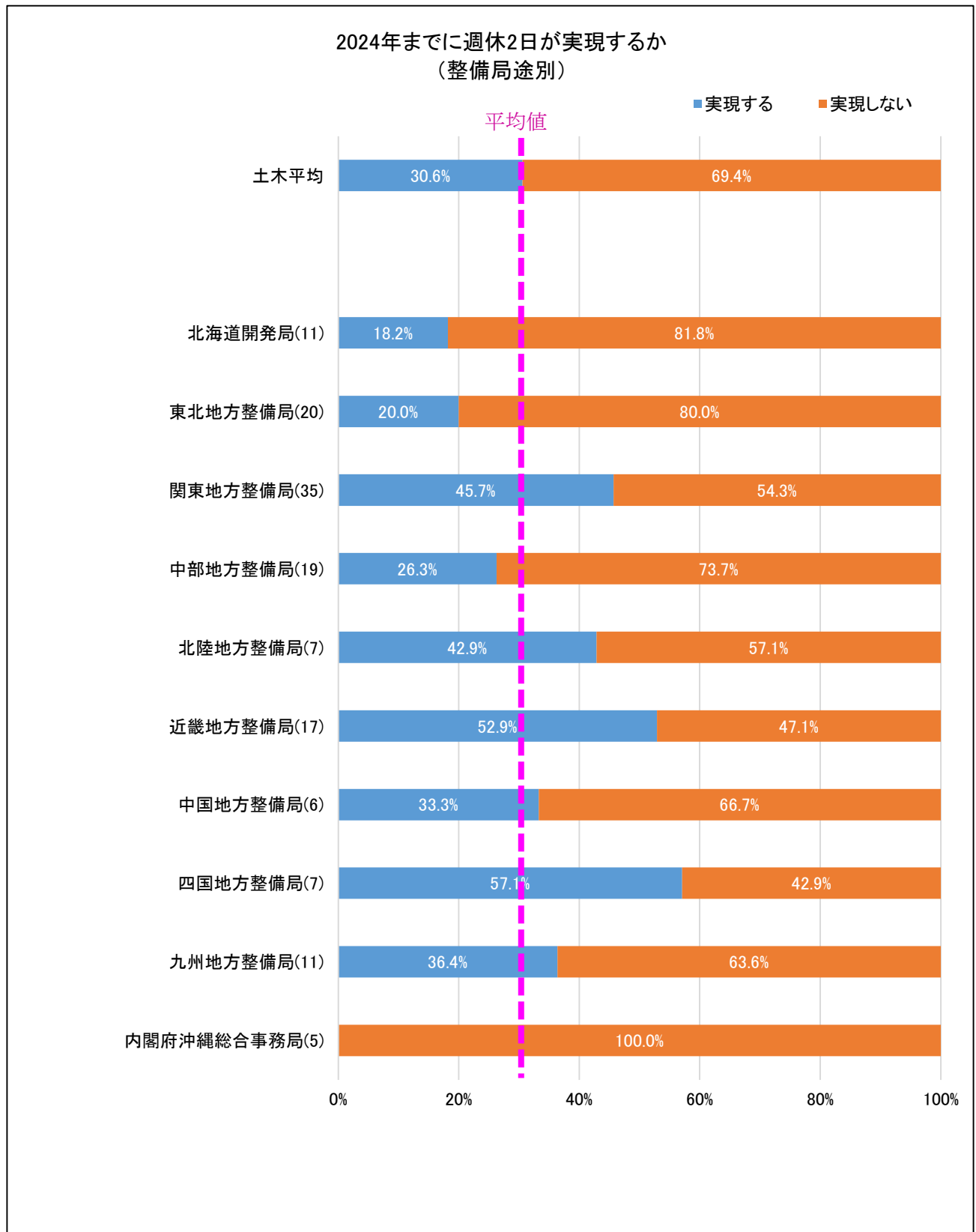
どの発注者においても「実現しない」の割合が多い



その他中央官庁、民間企業(工場・プラント)で「実現しない」がとりわけ多い。

3. 地方整備局別

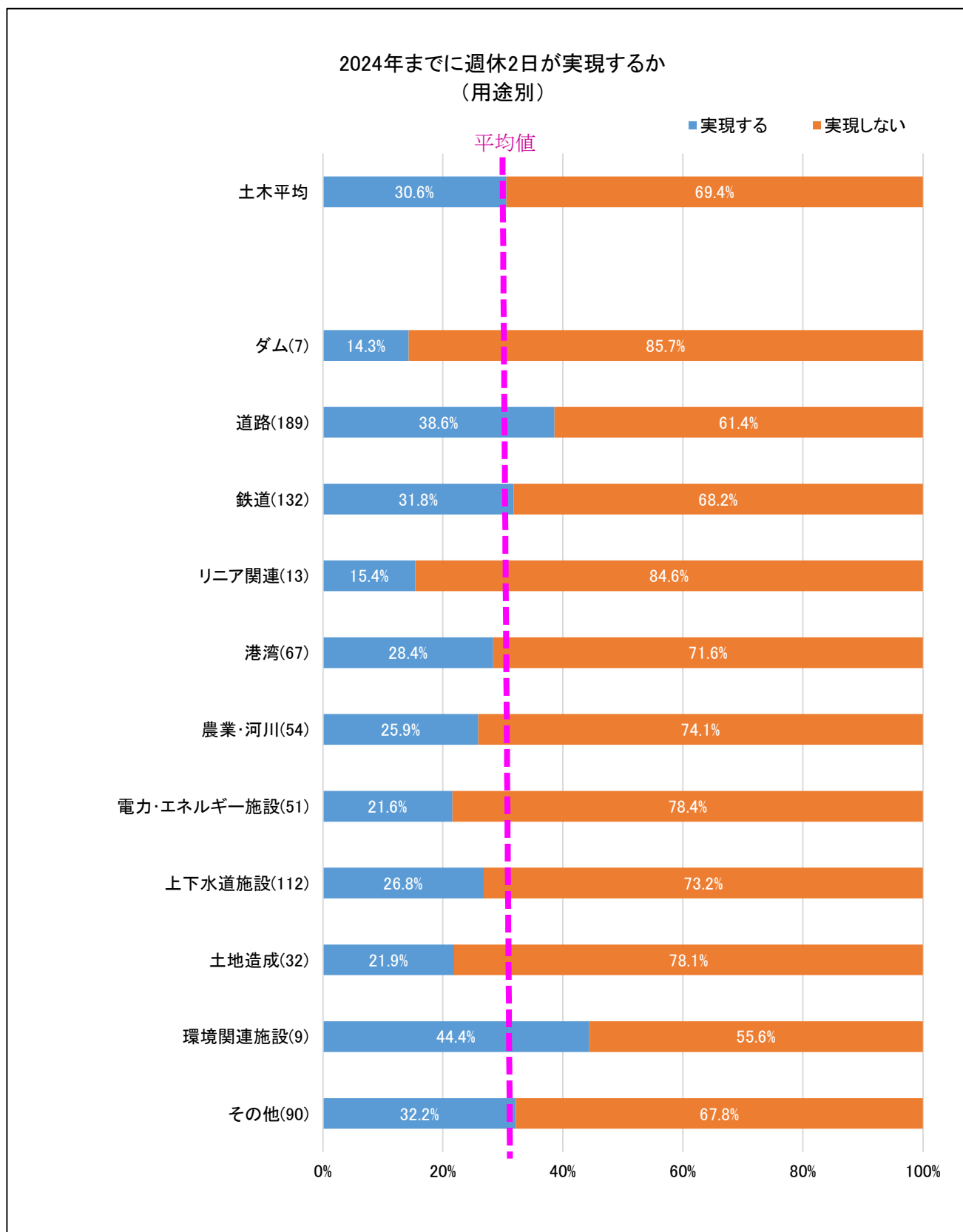
近畿、四国地方整備局では「実現する」の割合が比較的多い



地方整備局により回答にばらつきがあるが、6つの地方整備局で「実現する」が平均を上回った。

4. 用途別

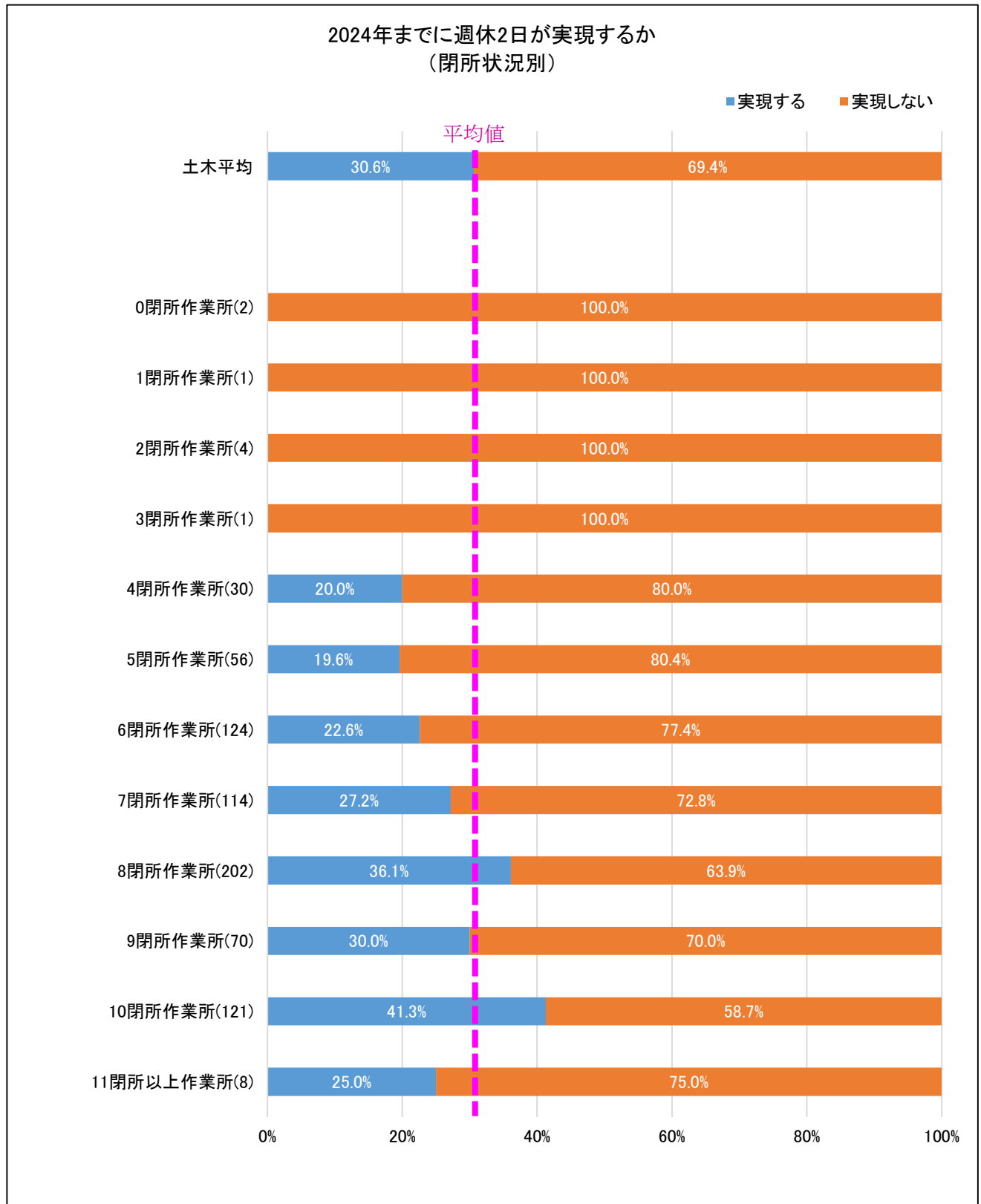
ダム、リニア関連では「実現しない」の割合が多い



ダム、リニア関連では「実現しない」が多かったが、道路、鉄道、環境関連施設で「実現する」が平均を上回った。

5. 閉所状況別

閉所数が少ない作業所ほど「実現しない」の割合が多い

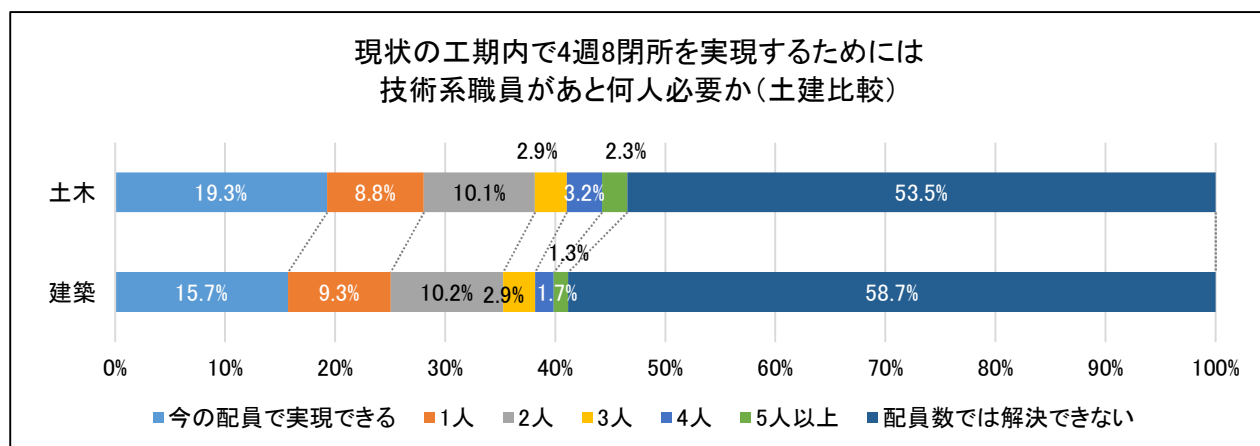
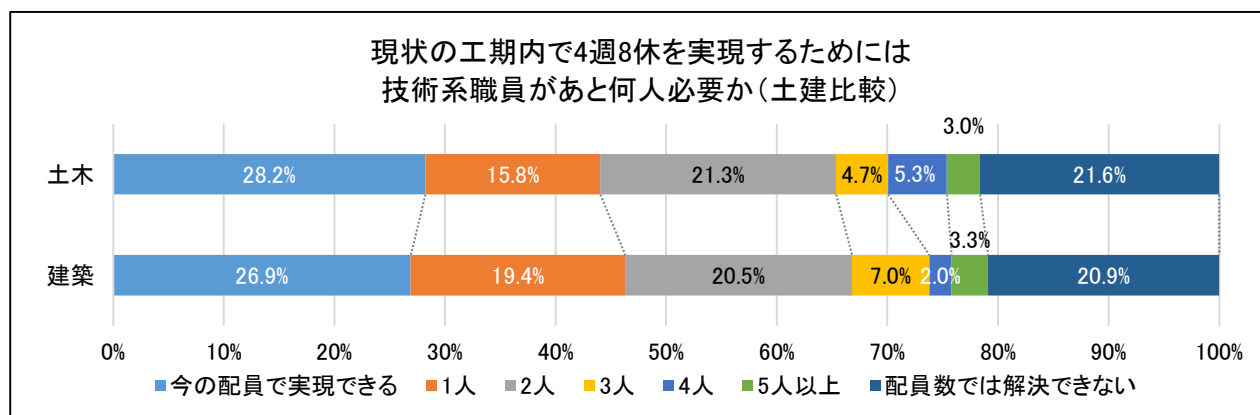
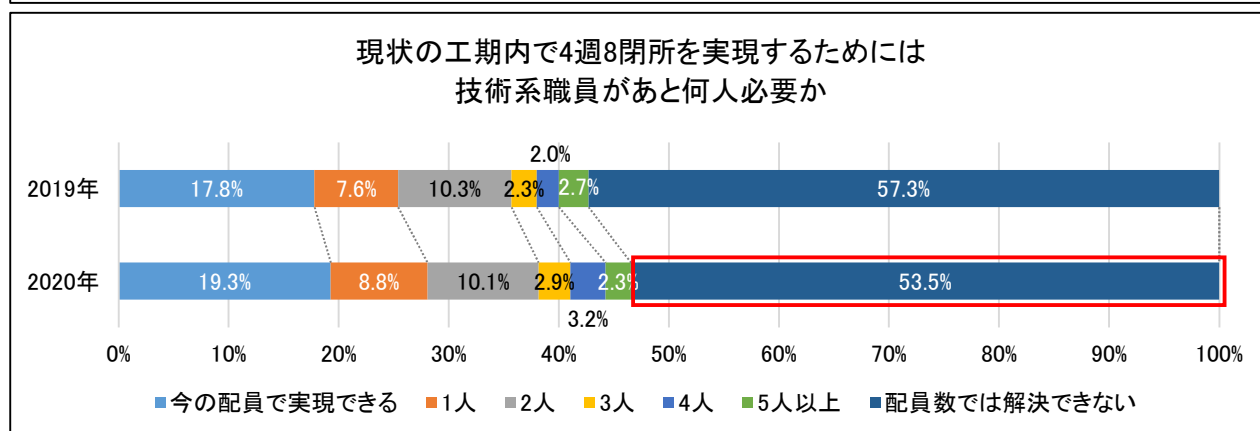
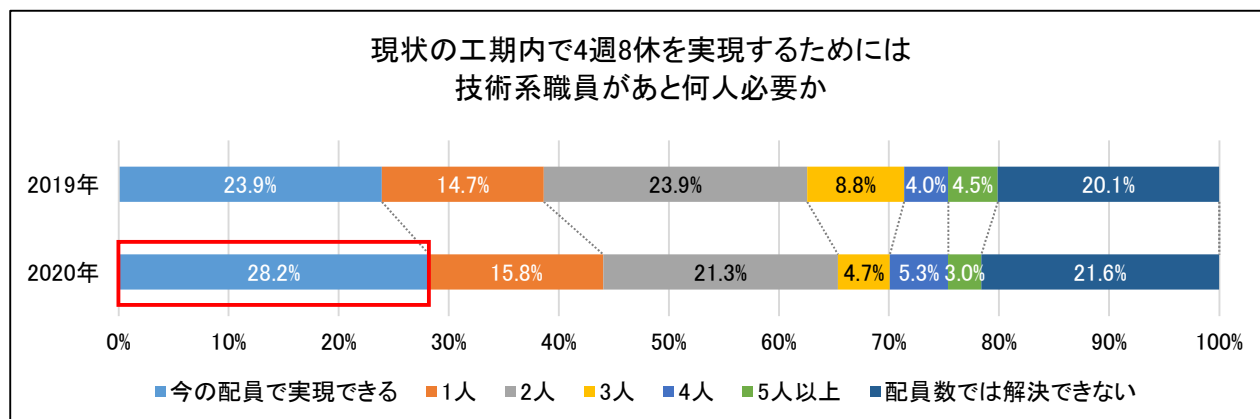


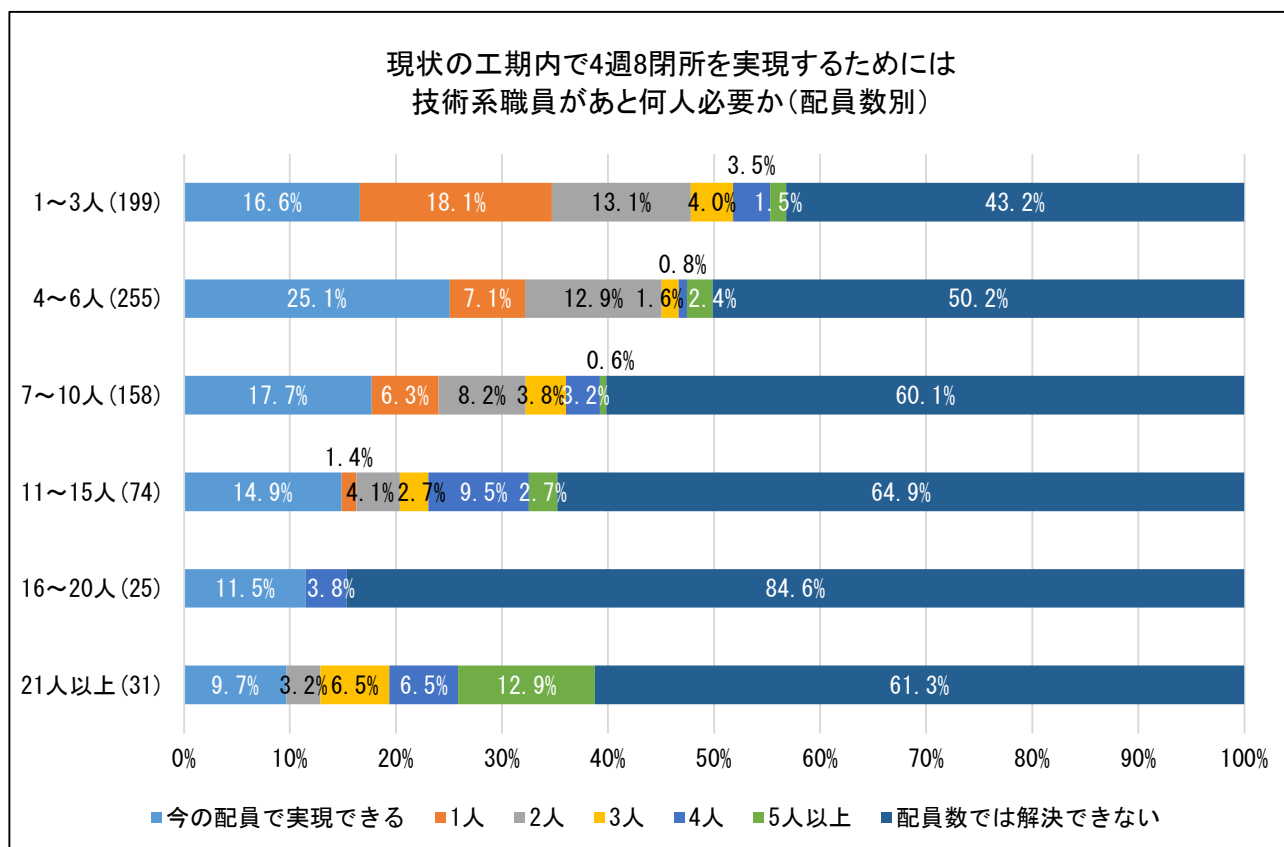
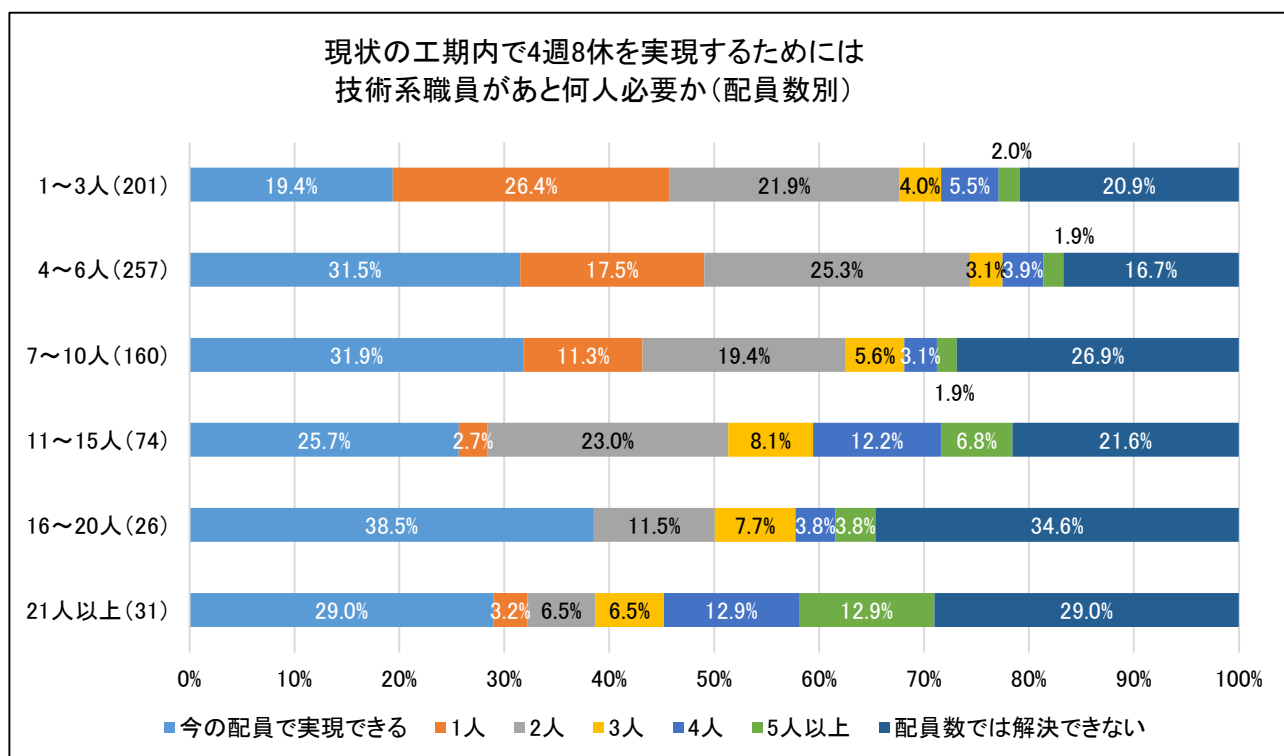
閉所日数が多い作業所ほど「実現する」割合が増える傾向にあるが、「実現しない」割合が大半を占める結果となった。

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「今の配員で実現できる」の割合が増加

4週8閉所は「配員数では解決できない」の割合が約5割



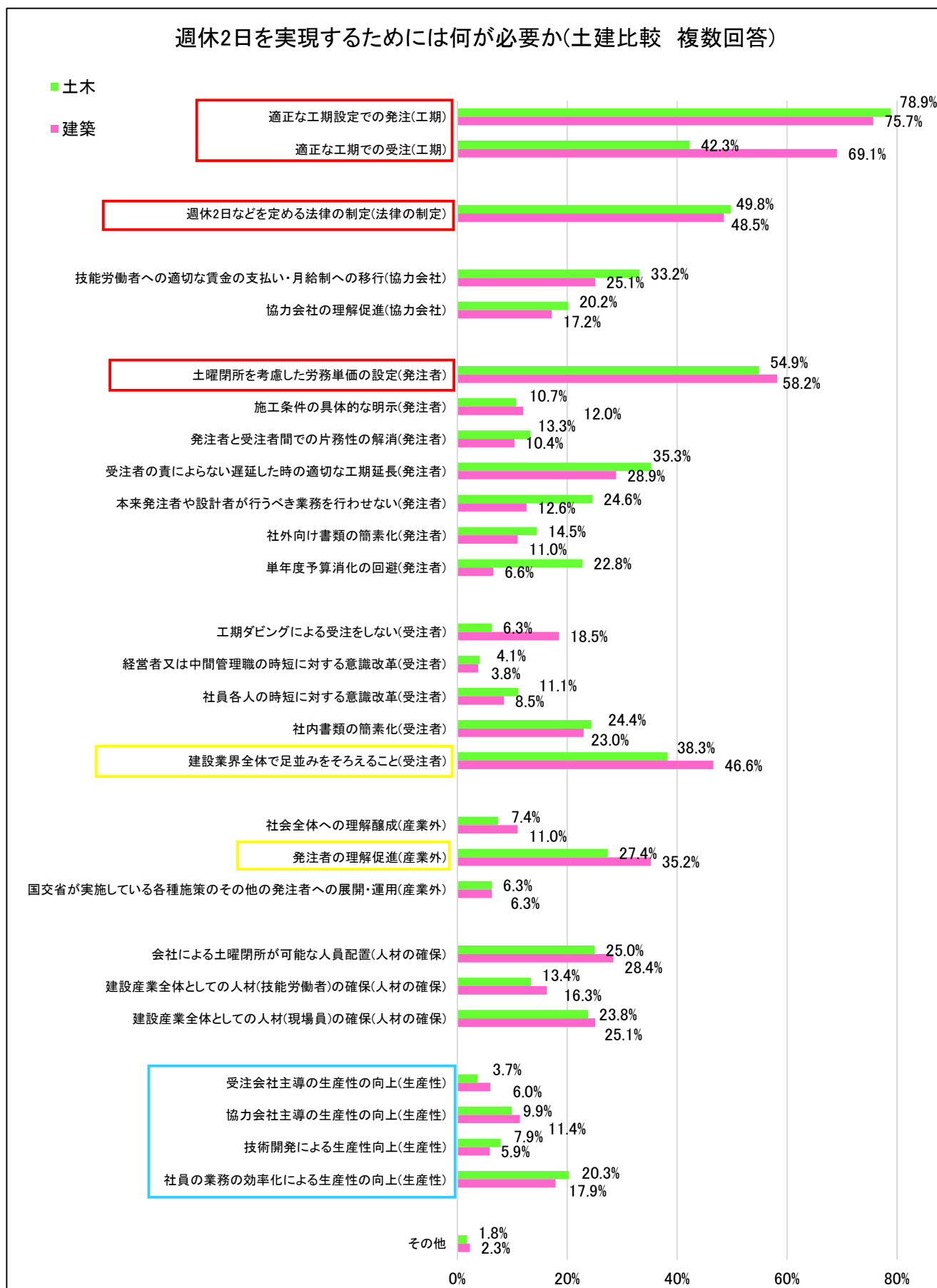


2019年調査よりも、4週8休、4週8閉所ともに、「今の配員で実現できる」割合が増え、「配員数では解決できない」割合が減ったことから、業務の効率化、休日取得や閉所に対する意識改革が進んでいると思われる。

しかし、4週8閉所については「配員数では解決できない」と回答した作業所が半数を占め、配員数が多くなるほど解決できないと回答した作業所が多い結果となった。

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

「適正な工期での発注」がトップ



土木・建築ともに、工期関連、法律の制定、労務単価の設定、業界全体で足並みをそろえることに回答が集まった。生産性向上は業界全体の必須の課題ではあるが、生産性向上の項目が低い数値となり、週休 2 日の実現には効果が薄いと考える作業所が多いと推測される。

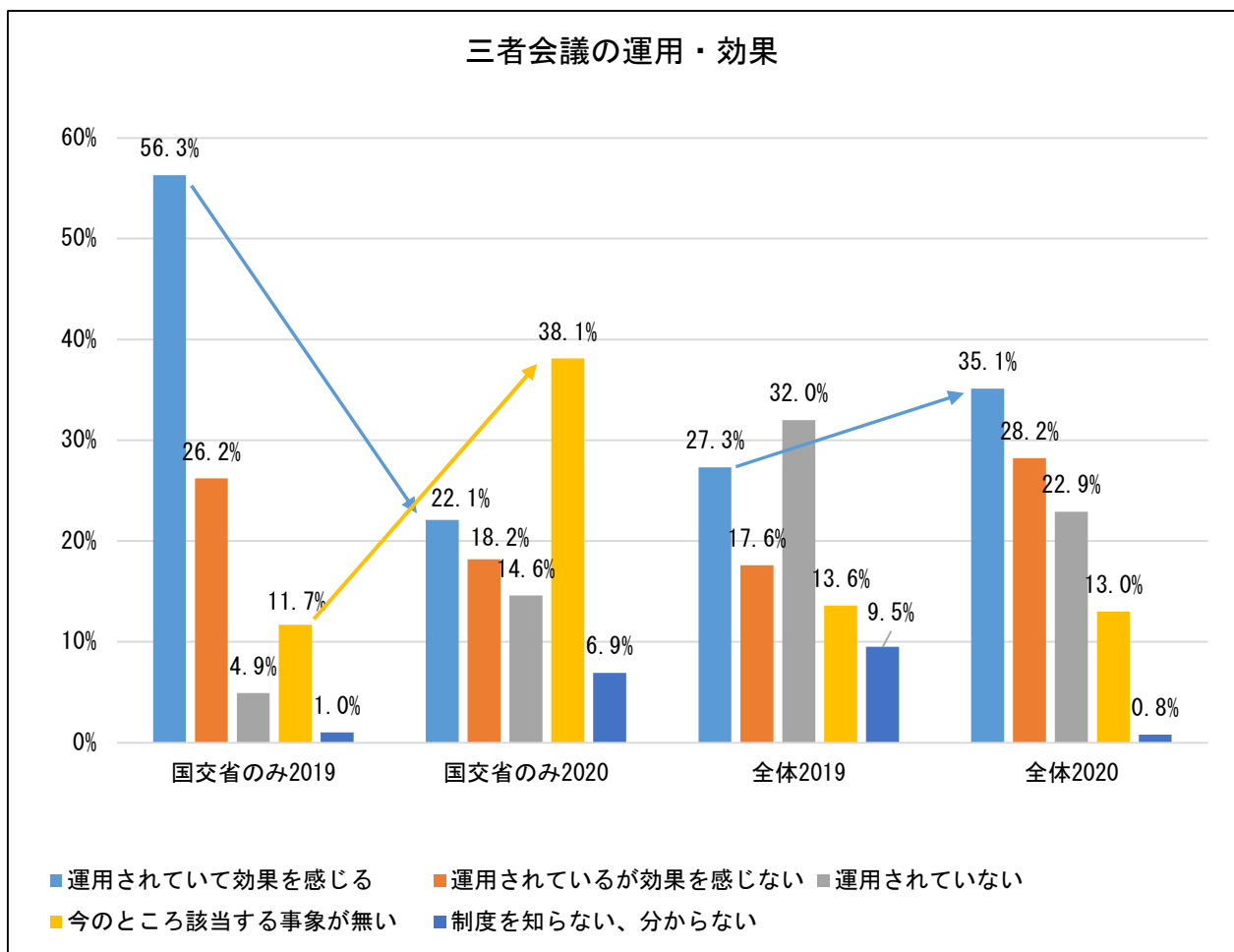
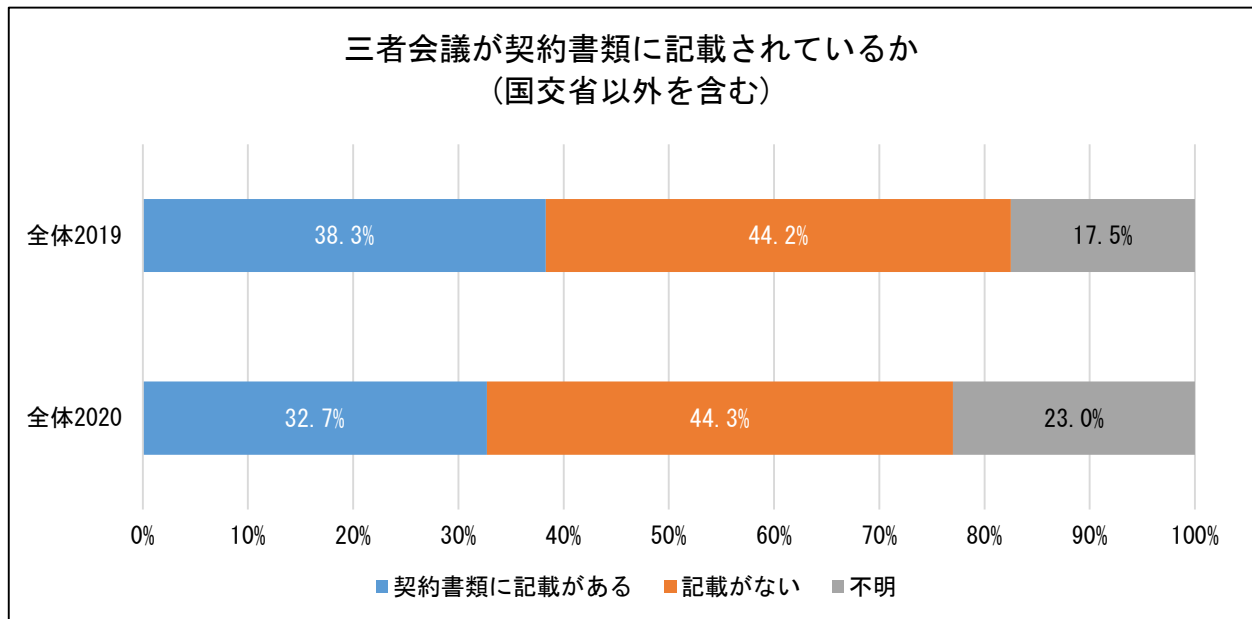
土木では、「適正な工期での発注」「土曜閉所を考慮した労務単価の設定」「週休 2 日などを定める法律の制定」が多い結果となった。土木でも、週休 2 日を実現するためには「適正な工期設定」に関して発注者の理解が重要である。

V. 国交省の各種施策の状況について

1. 各施策の記載・運用・効果

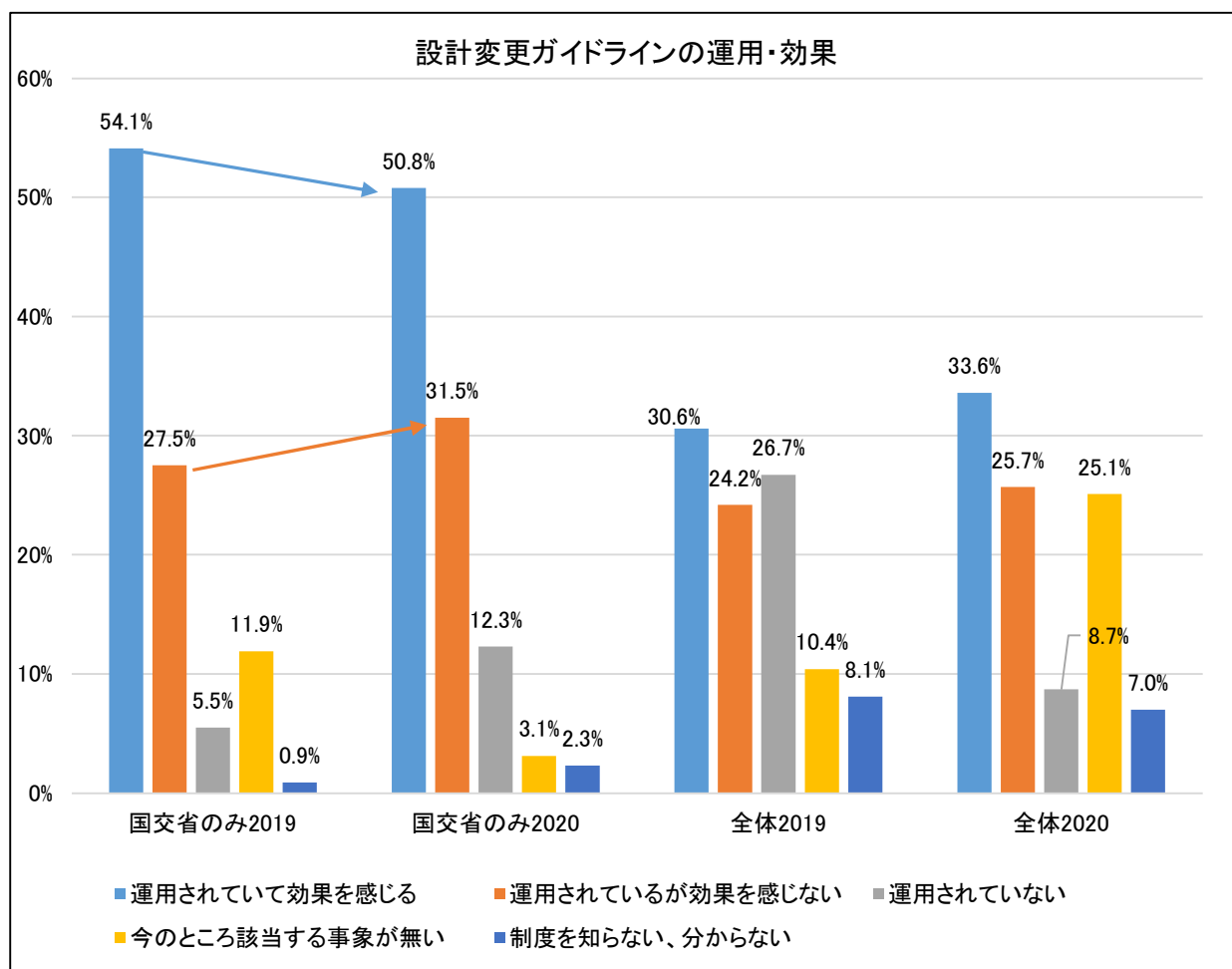
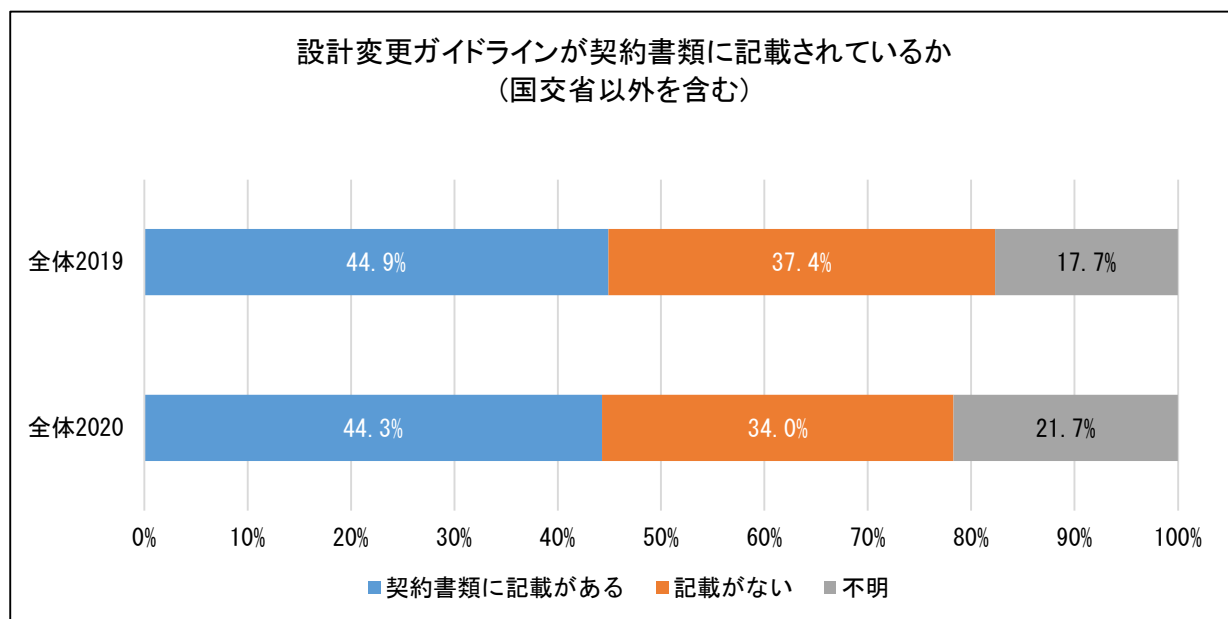
【三者会議】

「運用されていて効果を感じる」の割合は減少



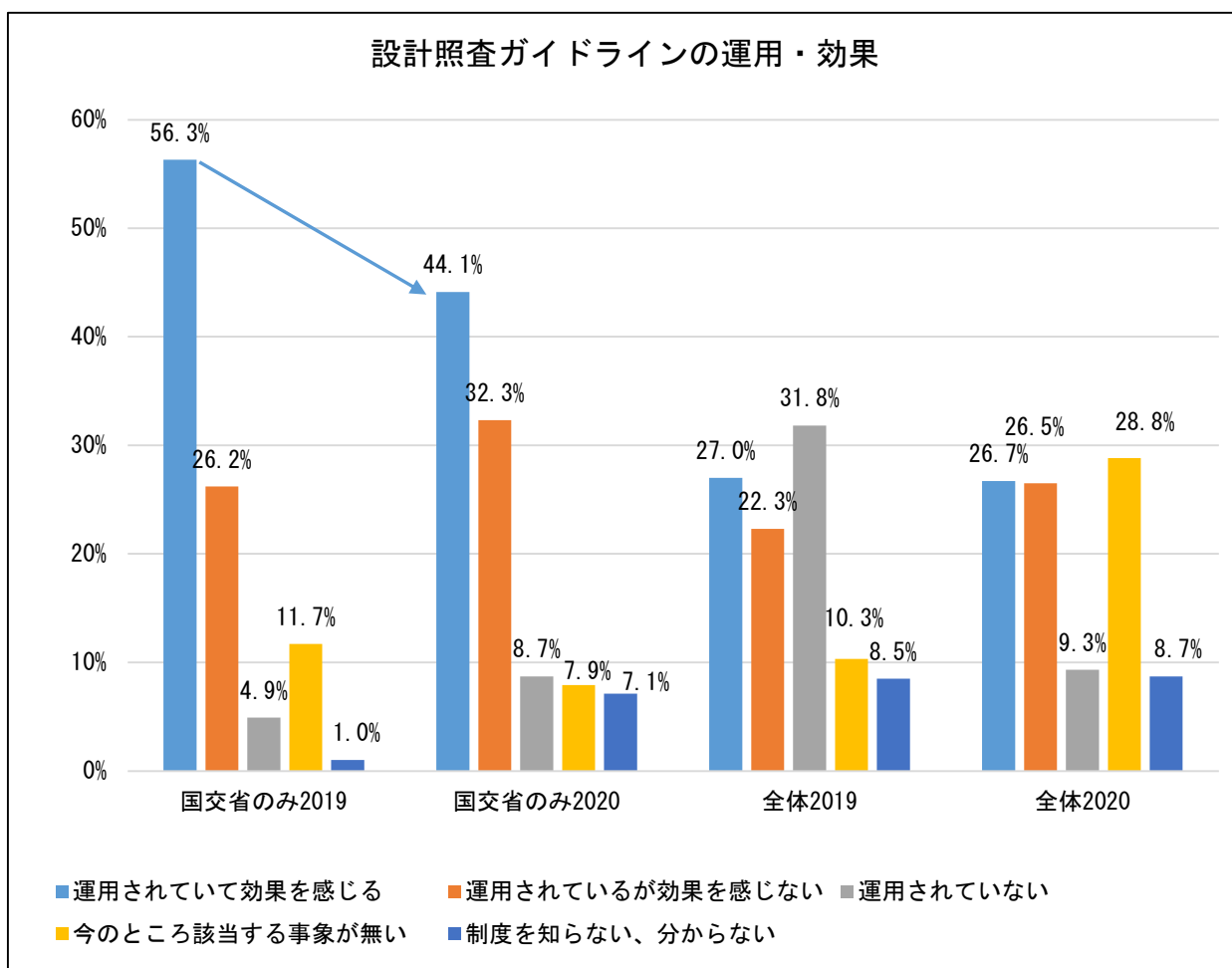
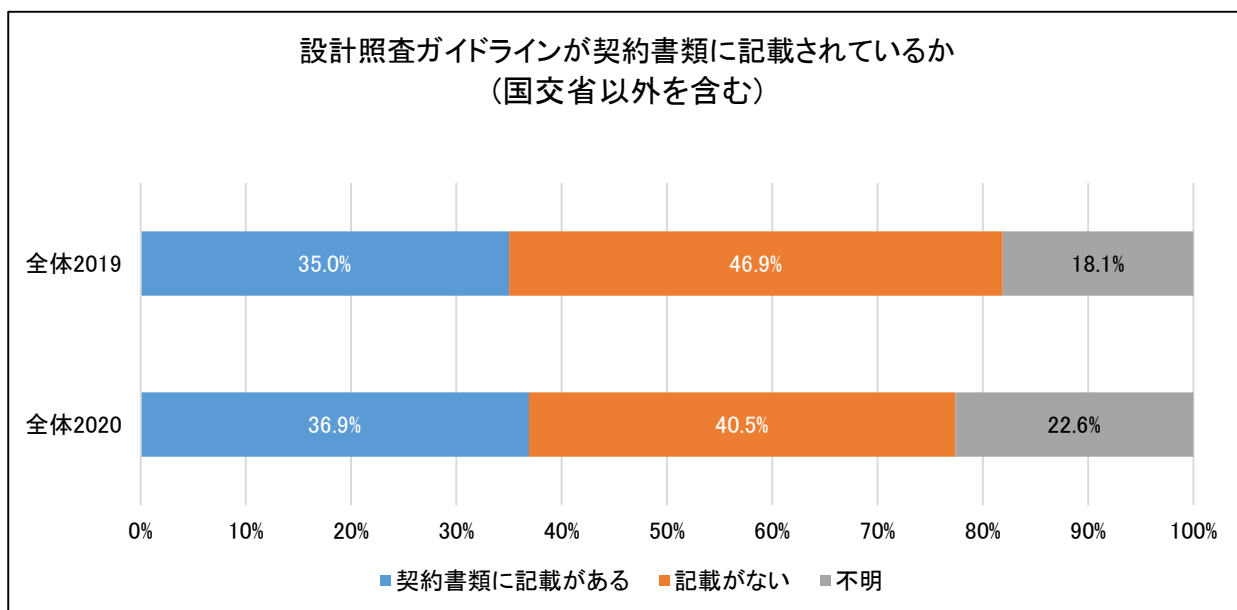
【設計変更ガイドライン】

「運用されていて効果を感じる」の割合は減少



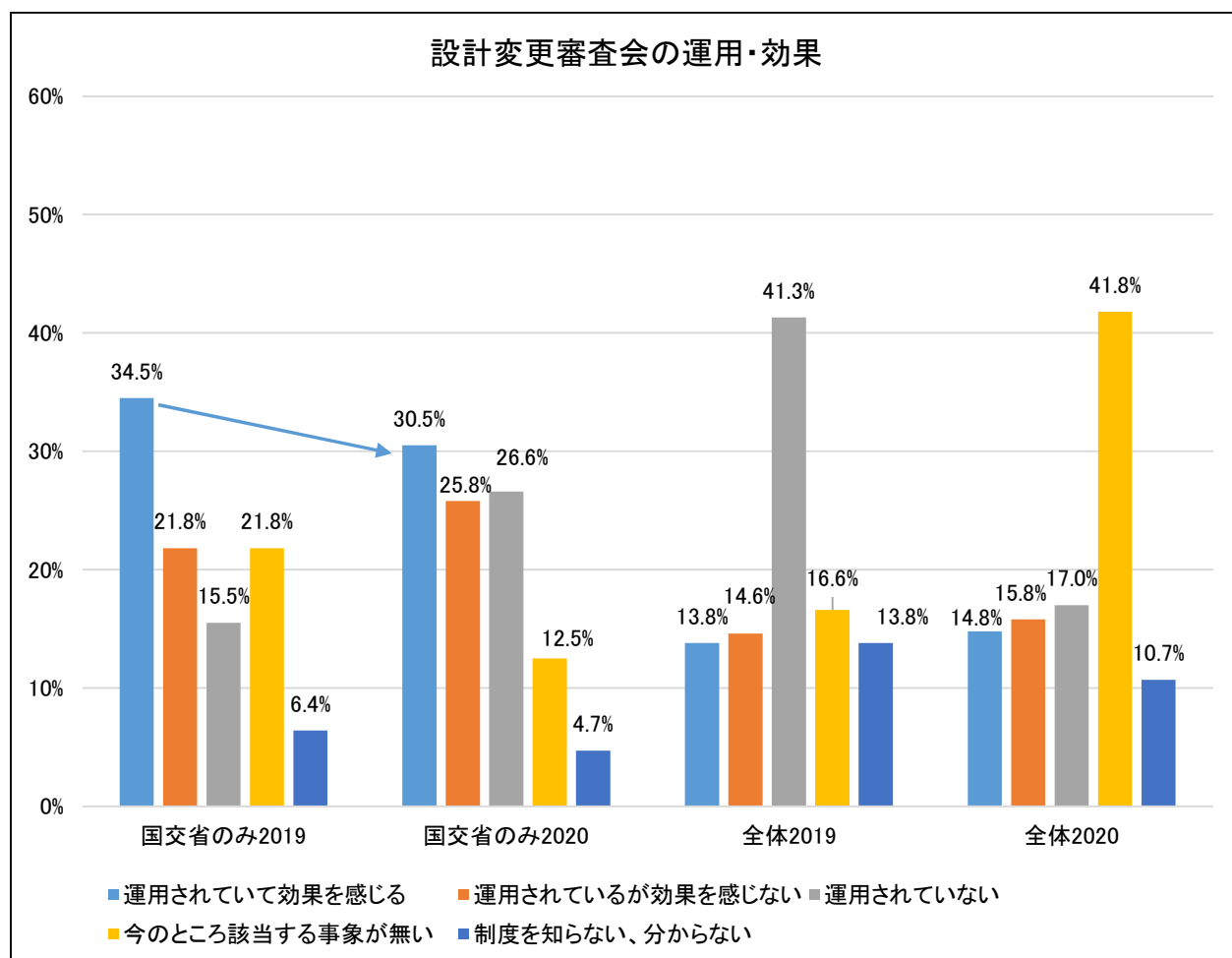
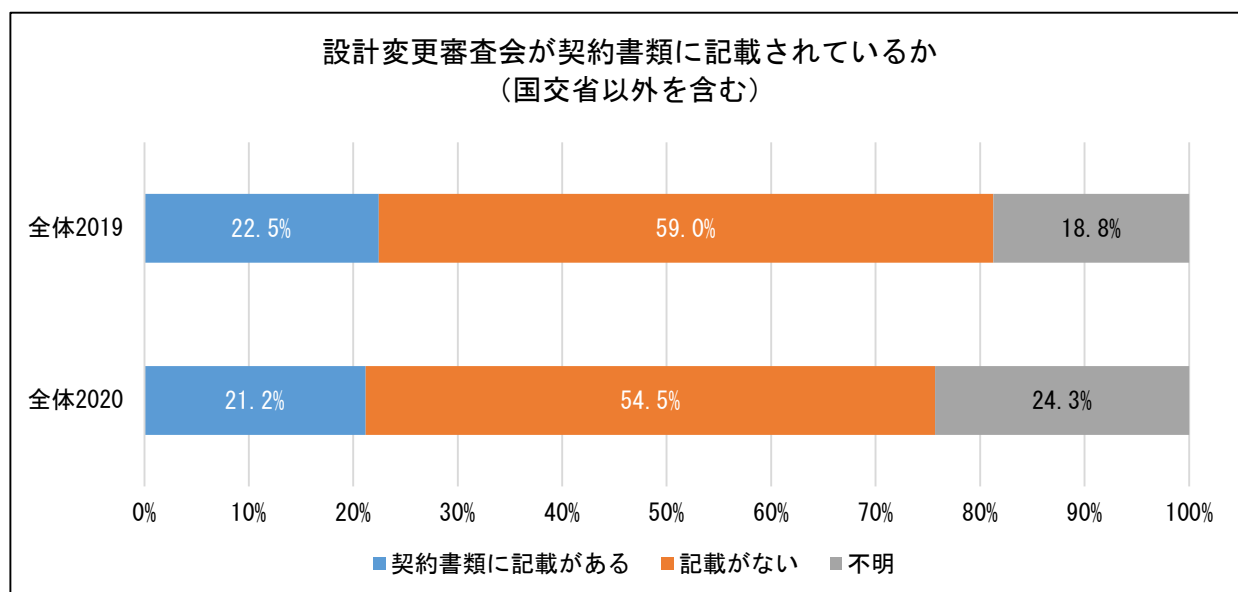
【設計照査ガイドライン】

「運用されていて効果を感じる」の割合は減少



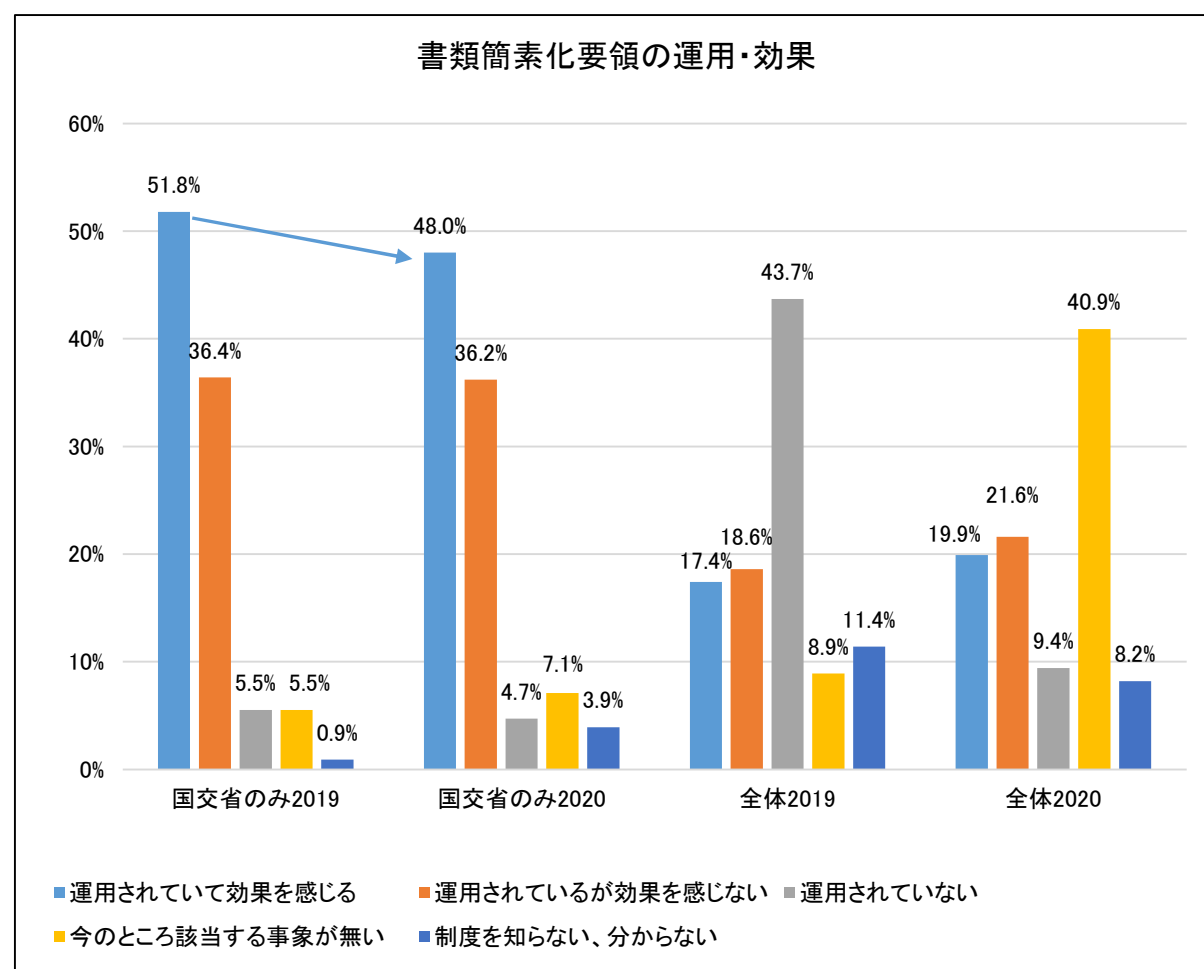
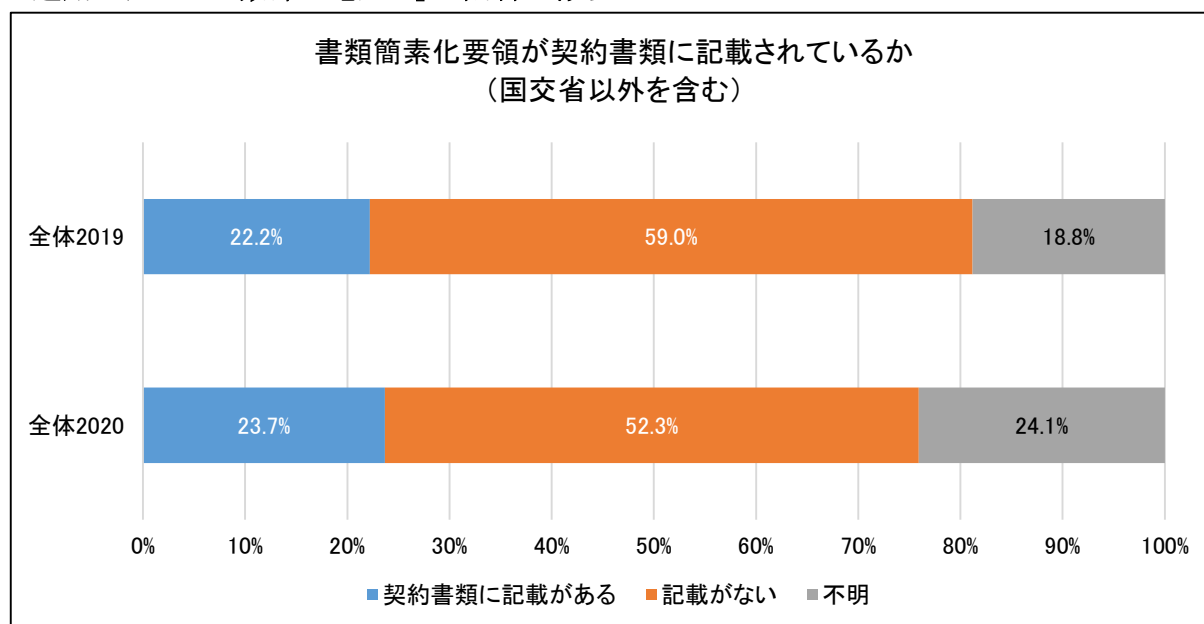
【設計変更審査会】

「運用されていて効果を感じる」の割合は減少



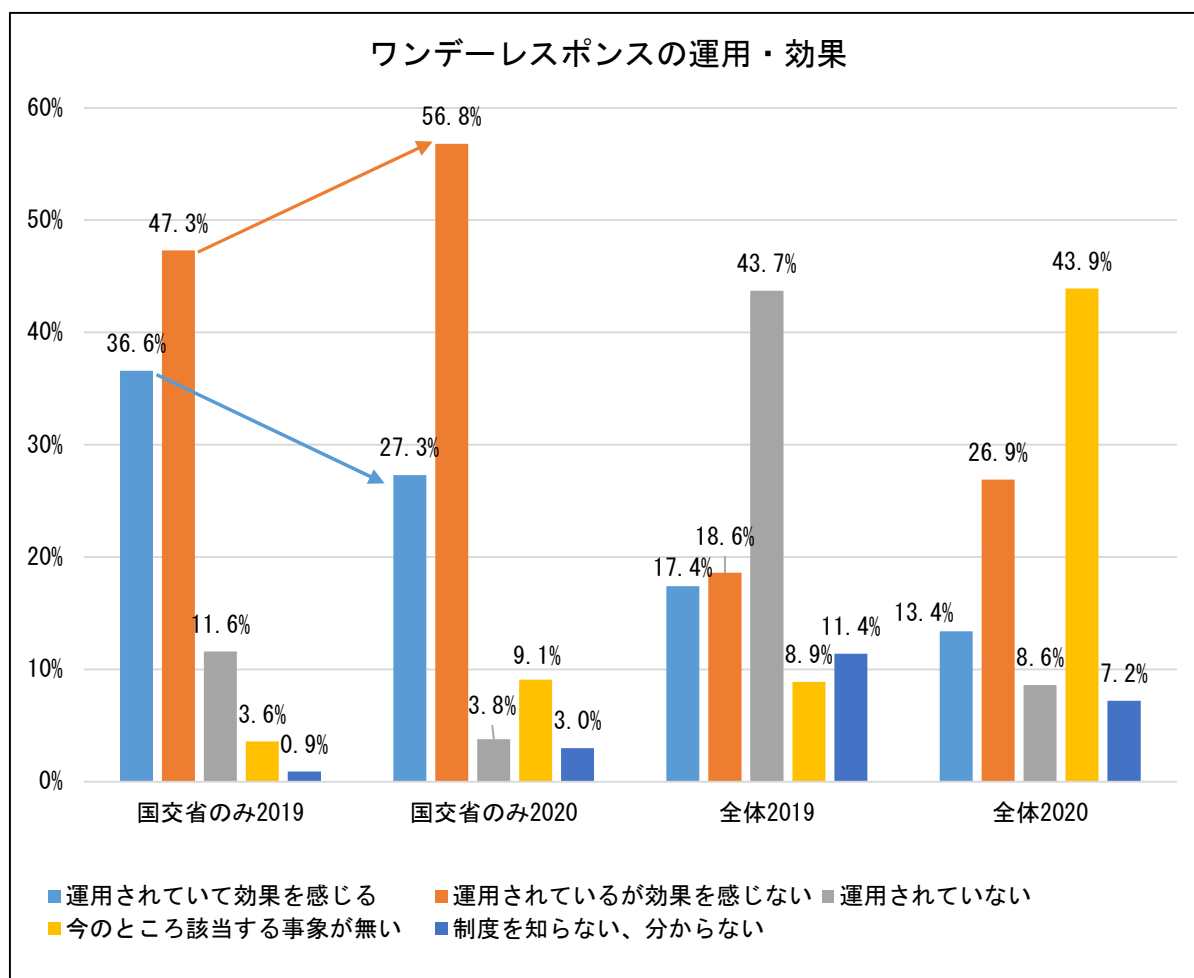
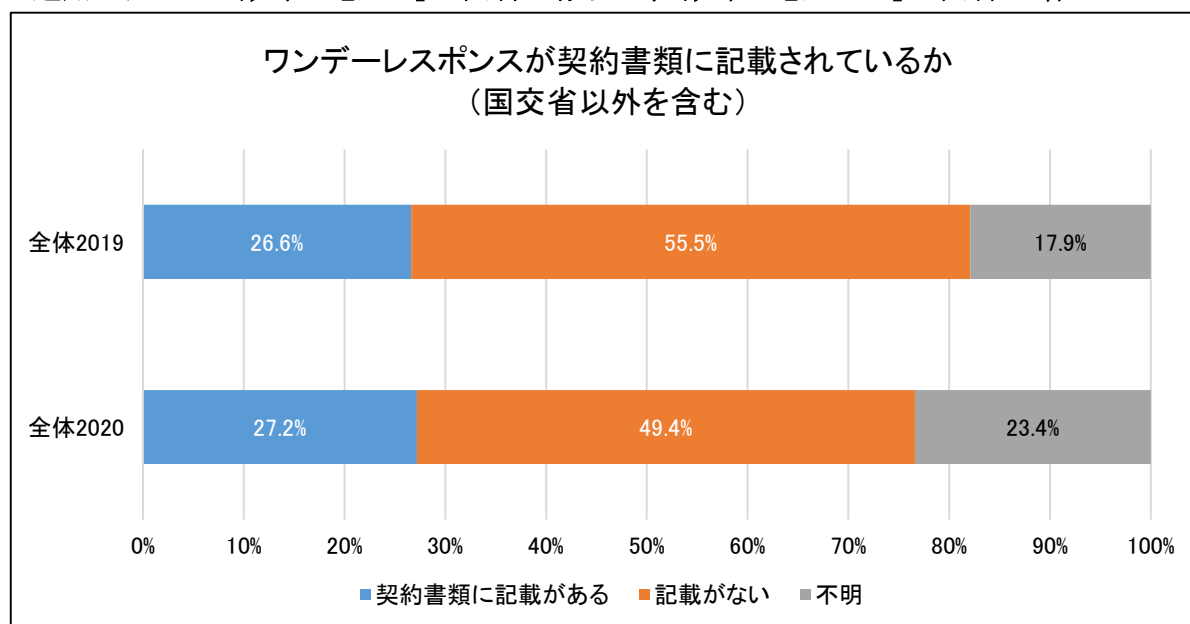
【書類簡素化要領】

「運用されていて効果を感じる」の割合が減少



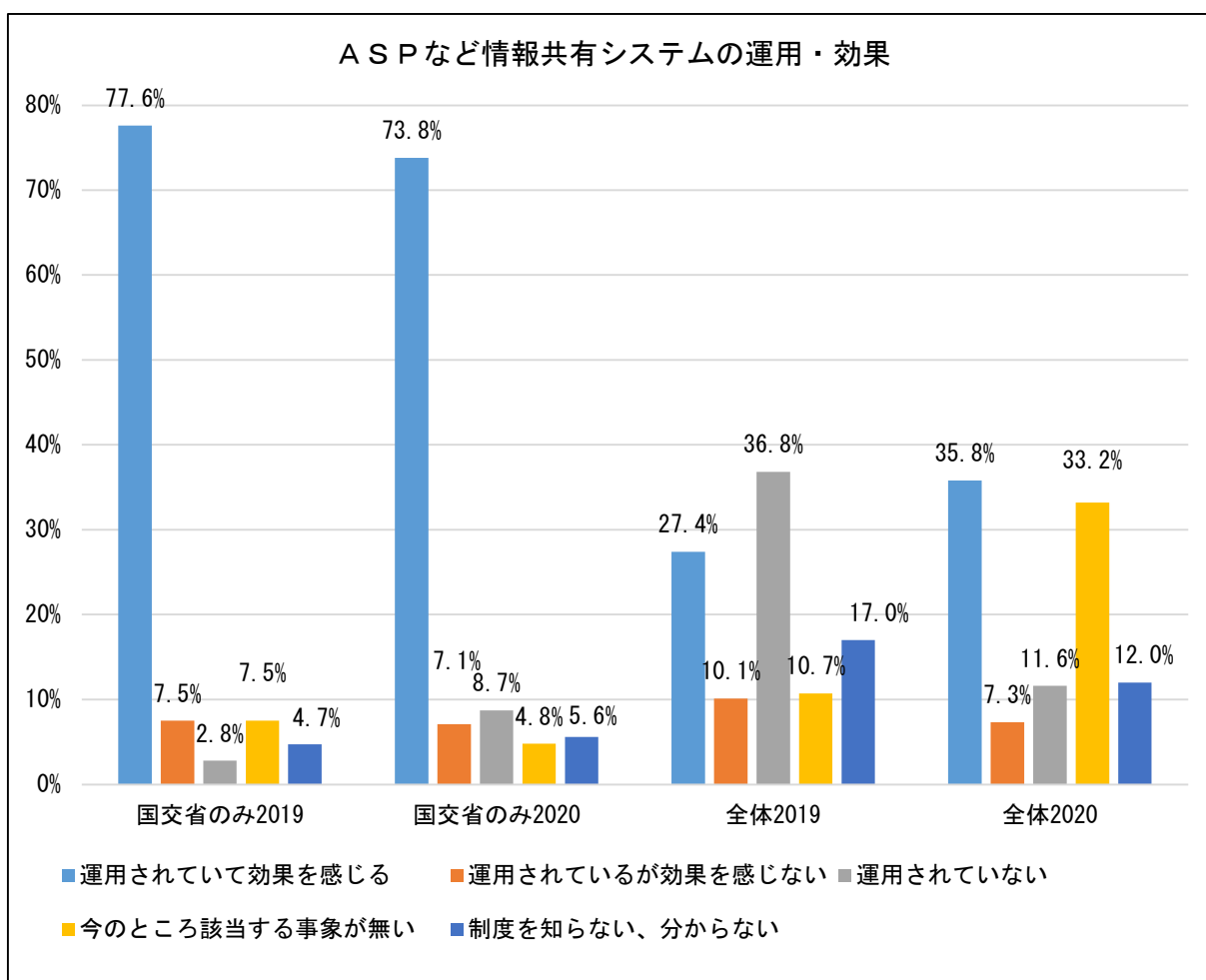
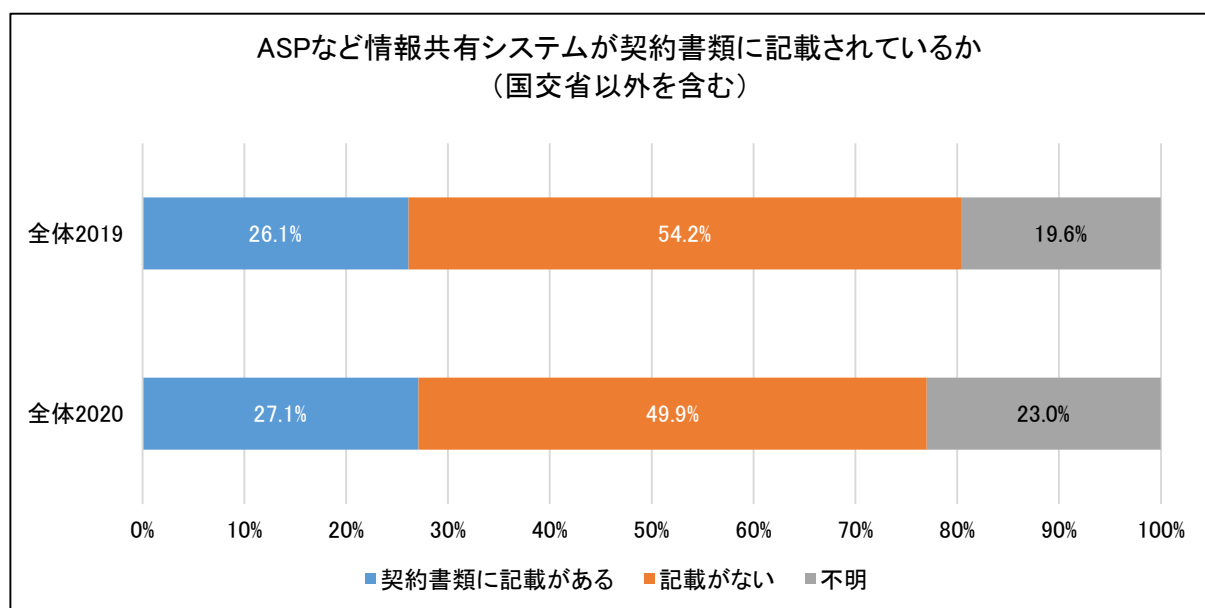
【ワンデーレスポンス】

「運用されていて効果を感じる」の割合は減少し、「効果を感じない」の割合が増加



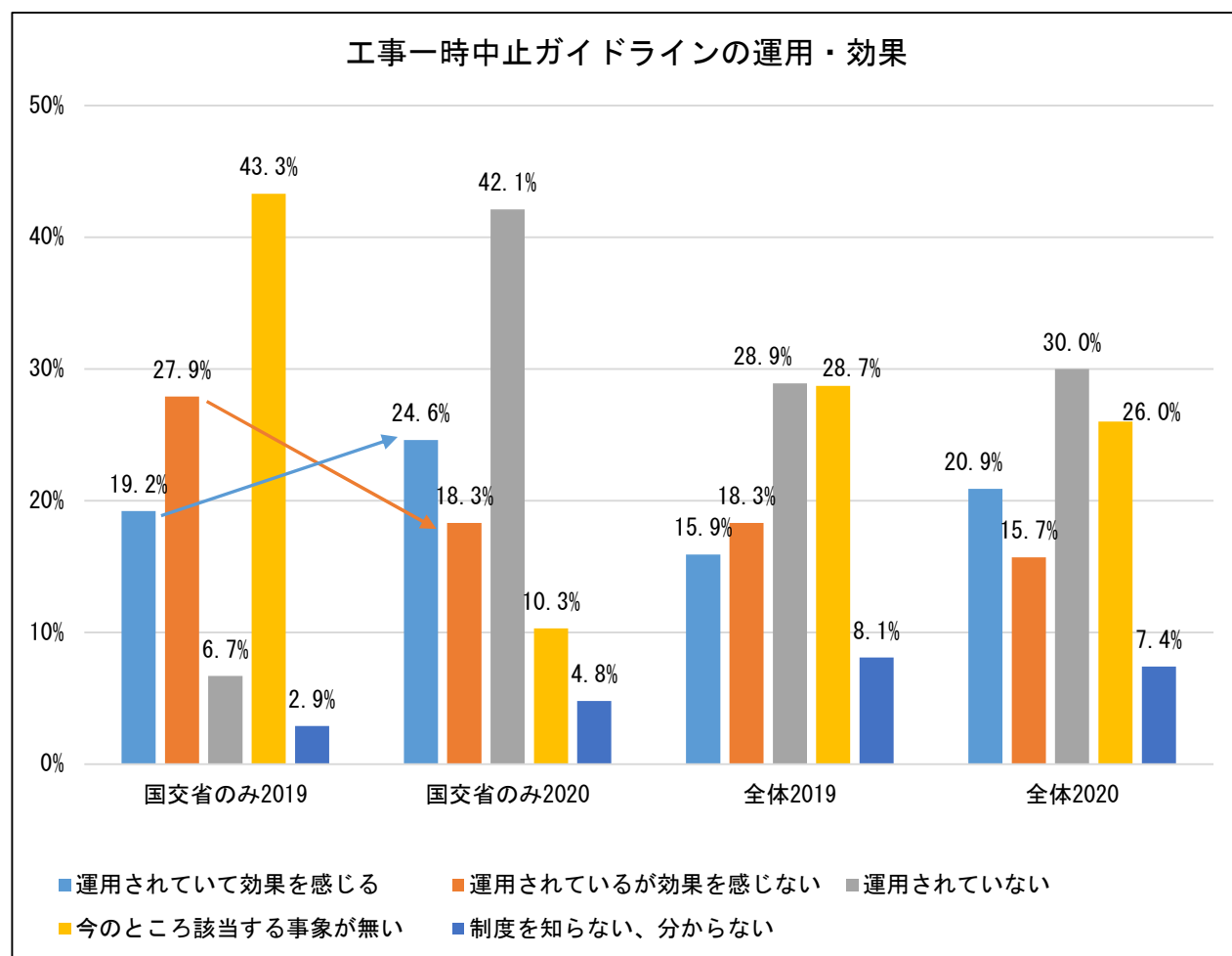
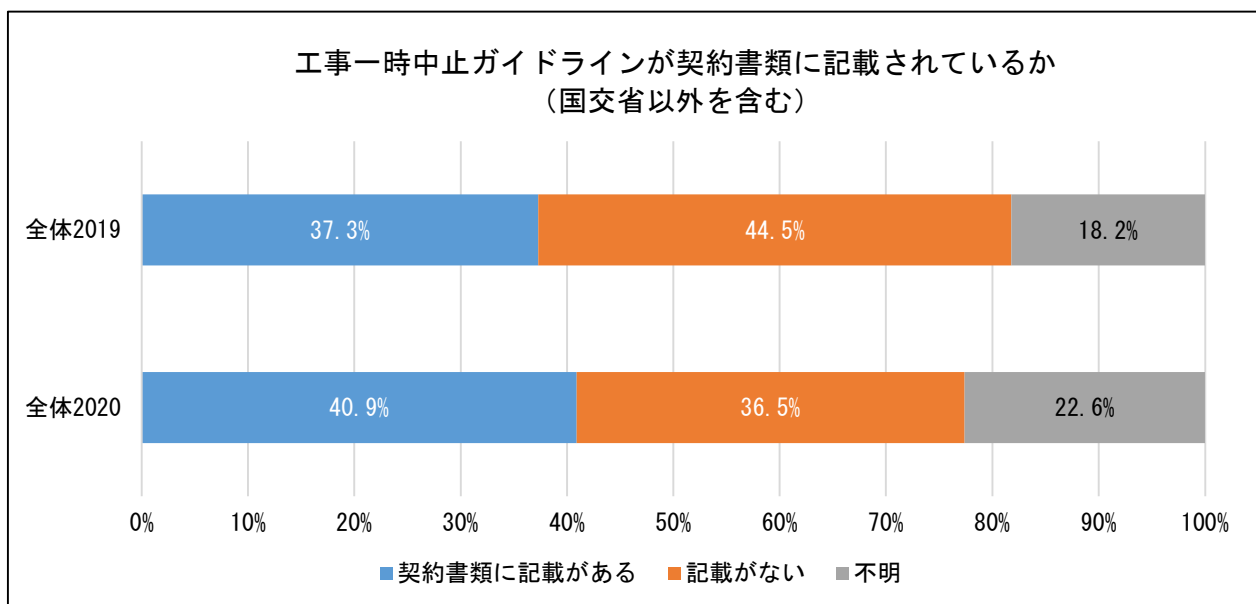
【ASPなどの情報共有システム】

「運用されていて効果を感じる」の割合が顕著



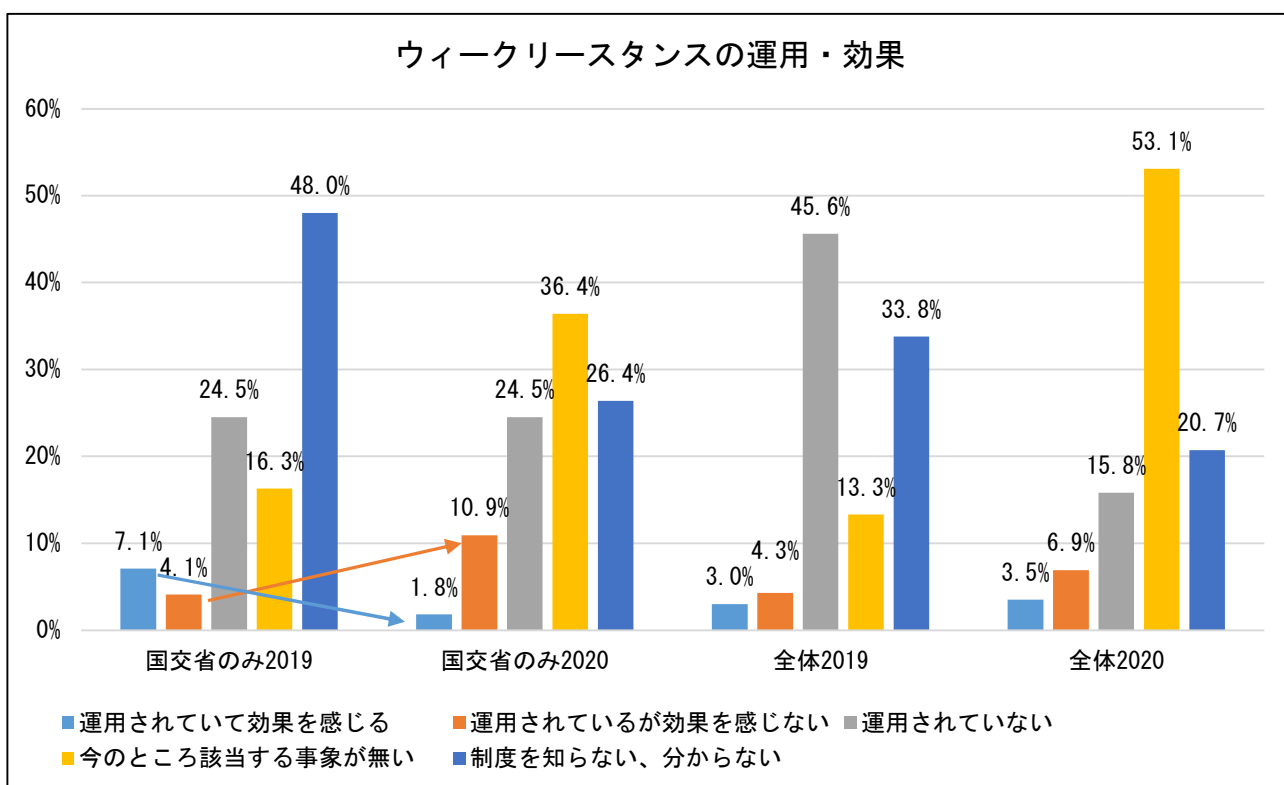
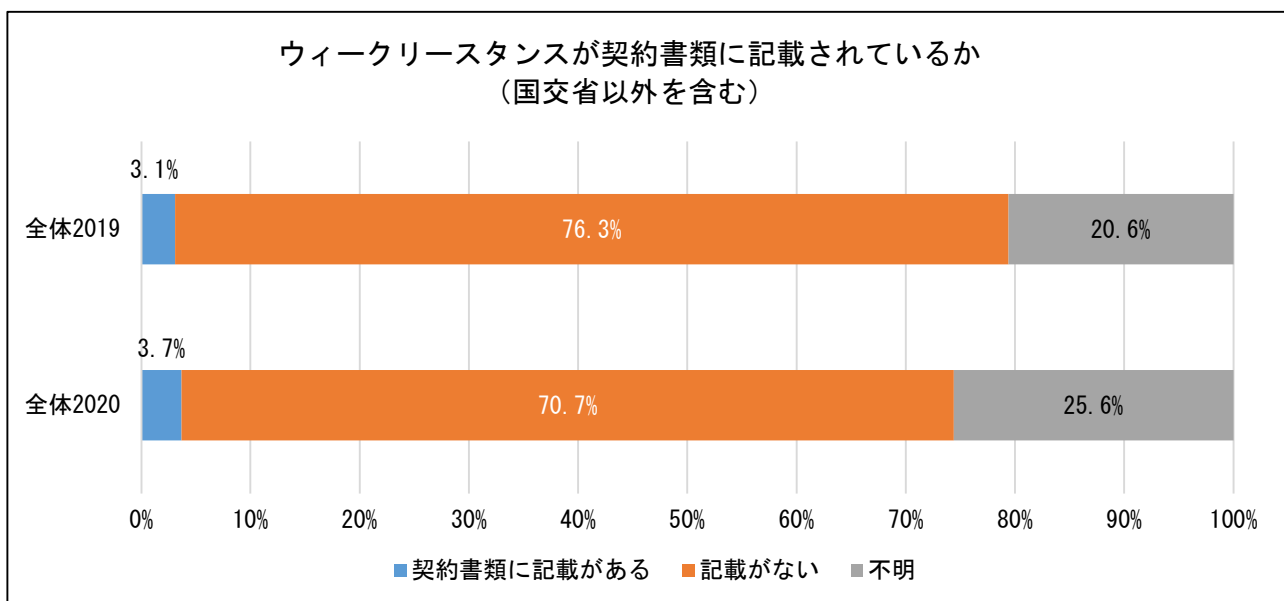
【工事一時中止ガイドライン】

「運用されていて効果を感じる」の割合が増加し、「効果を感じない」の割合が減少



【ウィークリースタンス】

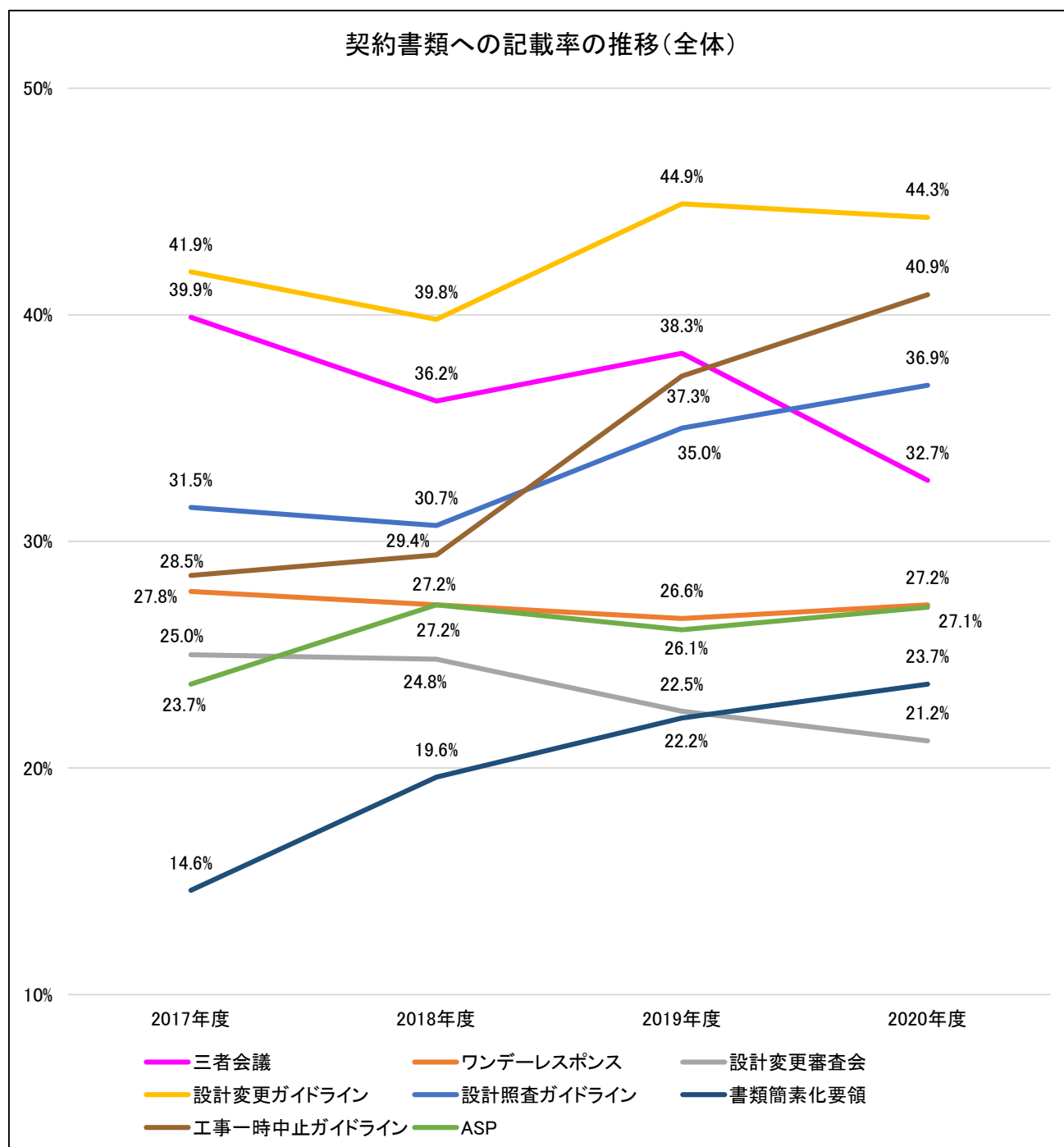
「運用されていて効果を感じる」の割合が減少し、「効果を感じない」の割合が増加



各施策の運用・効果について、工事一時中止ガイドライン以外は国交省の「運用されていて効果を感じる」の割合が減少した。三者会議については、「該当する事象が無い」が増えた影響が出ていると思われる。設計変更ガイドライン、書類簡素化要領、ASPは2019年度より減少したものの、「効果を感じる」の割合が高いので、更なる普及を期待する。ワンデーレスポンスは、2019年より「効果を感じない」の割合が大幅に増えた。ウィークリースタンスは、工事への適用が一部の地方整備局、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

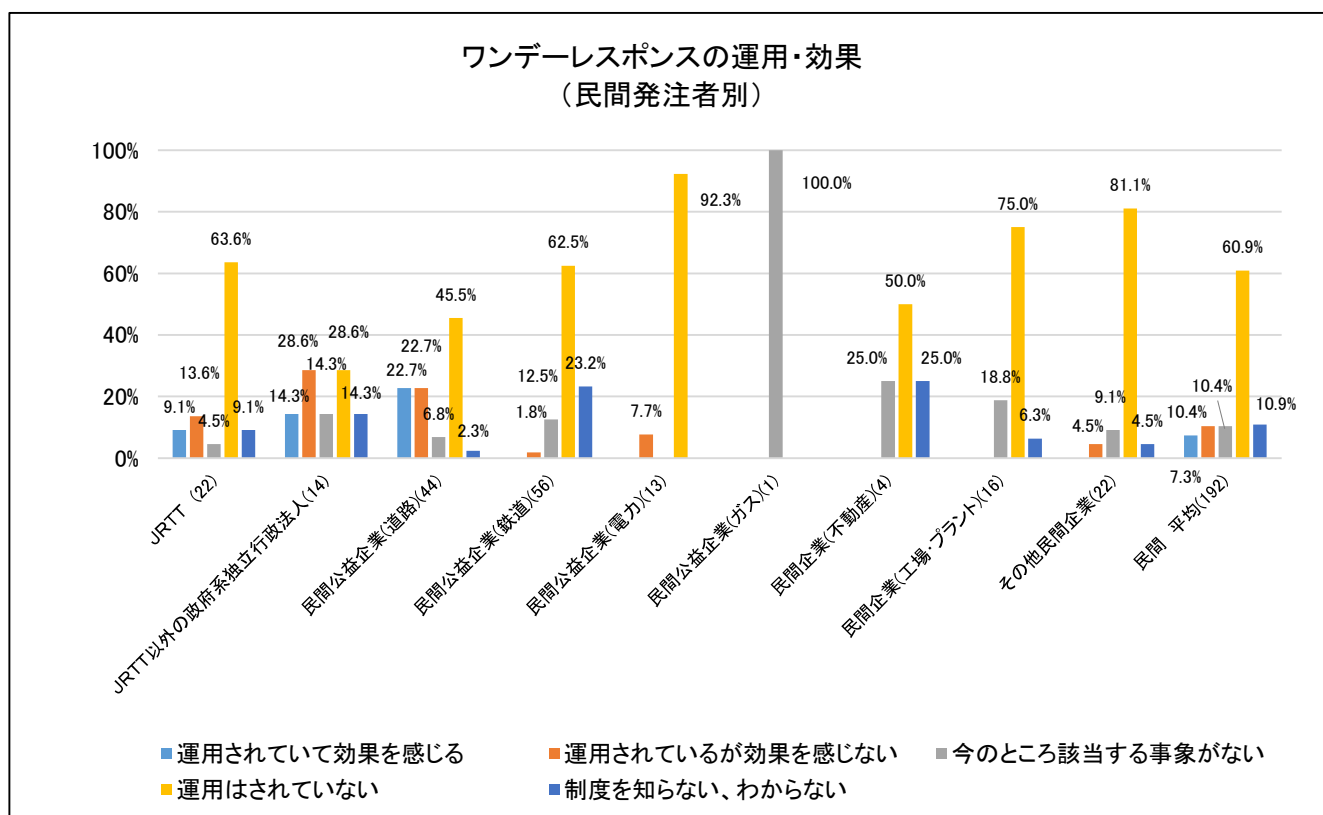
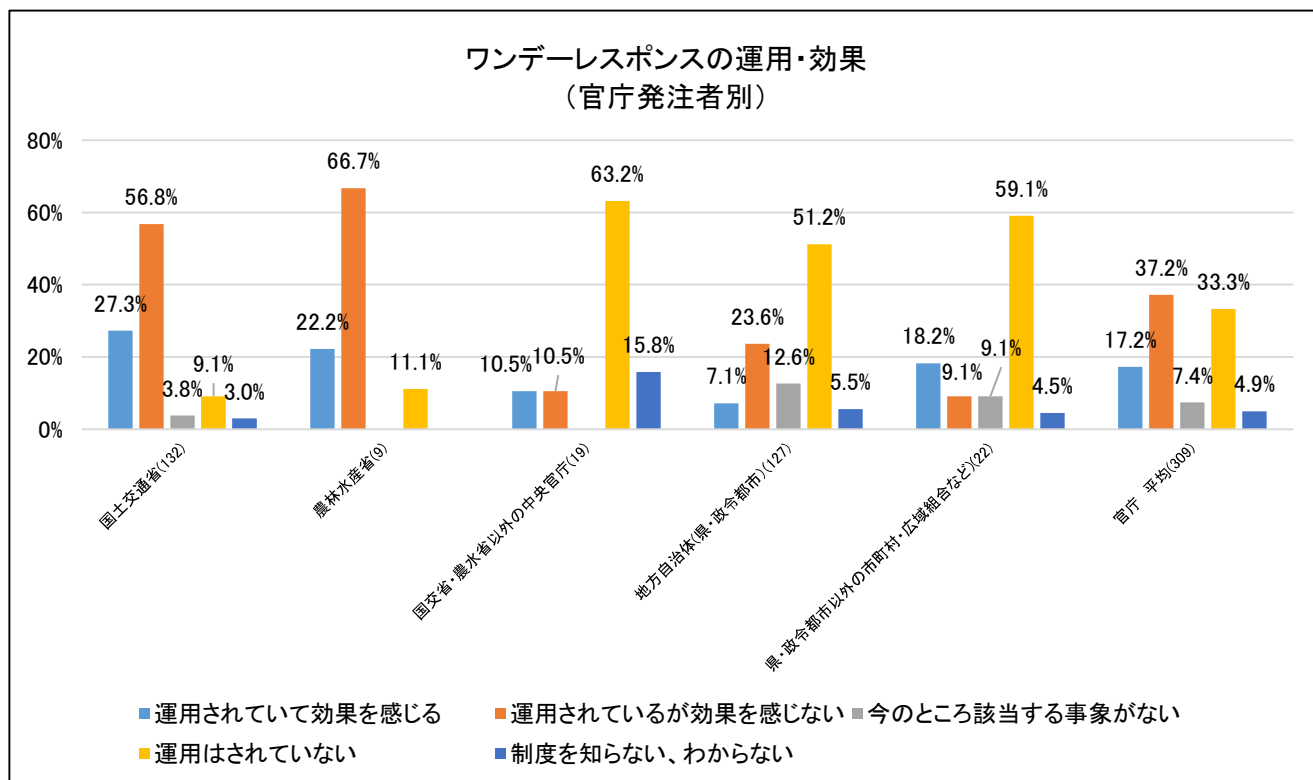
「工事一時中止ガイドライン」の記載率が増加し、「三者会議」の記載率が減少した



「工事一時中止ガイドライン」「設計照査ガイドライン」「書類簡素化要領」は増加傾向である。一方、「設計変更審査会」の記載率は年々減少している。「三者会議」は2019年から大幅に減少した。

3. ワンデーレスポンス 発注者別 運用・効果

国交省と農水省で、「効果を感じない」の割合が「効果を感じる」の割合を大幅に上回っている

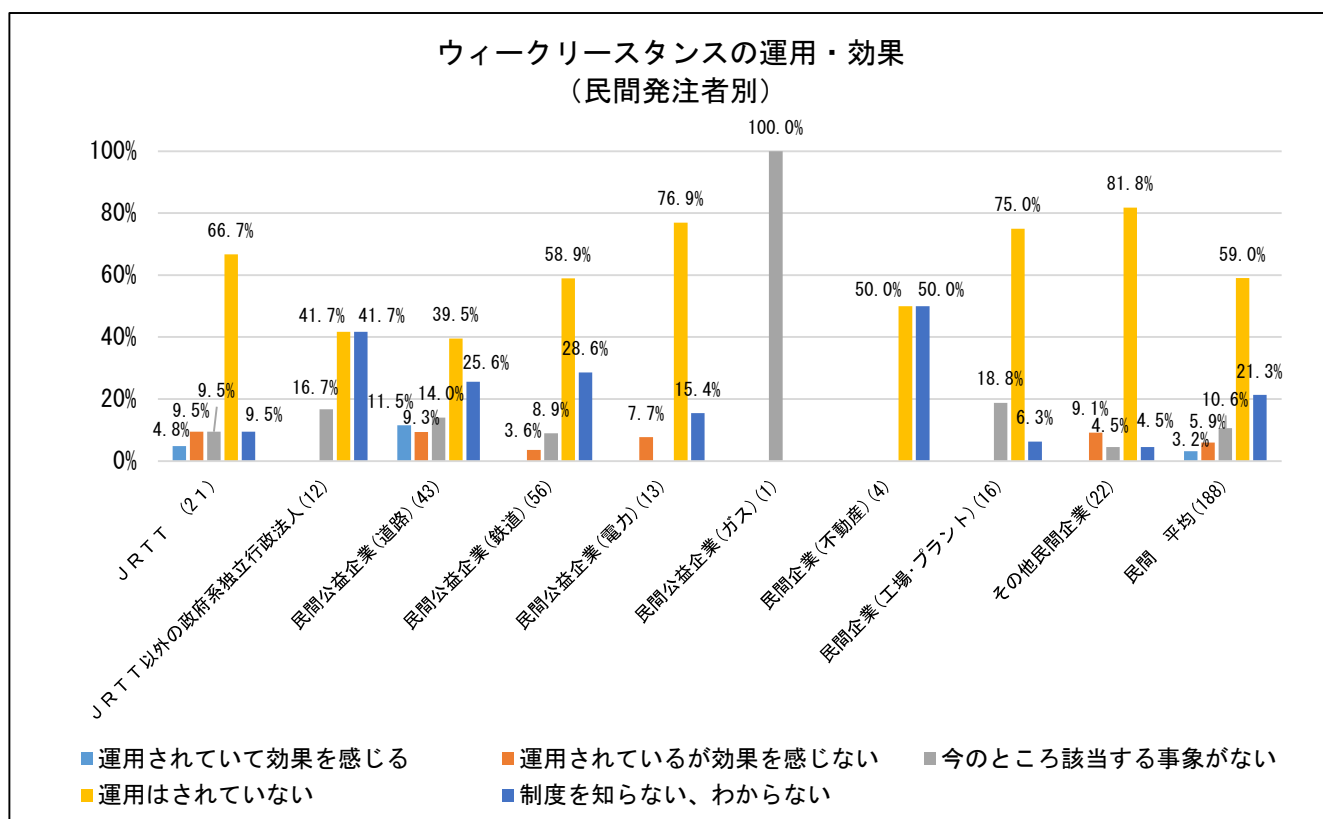
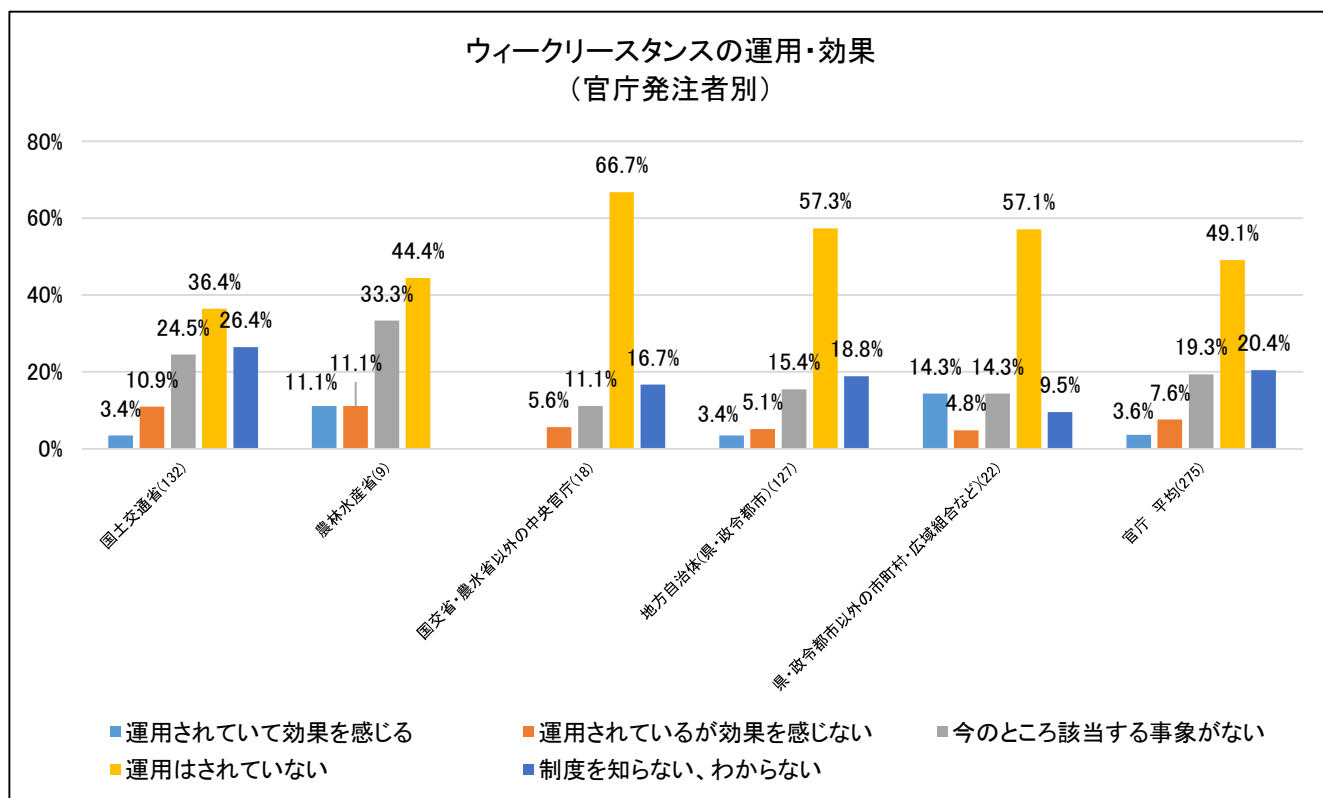


国交省と農水省で「効果を感じない」が「効果を感じる」を圧倒的に上回る結果となった。それ以外の官公庁では「運用はされていない」が最も多かった。

民間工事では「運用はされていない」が圧倒的に多く、運用されていても「効果を感じない」の回答が多かった。

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

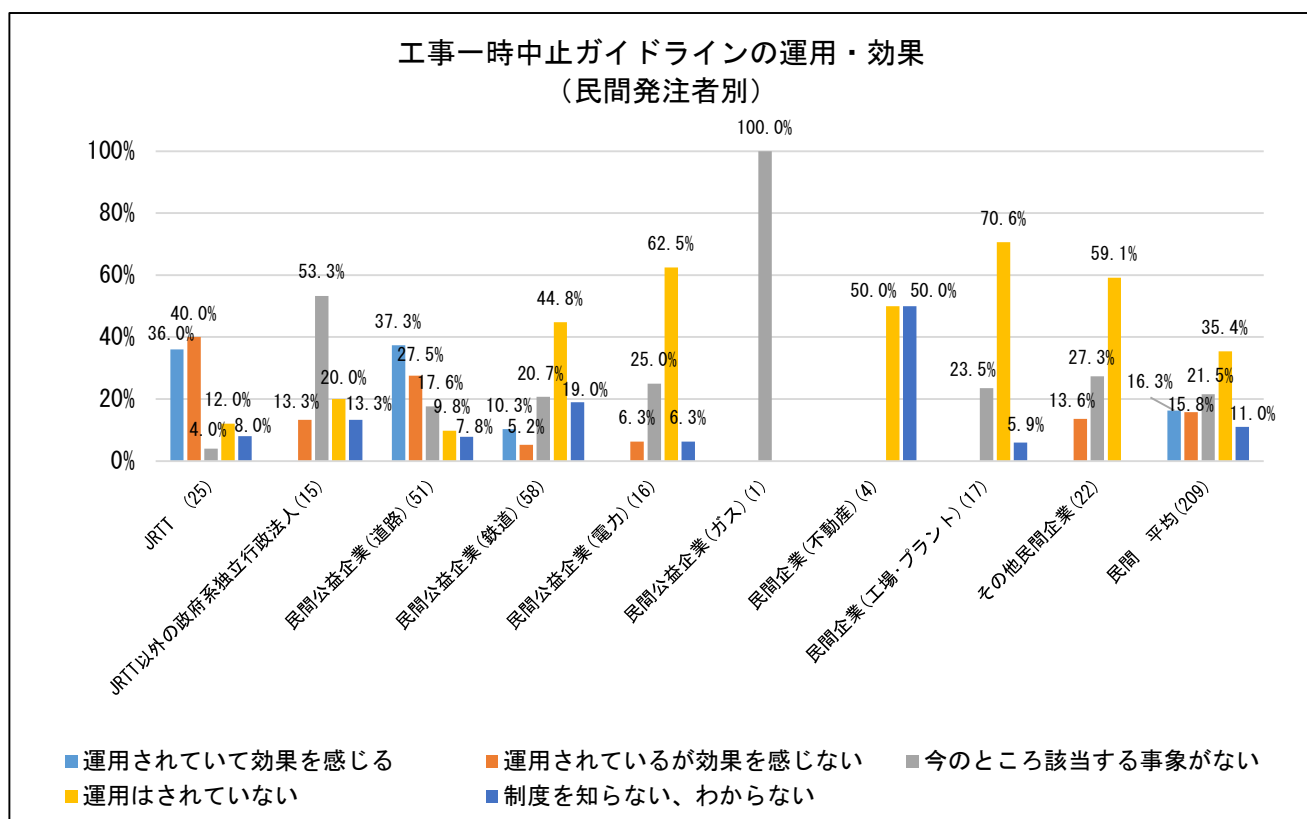
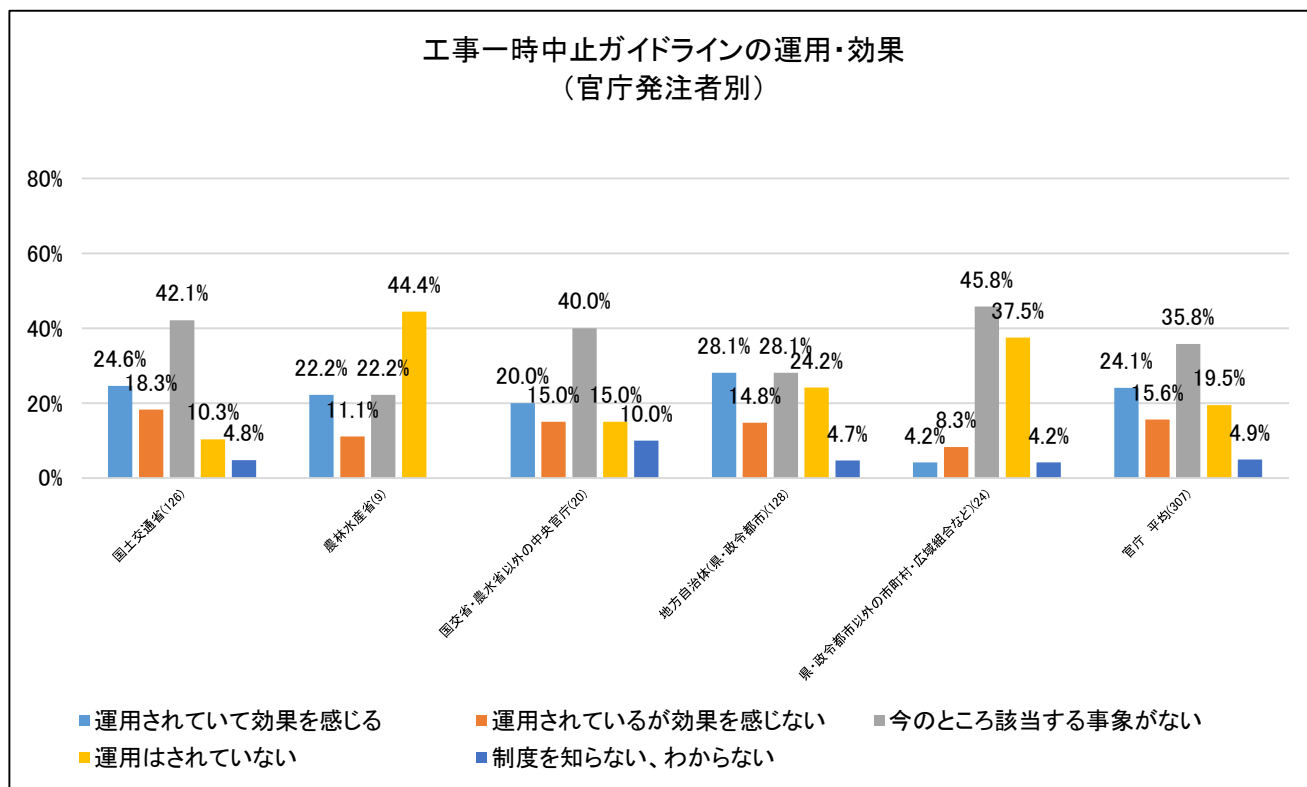


ウィークリースタンスは、受発注者の業務環境の改善や産業の魅力向上を目的として業務委託分野で運用が進んでおり、一部の地方整備局や地方自治体では工事への適用も始まっている。

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「効果を感じる」の割合が高い

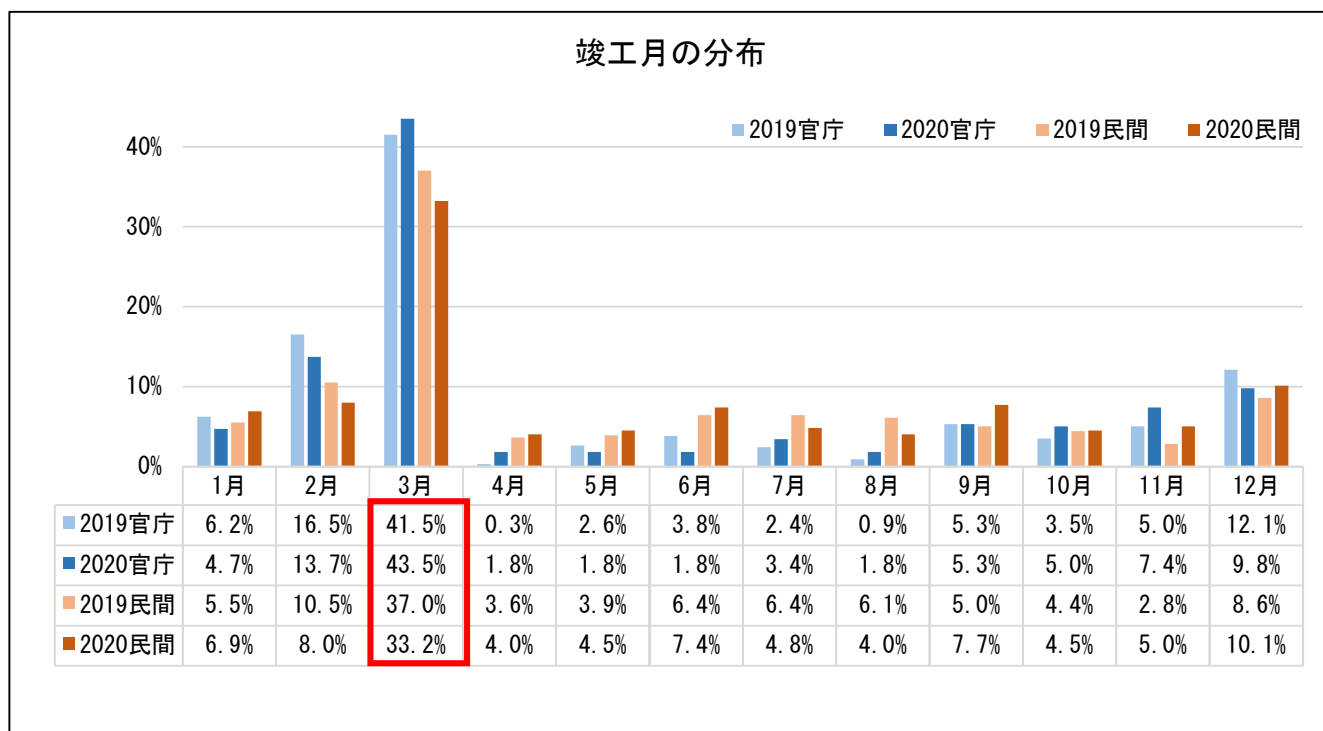
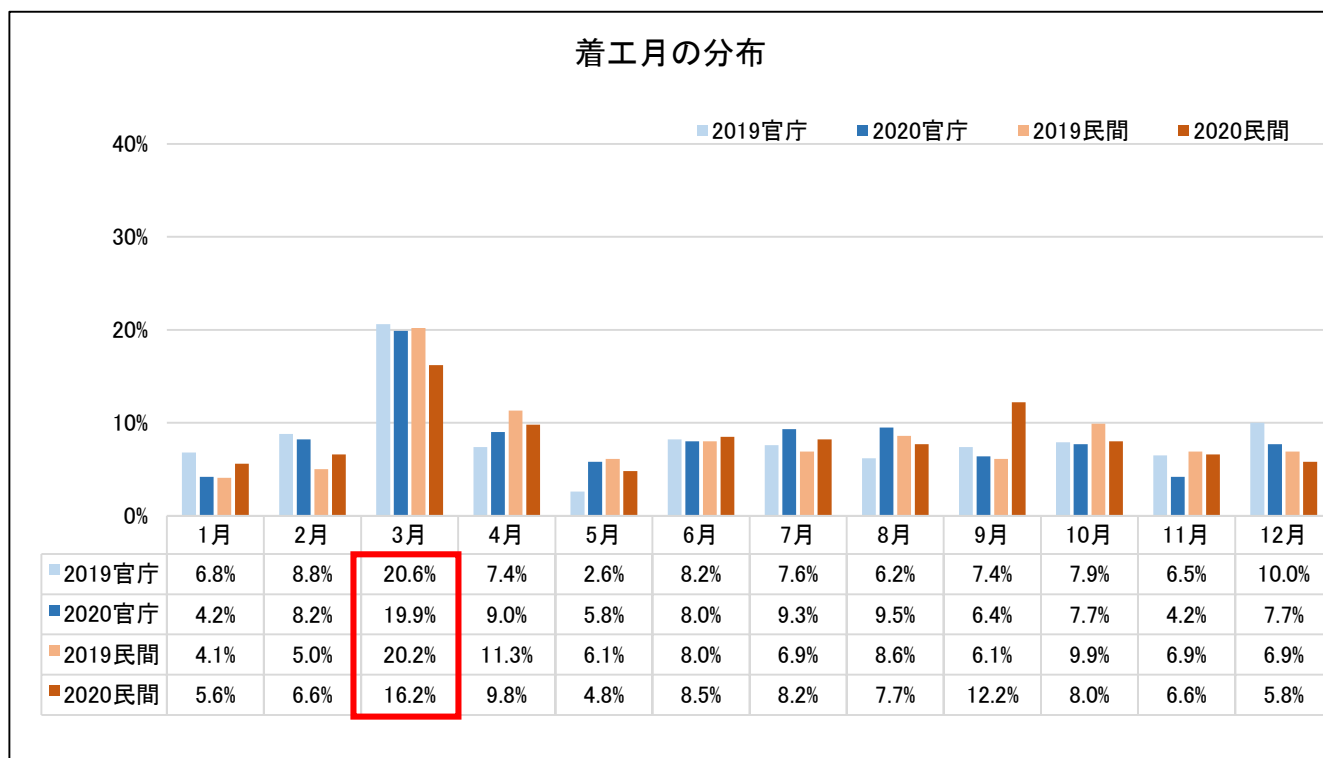


官庁工事では「運用されていて効果を感じる」が「効果を感じない」を上回っている。民間工事では「運用はされていない」が最も多く、運用されている場合でも「効果を感じない」が多かった。

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。

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

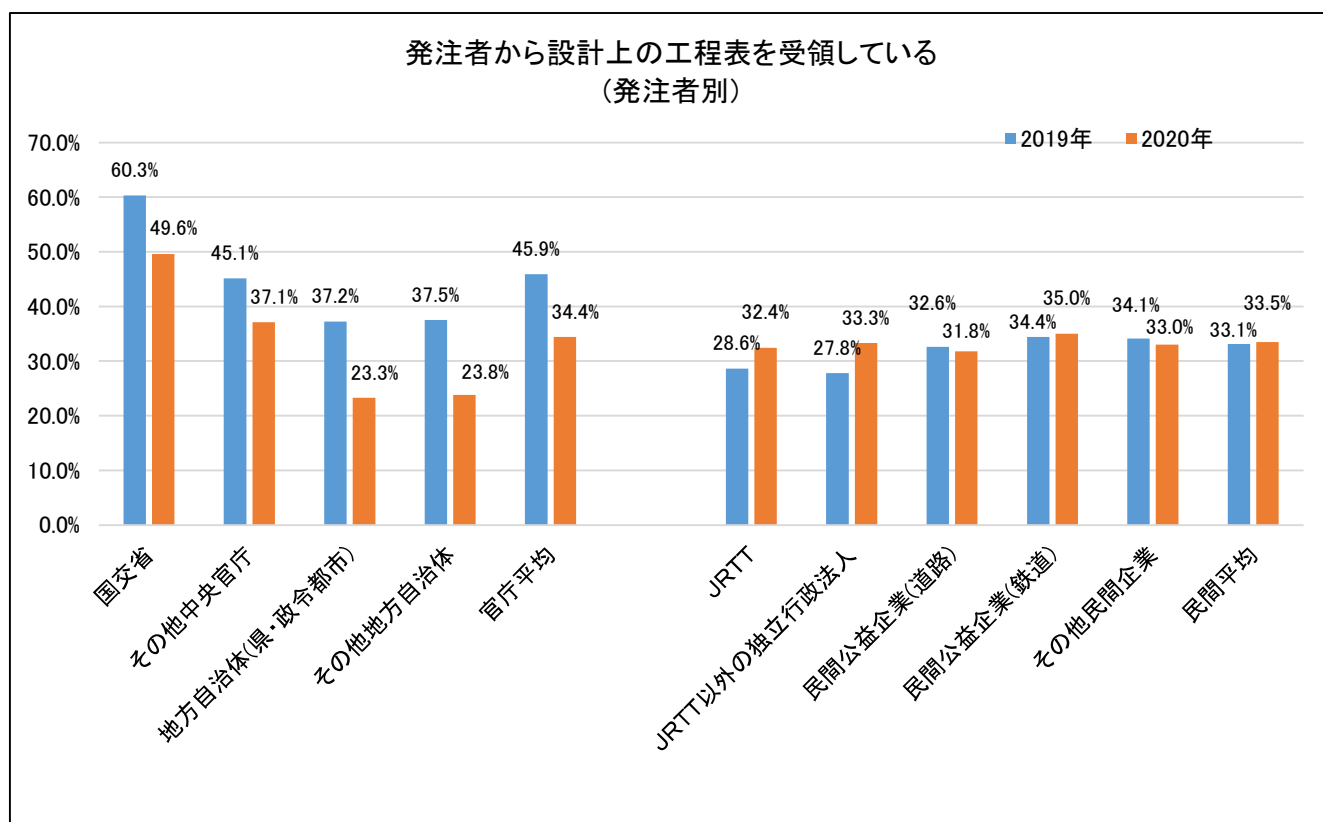
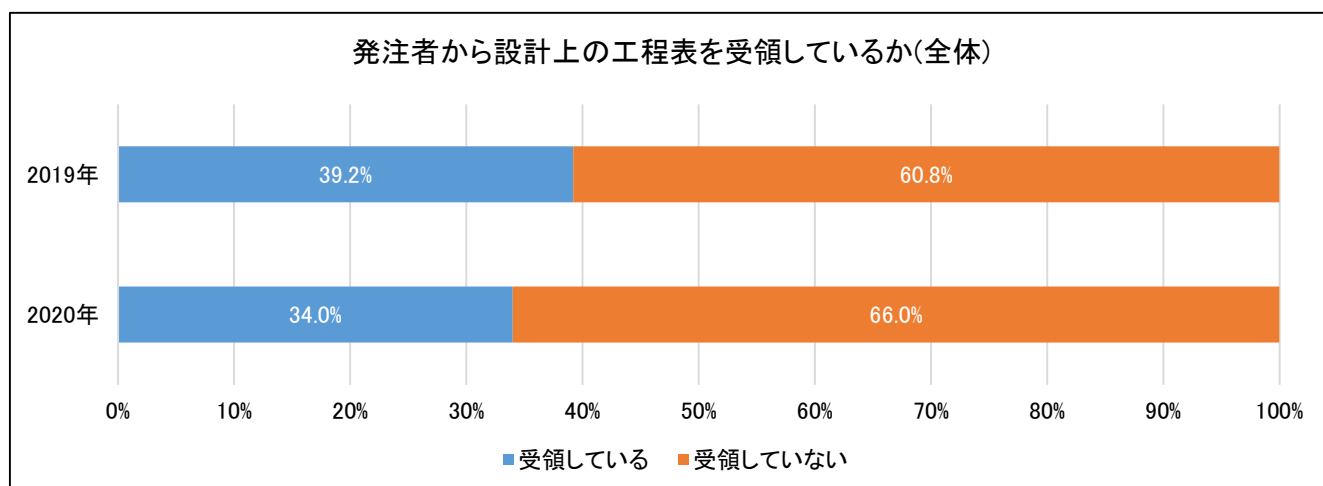


着工月、竣工月ともに3月集中の状況は続いている。特に竣工月は官庁・民間ともに極端に3月に集中している。

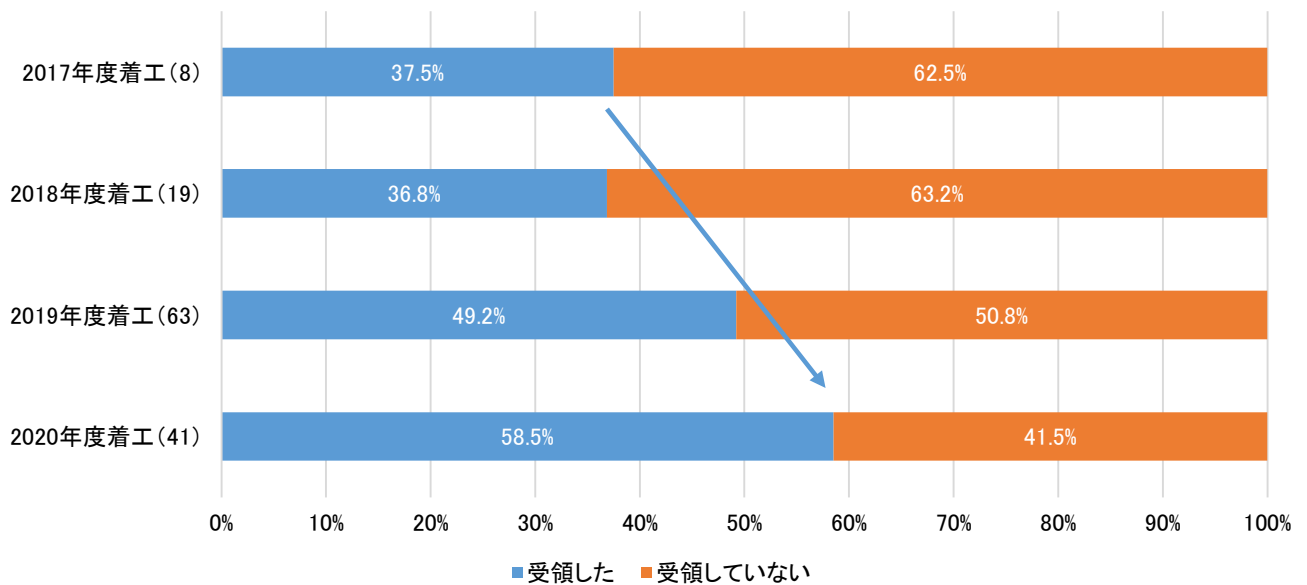
竣工月が平準化されれば、作業所における技能労働者の囲い込みや重機・資機材不足も解消され、組合員の業務の平準化も進み、時短にも寄与すると考える。

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

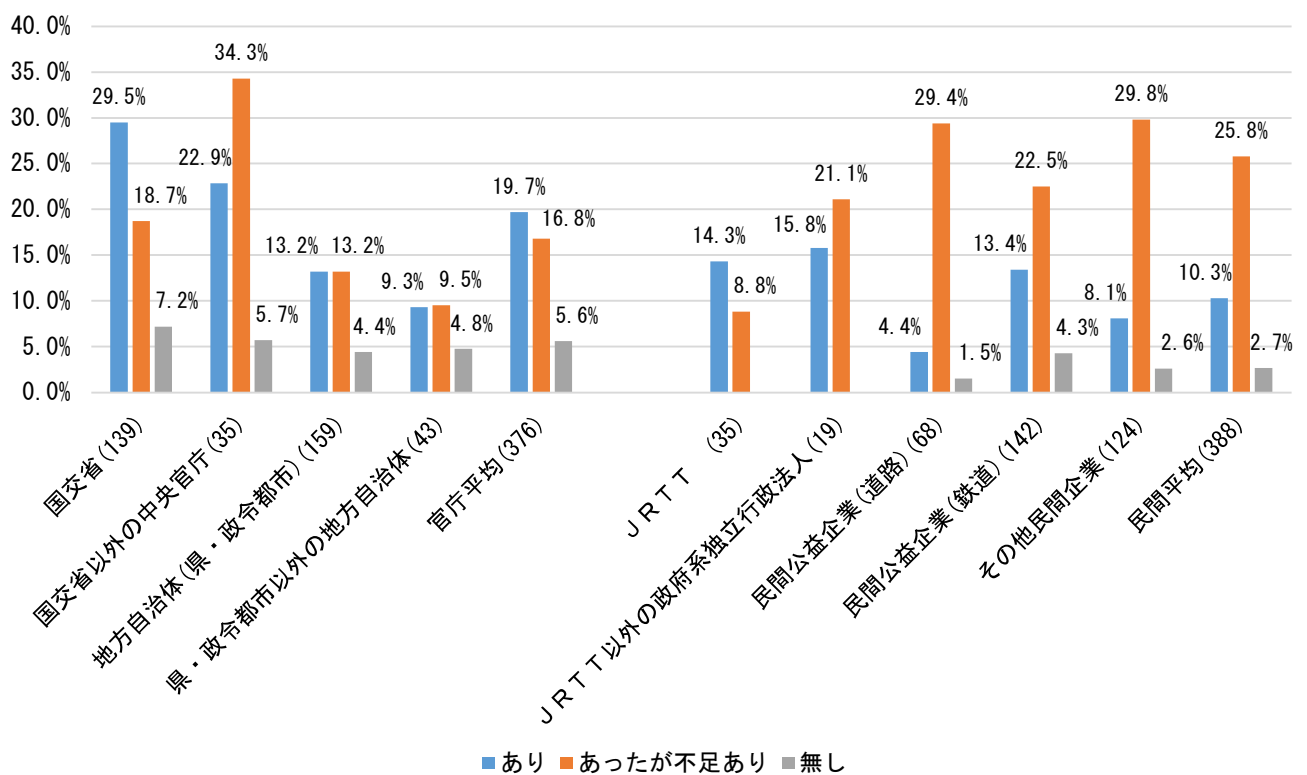
発注者からの工程表の受領状況は 2019 年より悪化している

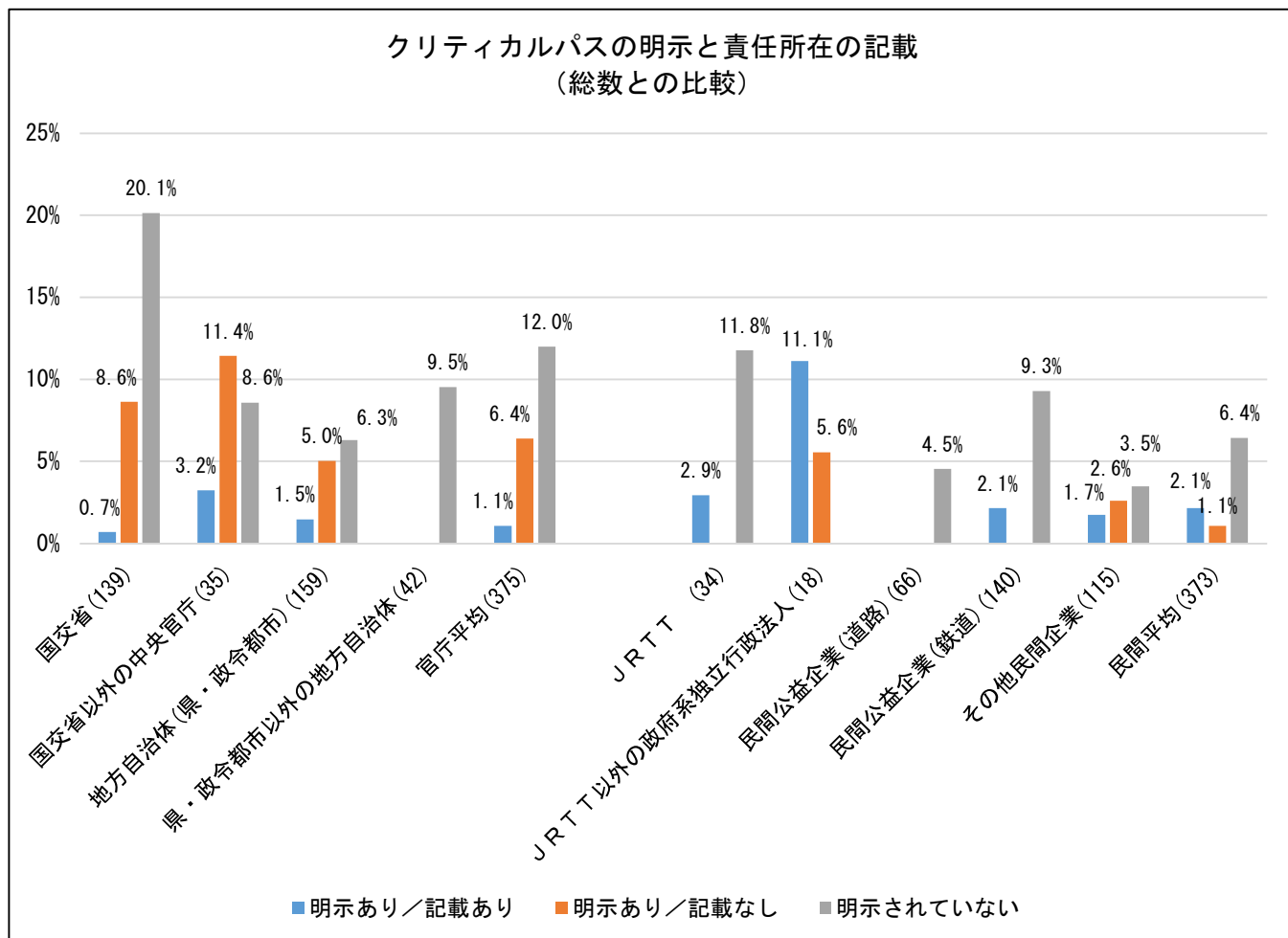


発注者から設計上の工程表を受領している割合
国土省工事着工年度別



工程算定根拠の提示（総数との対比）

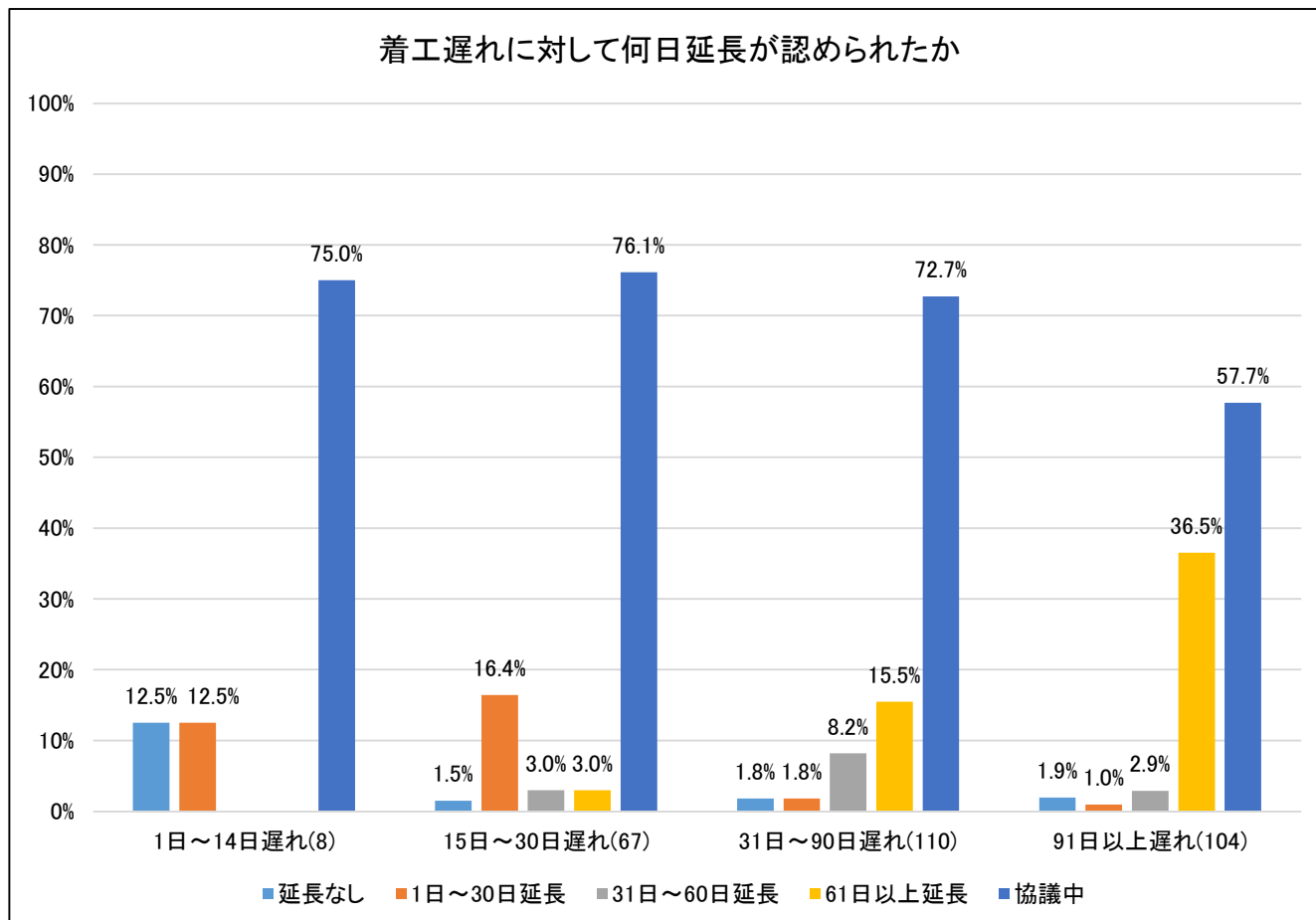
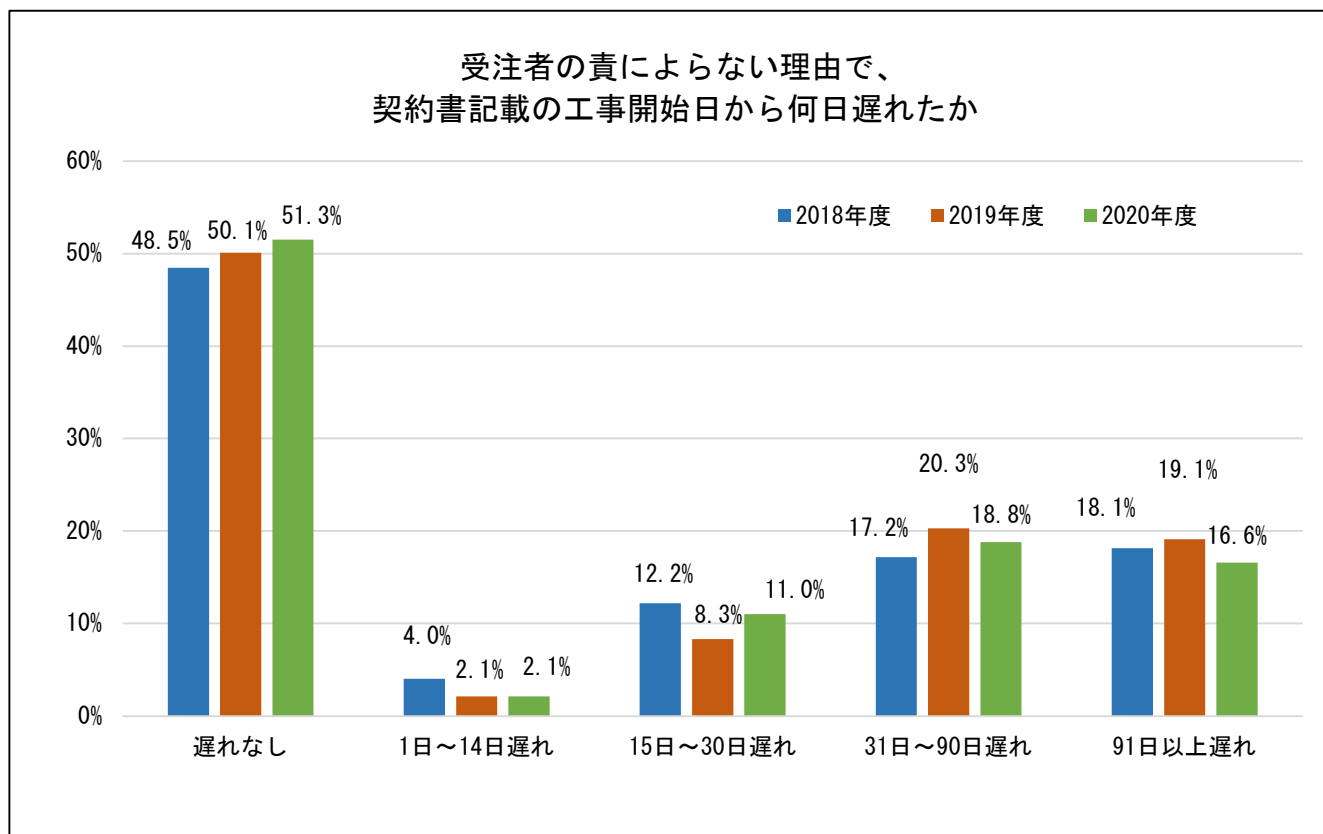




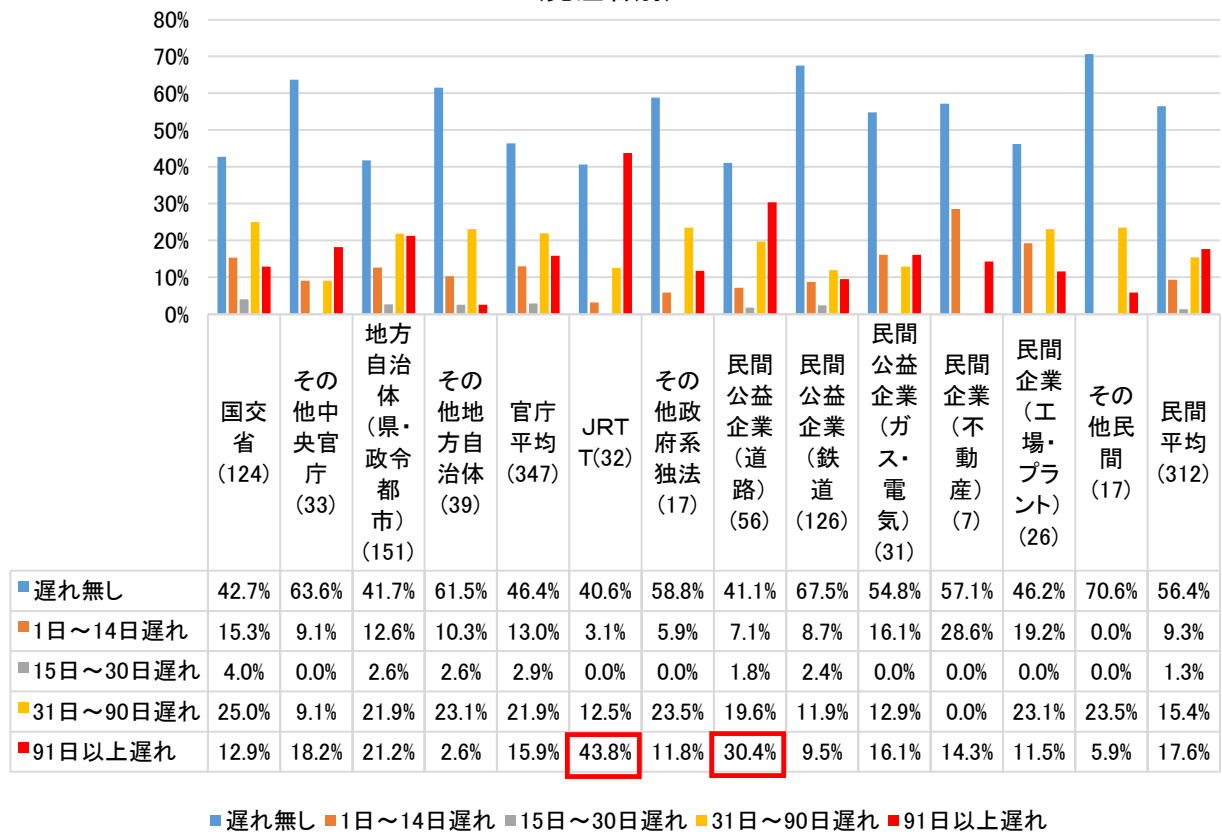
官庁工事において、発注者から工程表を受領している割合が減ったことにより、全体の受領している割合が減った。しかし、国交省工事の着工年度別の受領割合は増加傾向にある。官庁工事において算定根拠の提示はあるものの、不足しているものや提示されていないものも一定数ある。クリティカルパスの明示と責任の所在の明示は進んでいない。

Ⅷ.着工の遅れについて

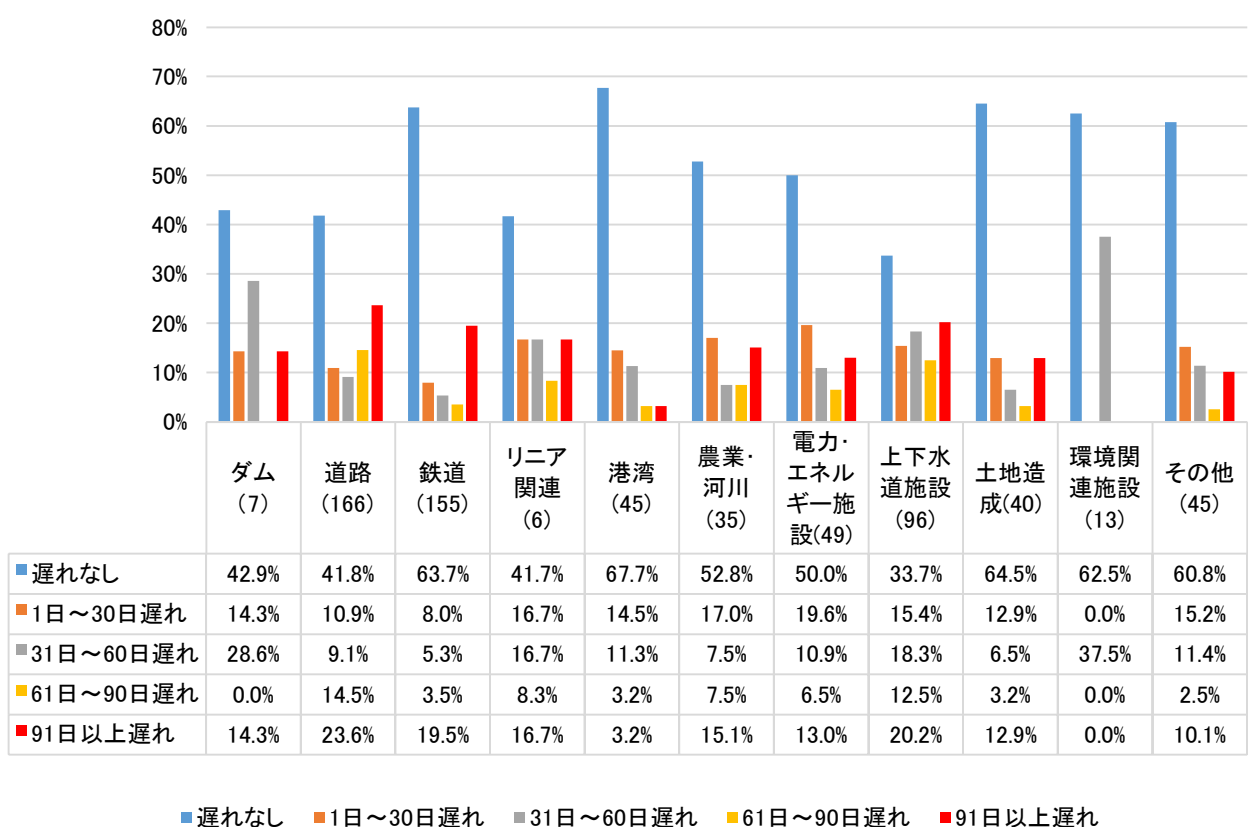
約半数の作業所で着工遅れが発生している

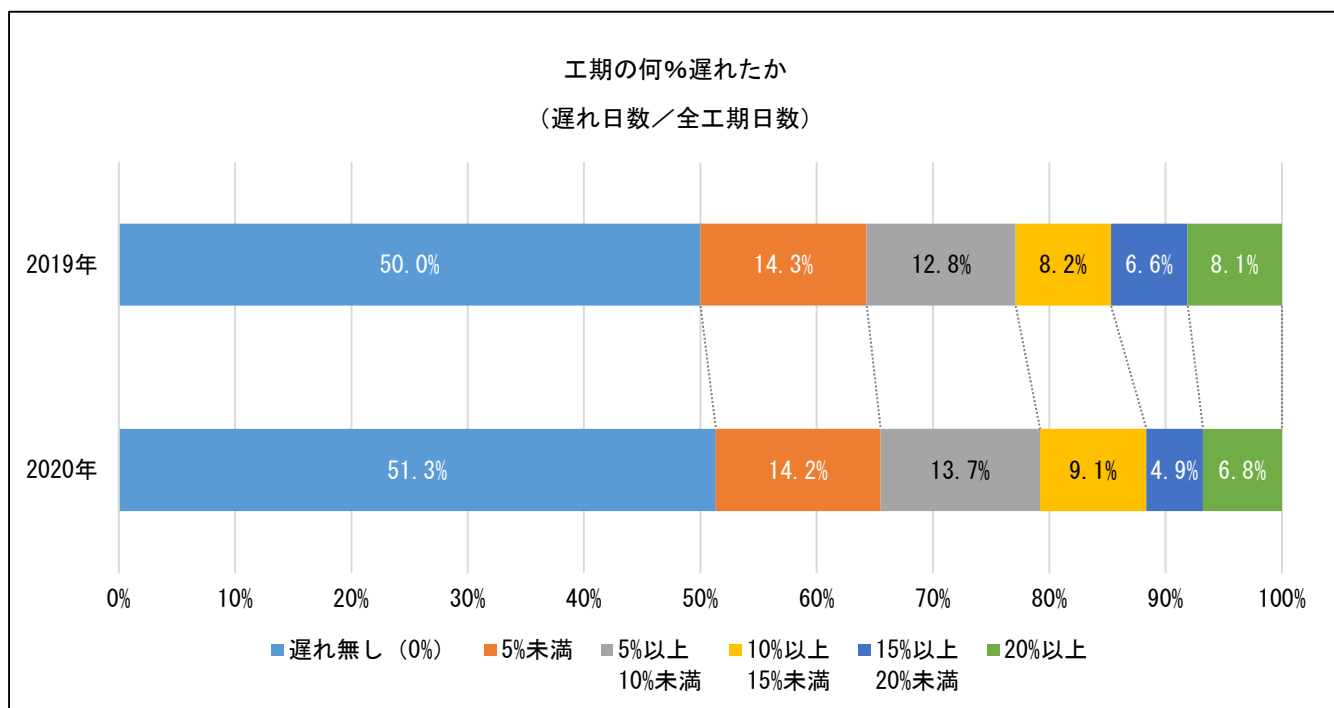


受注者の責によらない理由で契約書記載の工事開始日から何日遅れたか
(発注者別)



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
(用途別)

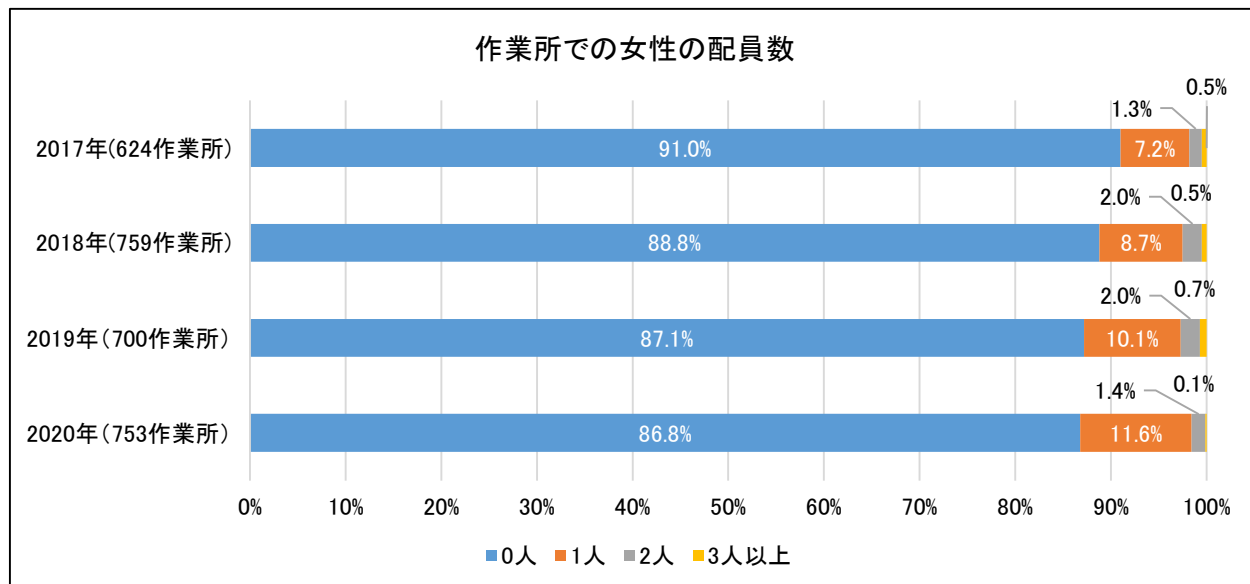
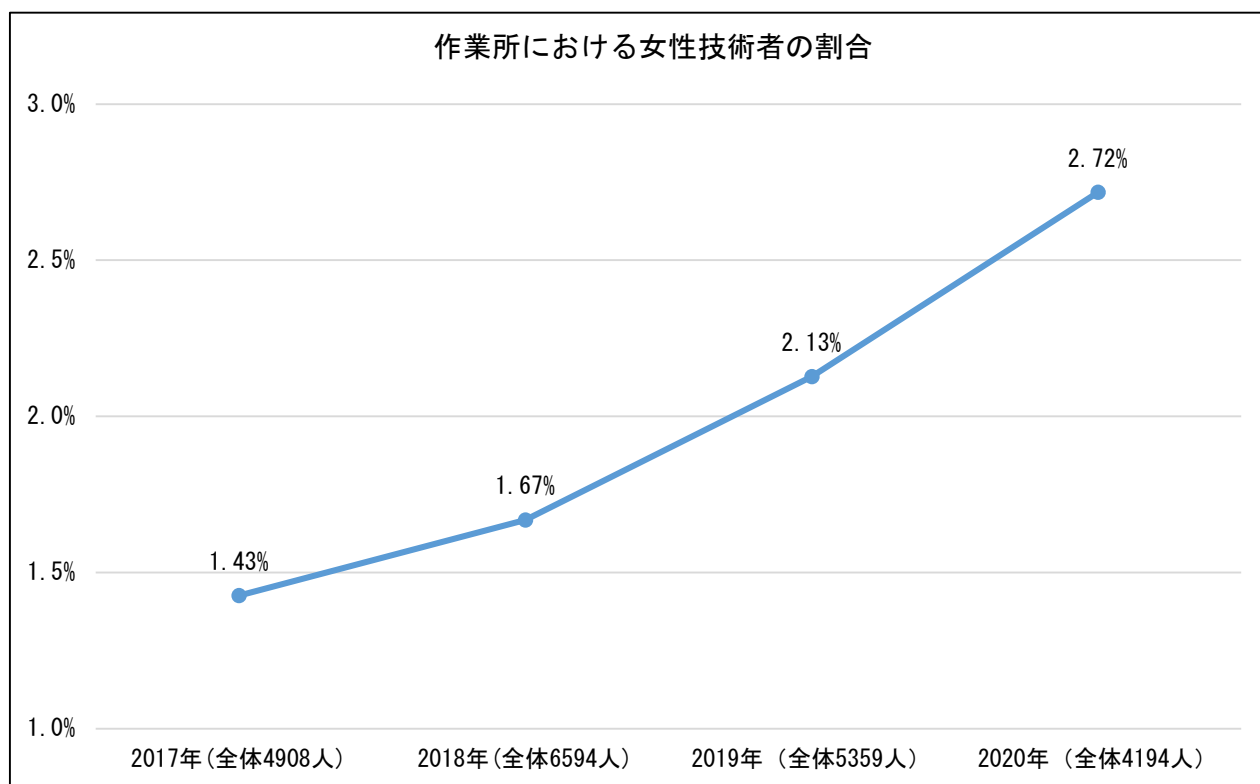




着工の遅れは全作業所の約半数で発生しており、91 日以上遅れも 16.6%あった。着工遅れに対する工期の延長は協議中が多い。発注者別で見ると、JRTT と民間公益企業(道路)において 91 日以上の着工遅れが著しく多い。

Ⅸ. 土木作業所での女性活躍推進の現状

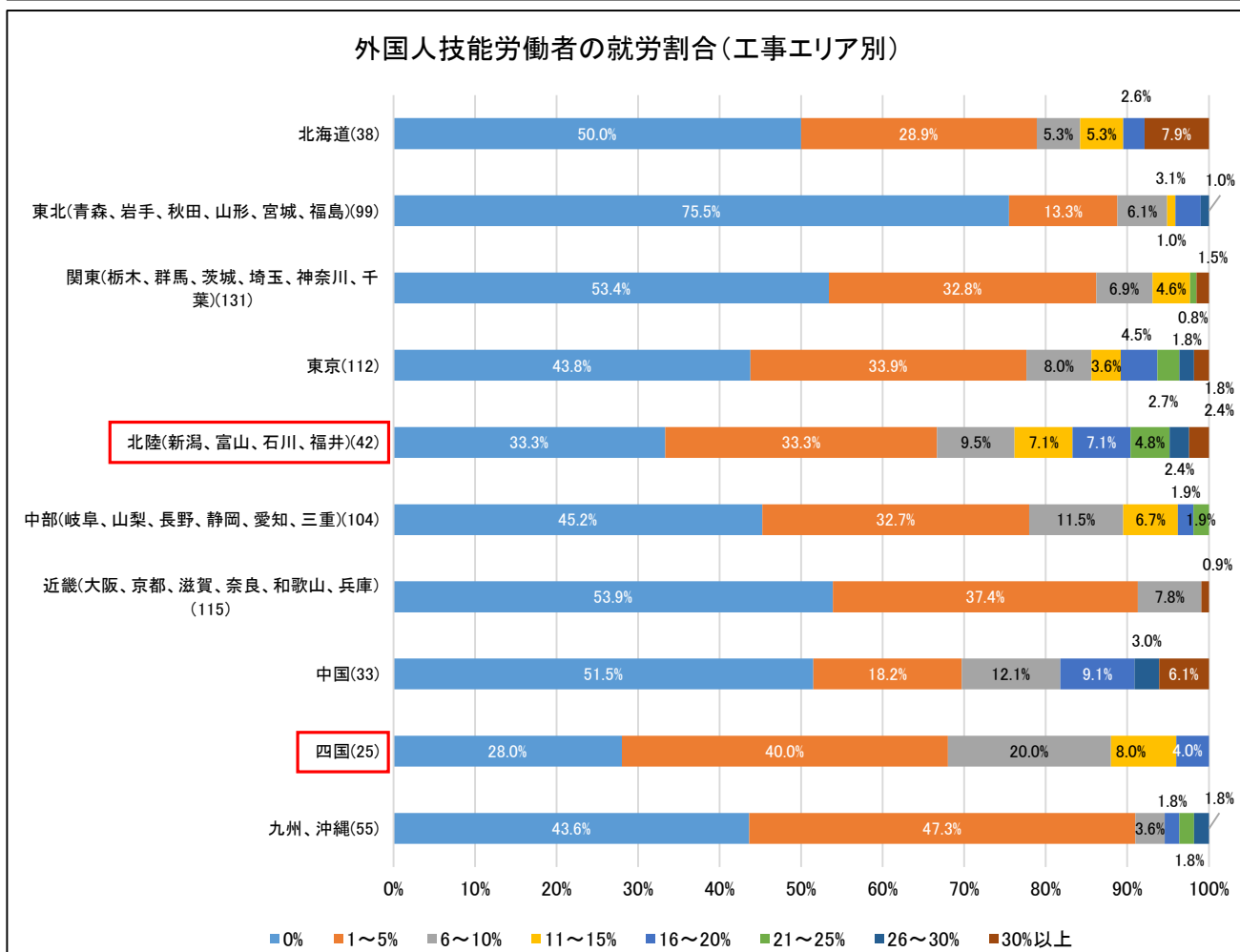
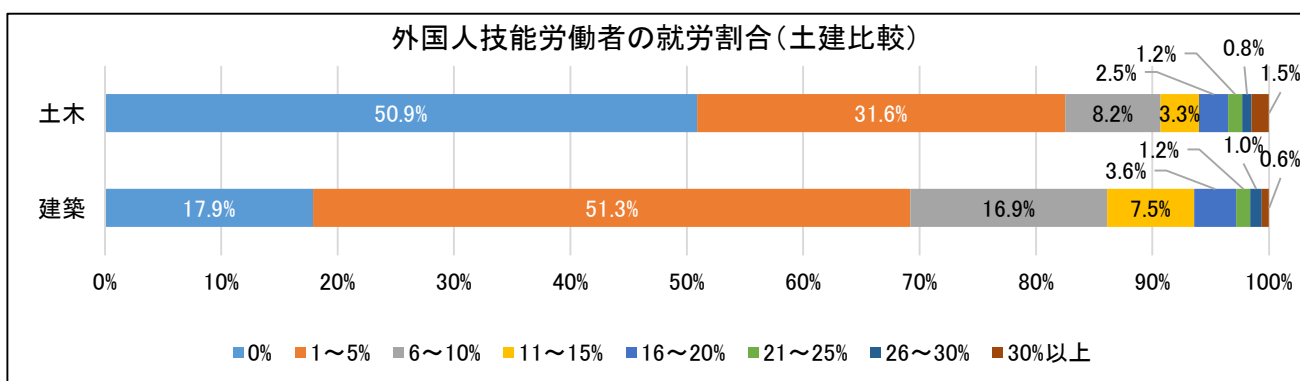
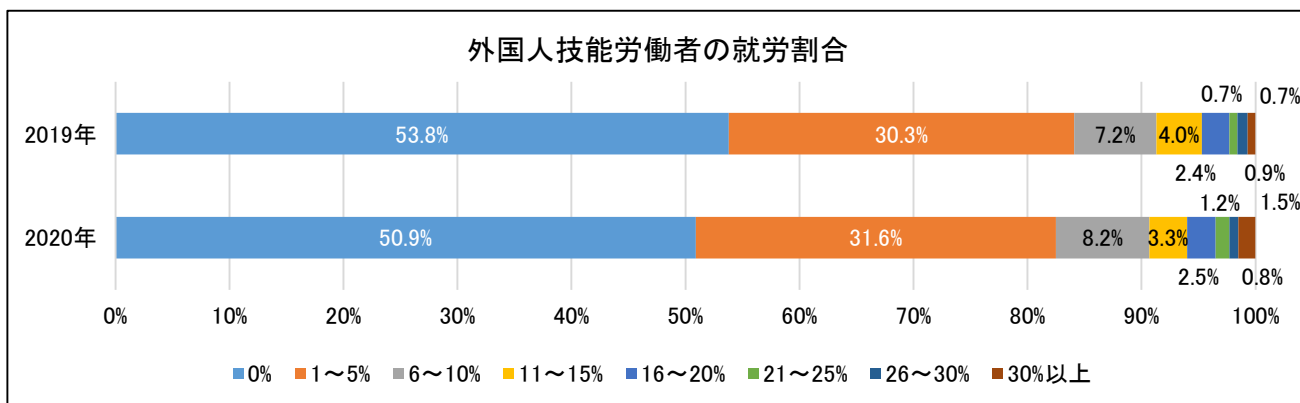
女性技術者の割合は増加

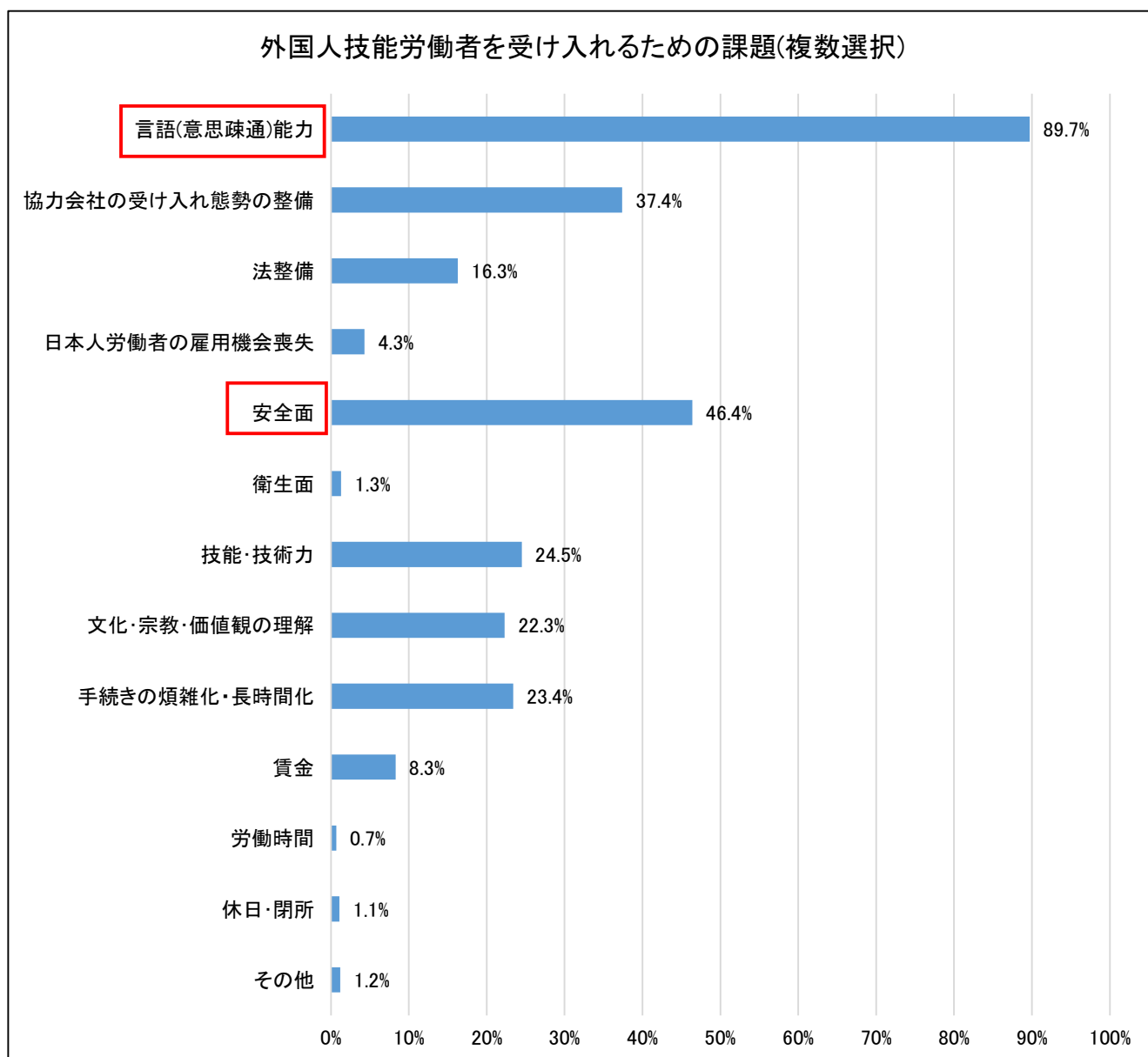


女性技術者の割合は増加しているが、作業所での配員数をみると女性技術者のいる作業所は全体の13.2%である。担い手確保やダイバーシティの推進で、今まで以上に女性の活躍が期待されるため、今後も建設産業における女性活躍推進に取り組んでいく必要がある。

X. 外国人技能労働者について

約半数の作業所で外国人技能労働者が就労している





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おり、エリア別では、北陸、四国で就労割合が高いという結果となった。

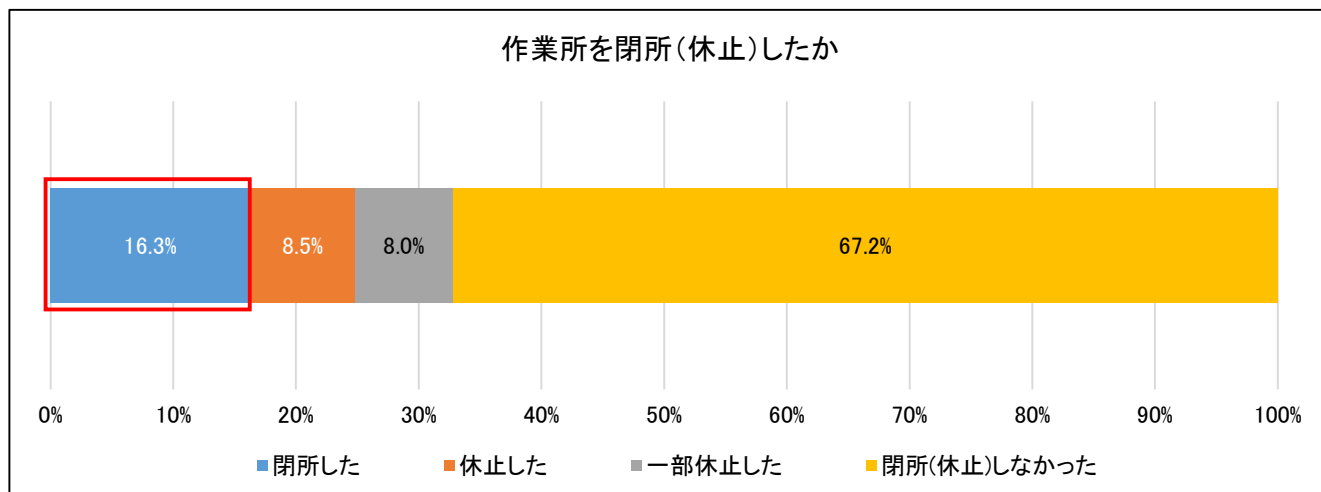
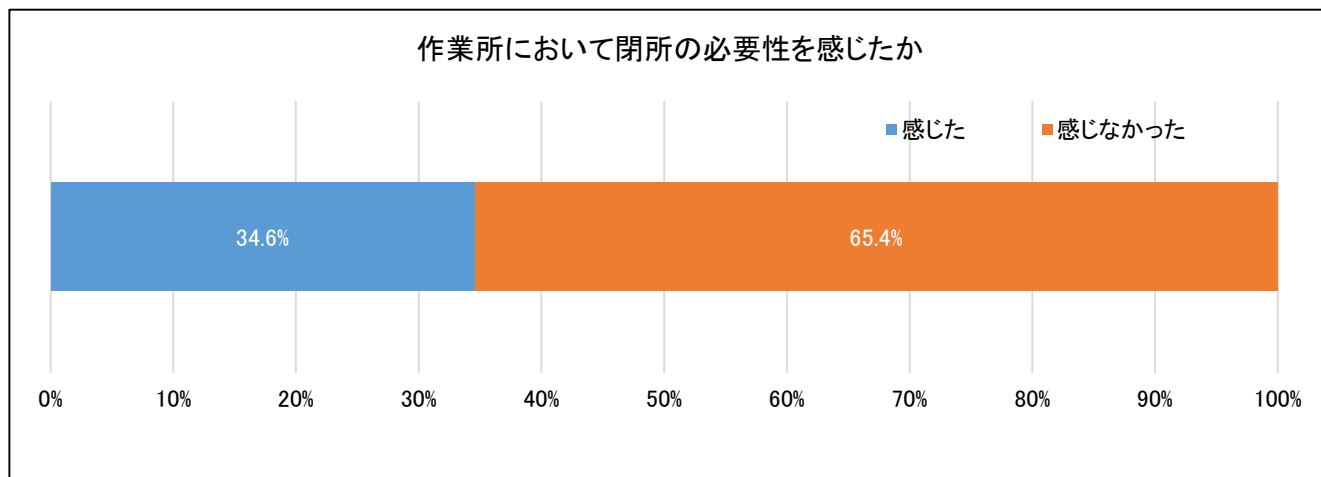
今後も外国人技能労働者の増加が予想されるため、言語能力と安全面の課題解決に向けた取り組みが必要である。更に、協力会社の受け入れ態勢の整備についても課題が多いとの意見もあるため、制度改正など行政にも支援を求めていく必要がある。

XI. 新型コロナウイルス感染症について(2020 年緊急事態宣言時)

1. 閉所(休止)の必要性和閉所(休止)状況

約 1/3 の作業所で閉所の必要性を感じていた

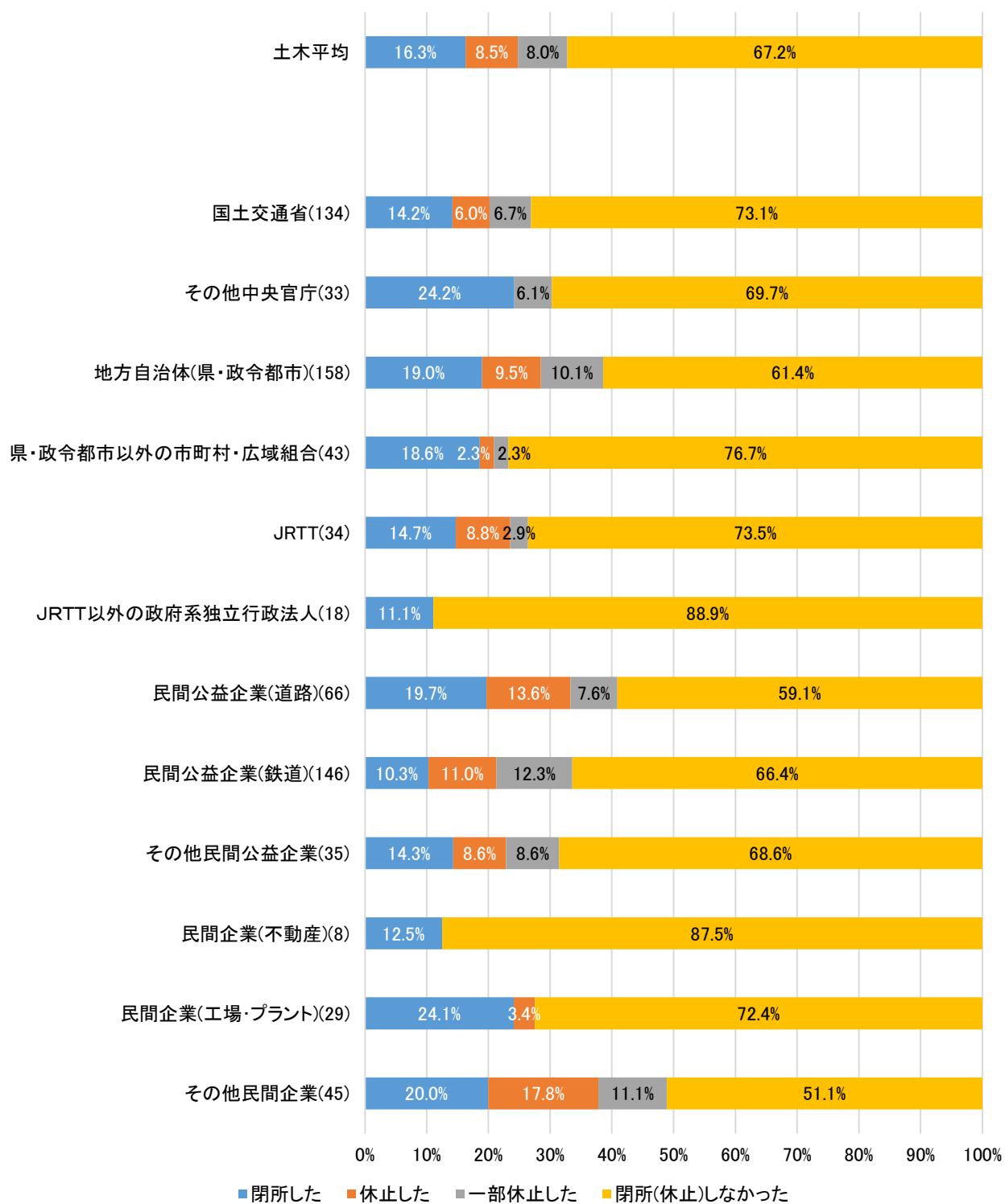
閉所した作業所は 2 割以下



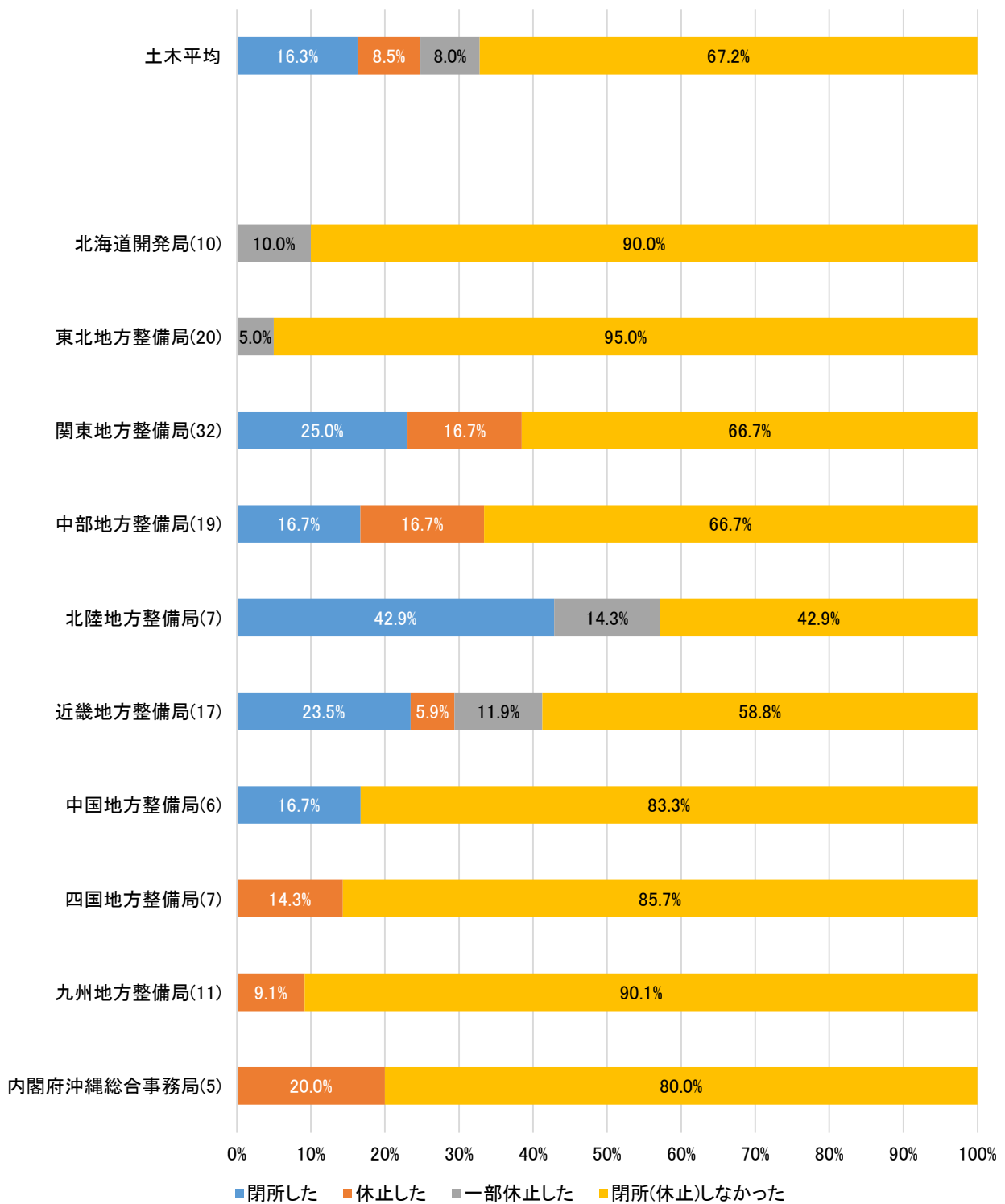
※ 閉所: 工事現場停止+事務所休止

休止: 工事現場は停止して事務所は稼働

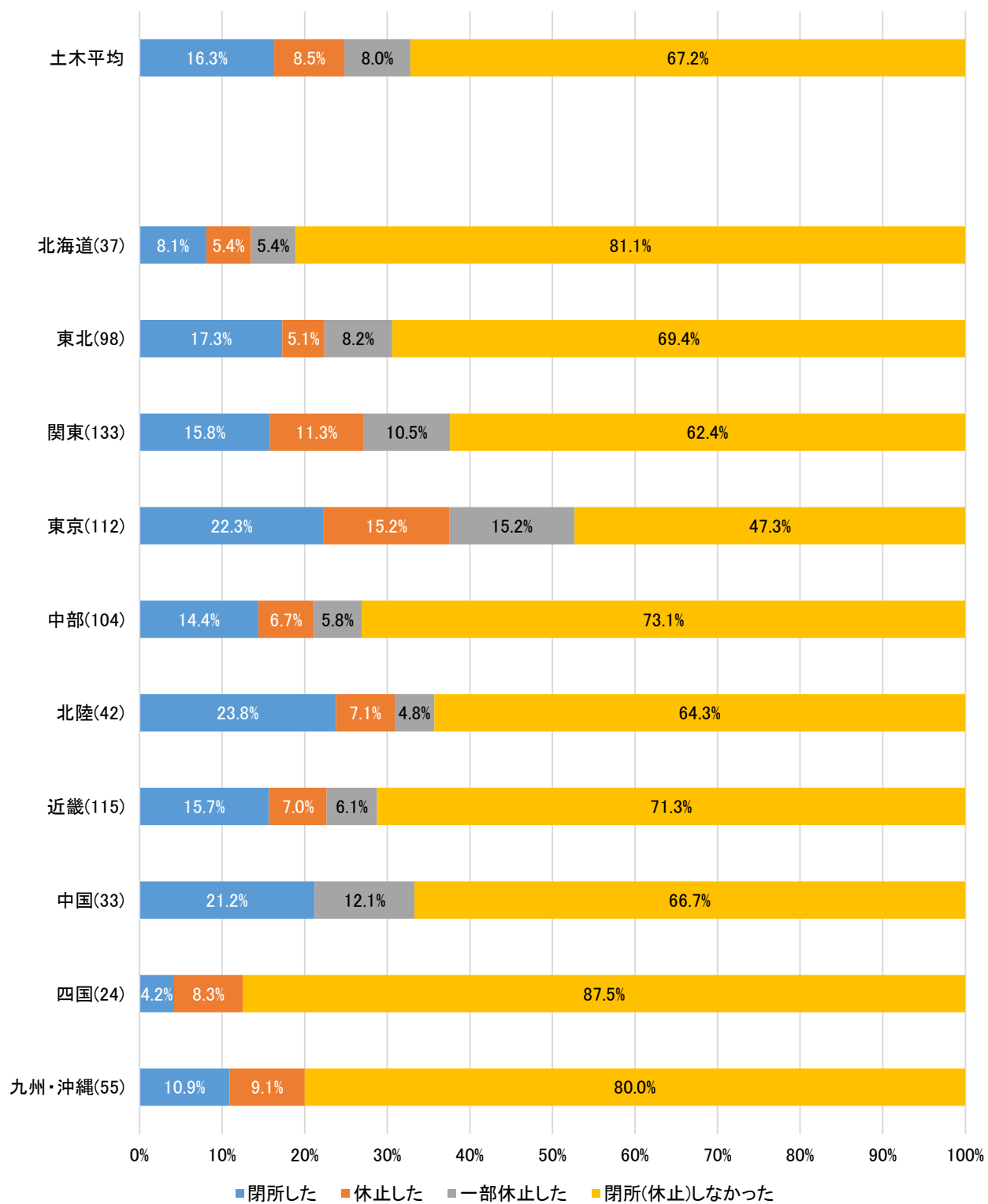
作業所閉所(休止)状況(発注者別)

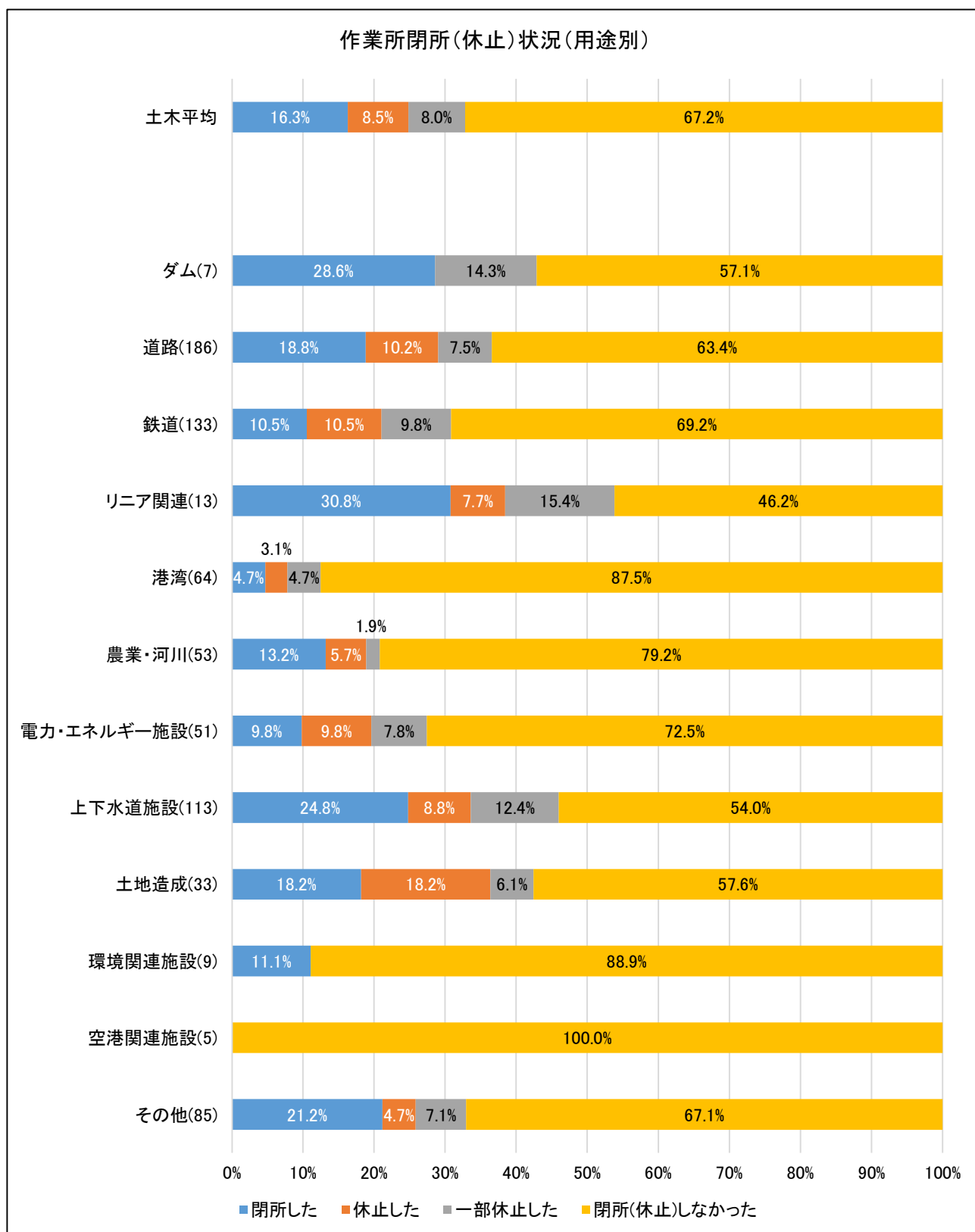


作業所閉所(休止)状況(整備局別)



作業所閉所(休止)状況(地域別)

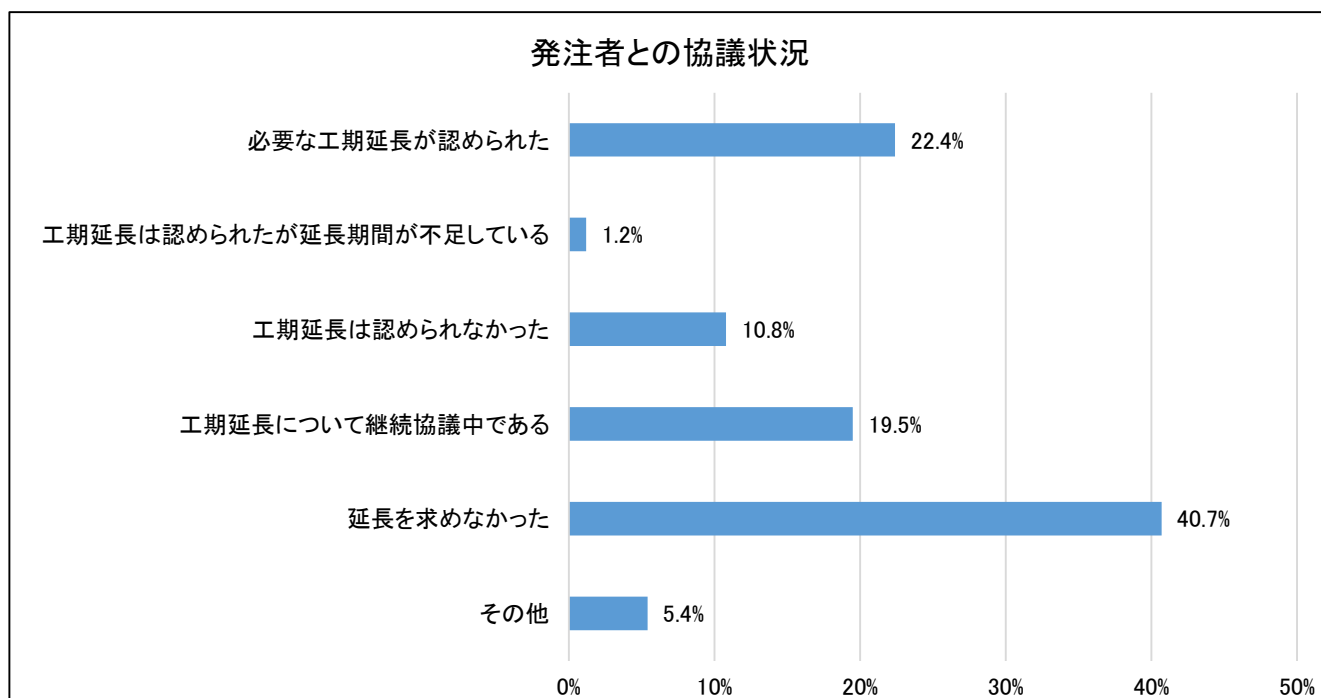
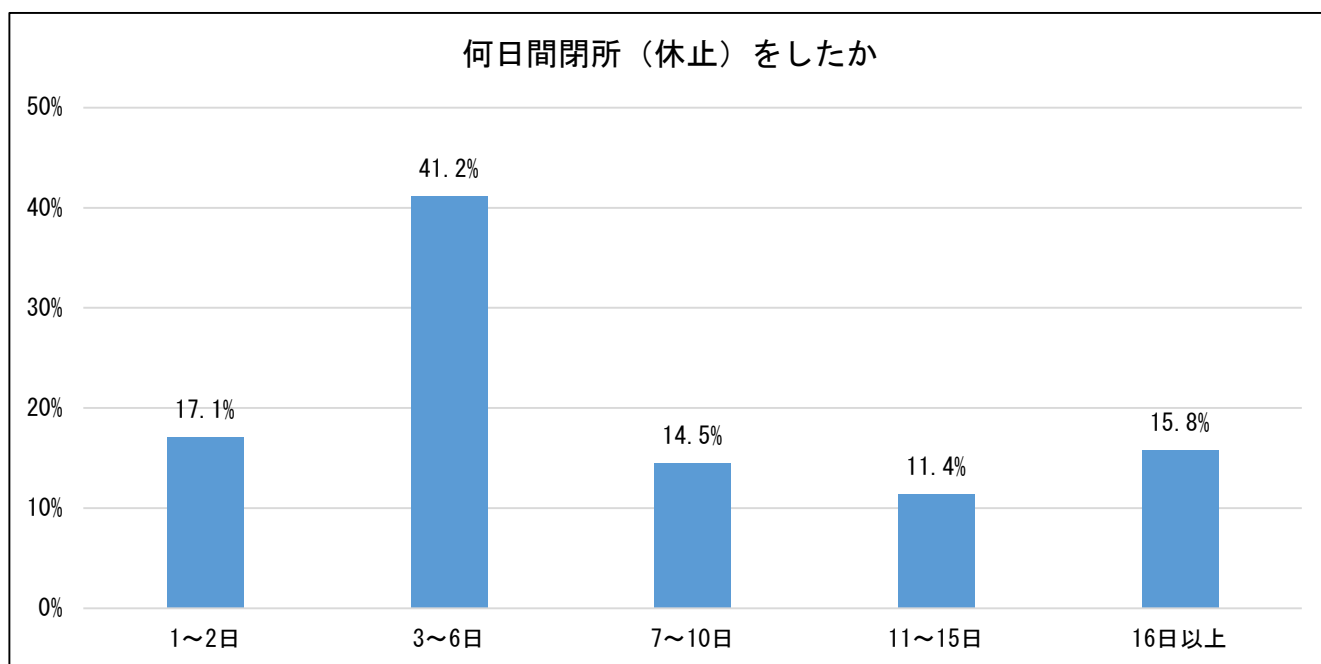
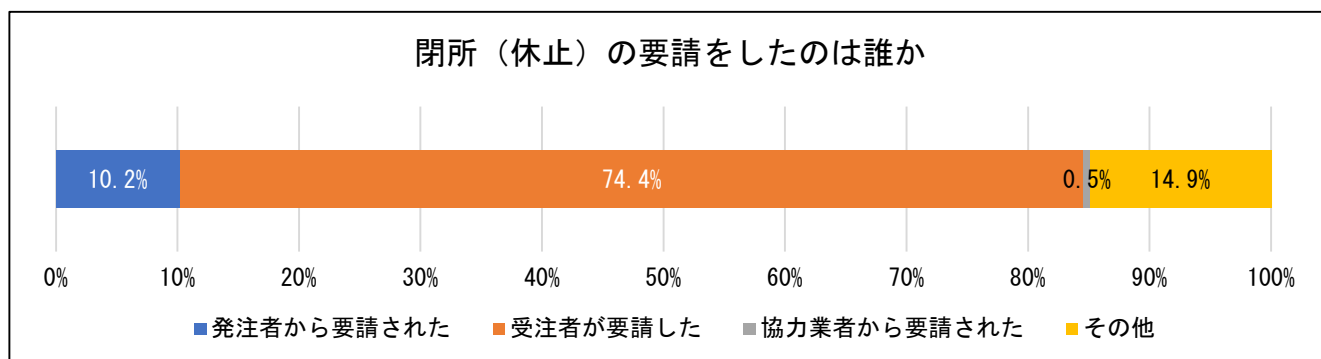




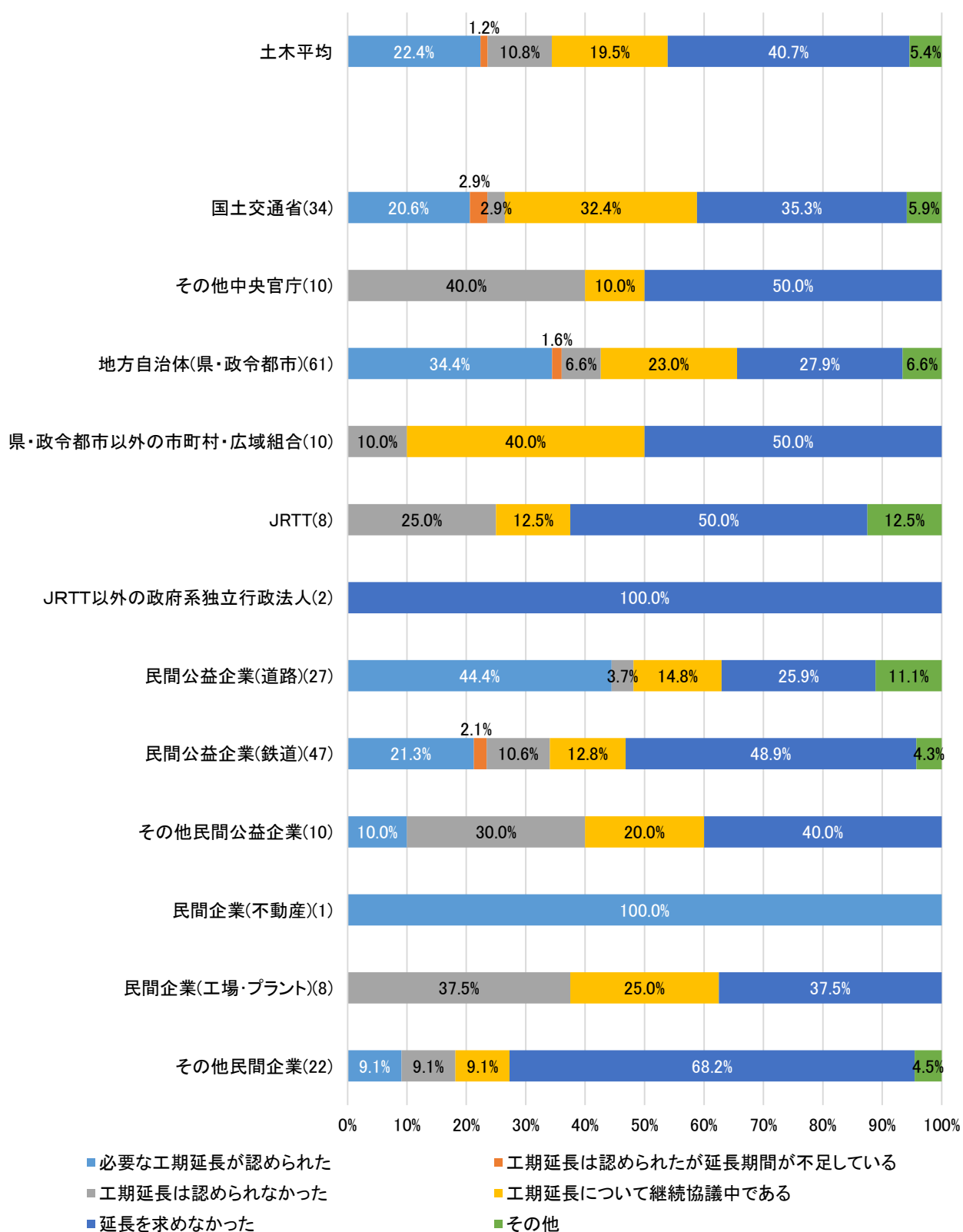
34.6%の作業所で閉所の必要性を感じていたが、実際に閉所した作業所は16.3%に留まった。但し、一部休止まで含めると32.8%だった。

2. 閉所（休止）した作業所の状況

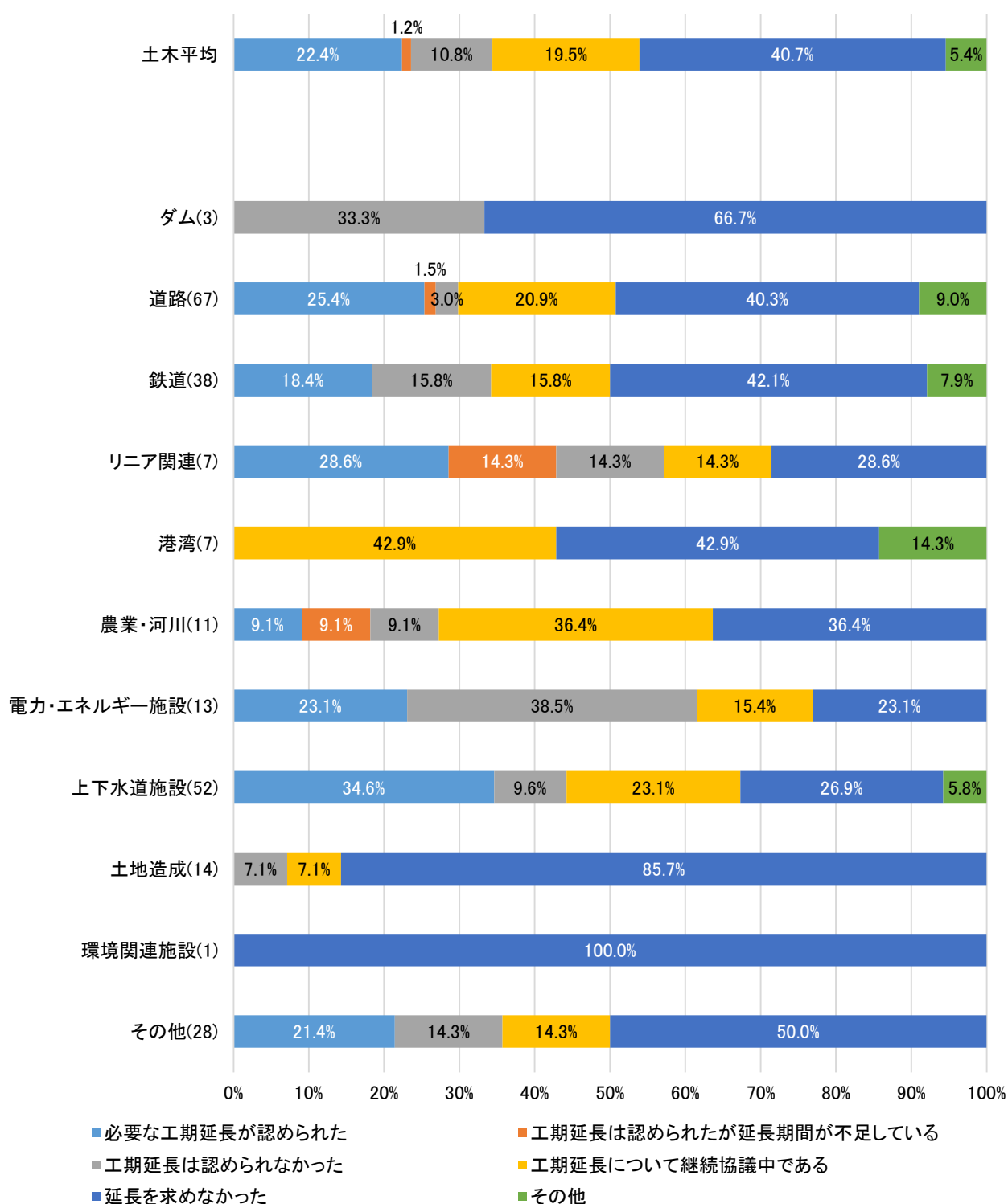
受注者から要請した作業所が約 7 割



発注者との協議状況(発注者別)



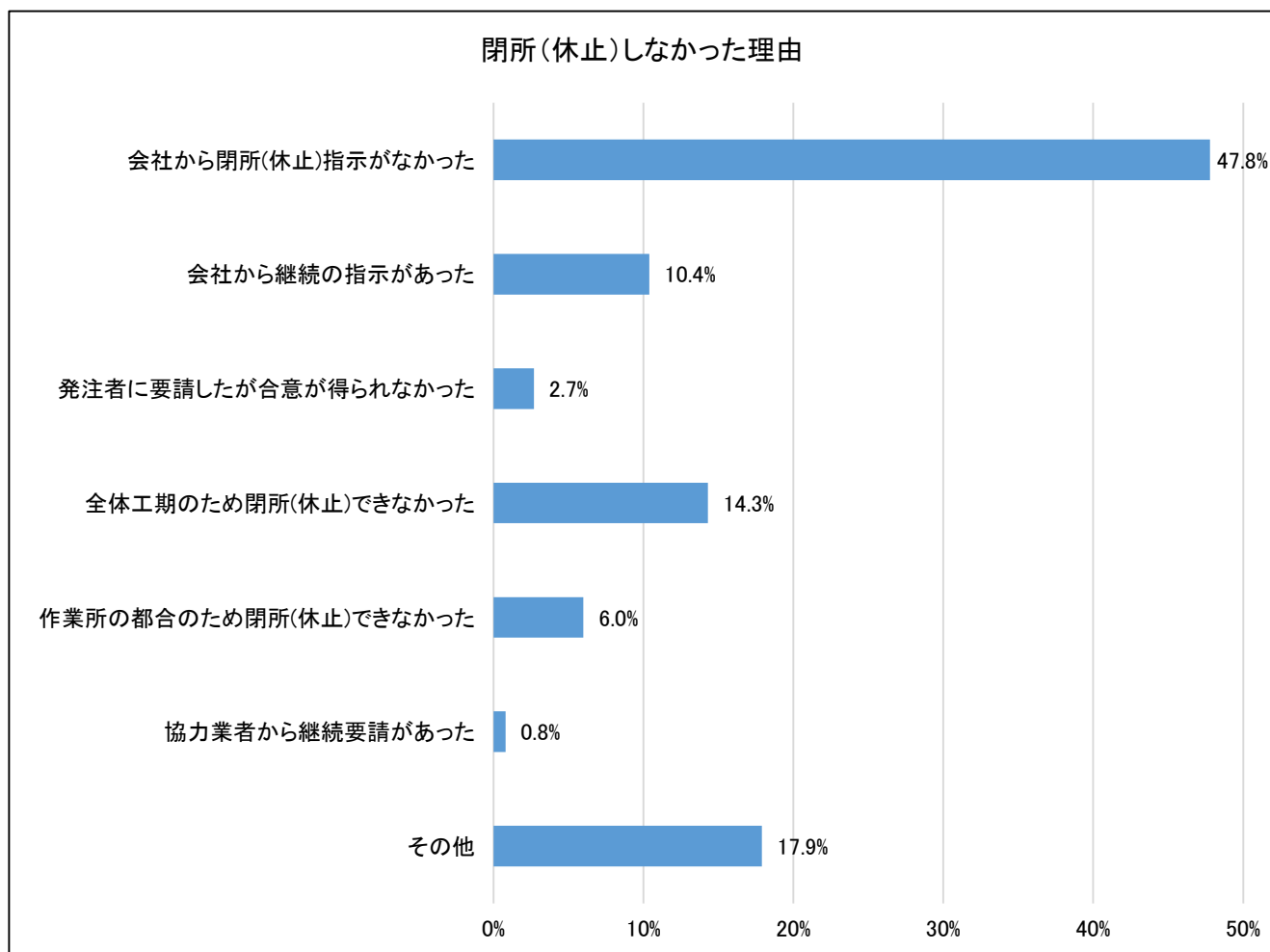
発注者との協議状況（用途別）



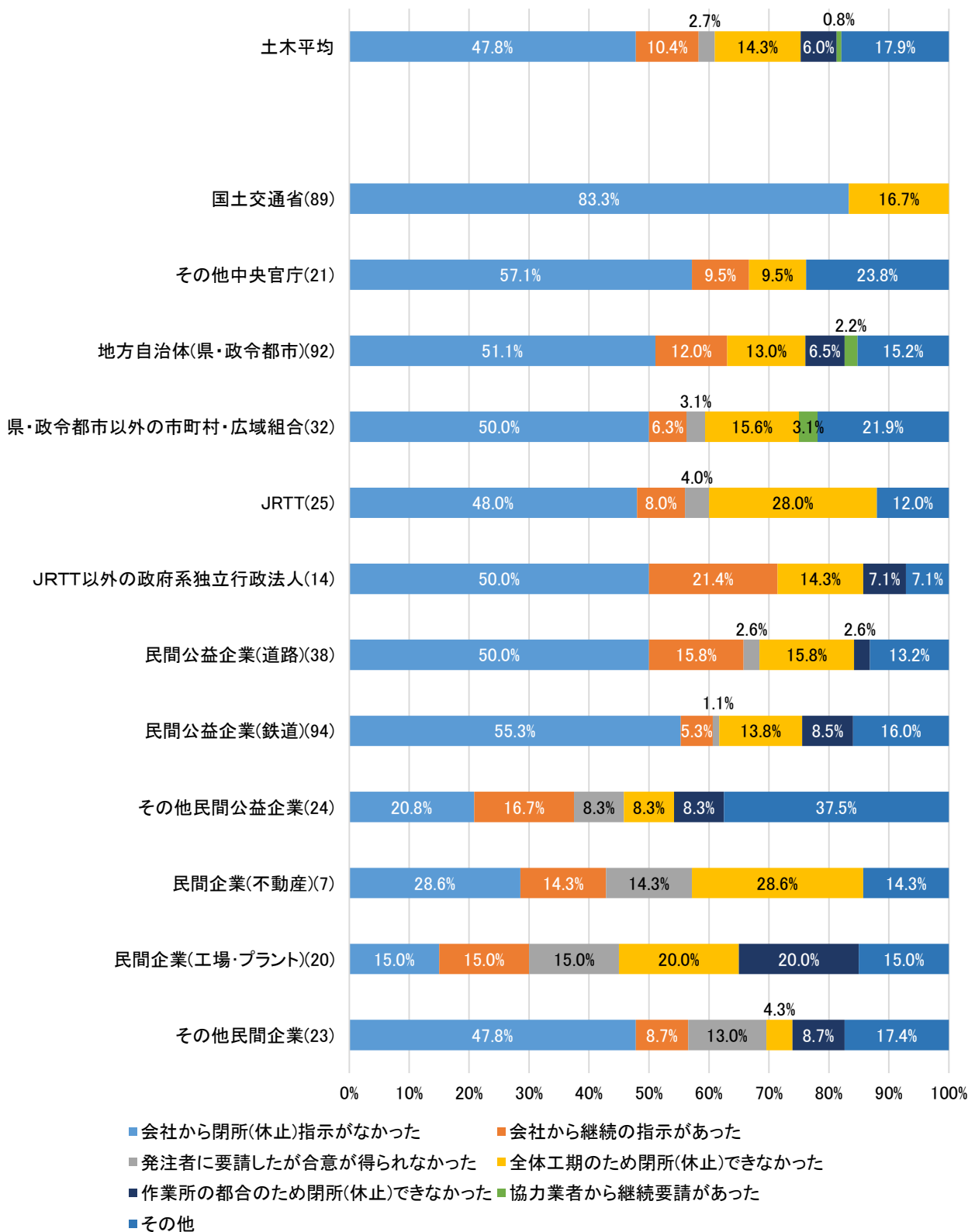
国交省からの通達により、閉所(休止)要請は受注者からが多い結果となった。閉所(休止)した作業所において、その後の発注者との協議では、工期延長を求めなかった作業所が 40.7%と最も多い。工期延長を求めなかった理由として自由記述で、「ゴールデンウィークにかかったため」「延長を求めたところで必要経費に見合う変更は認められないと考えたため」「閉所日数がわずかで全体工程への影響が少なかったため」という回答があげられた。

3. 閉所(休止)しなかった理由

閉所(休止)しなかった作業所の約半数が「会社から閉所(休止)指示がなかった」と回答



閉所(休止)しなかった理由(発注者別)

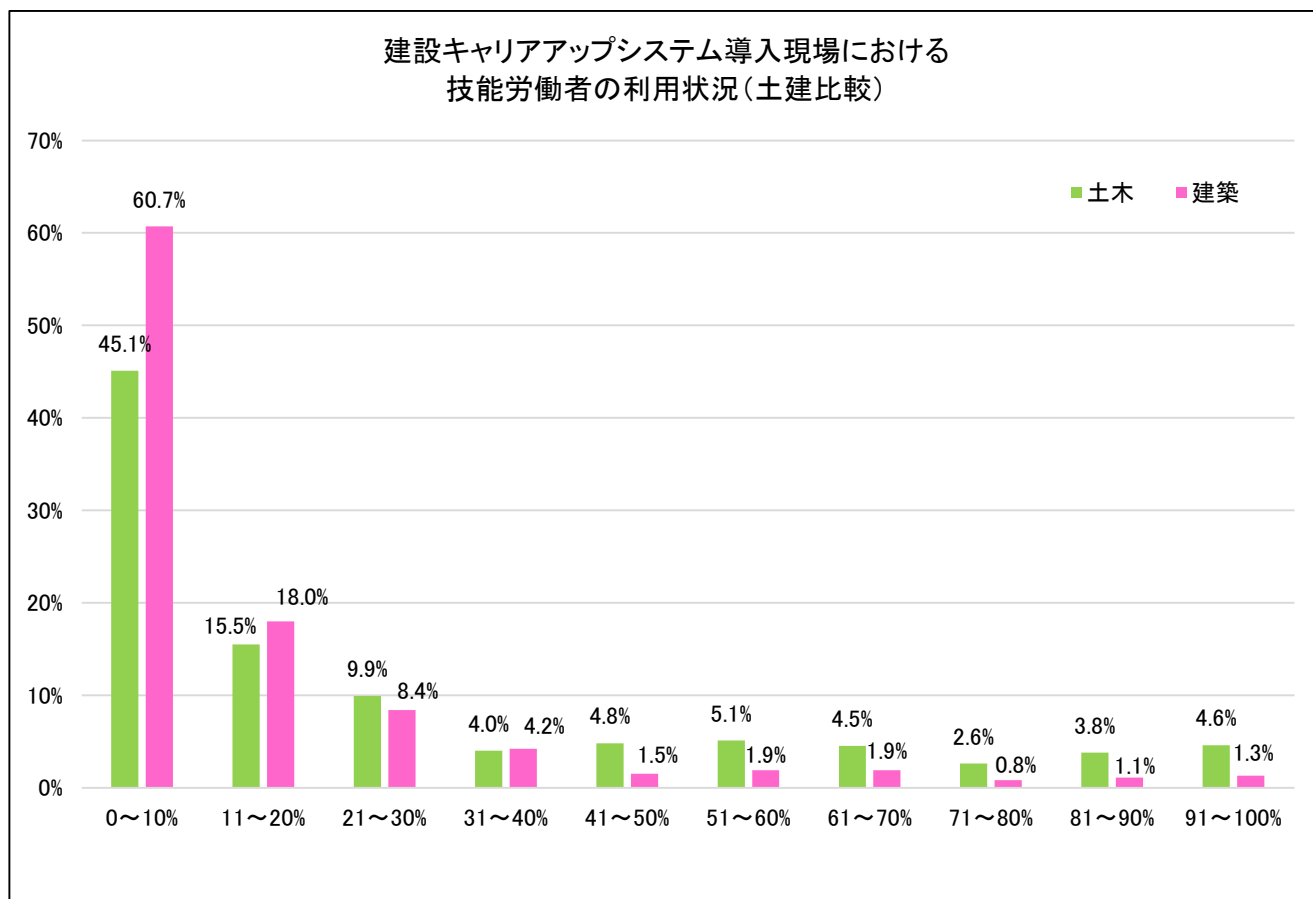
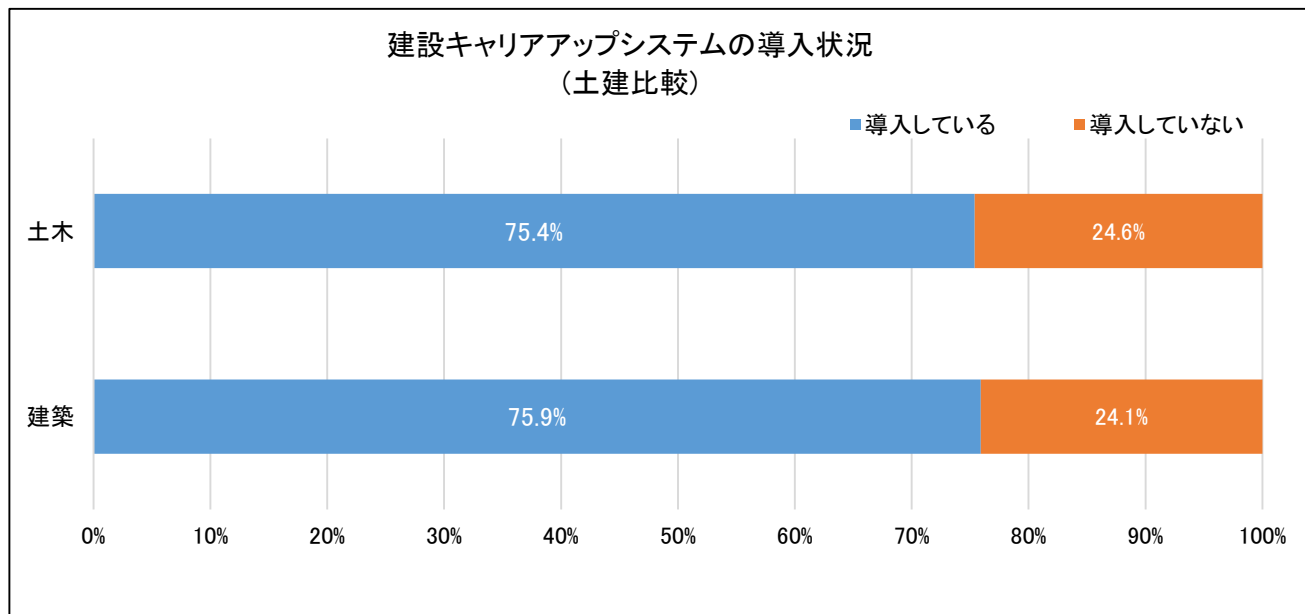


閉所(休止)しなかった作業所では、「会社から指示がなかった」が最も多く、続いて「継続の指示があった」「全体工期のためできなかった」という回答が多かった。

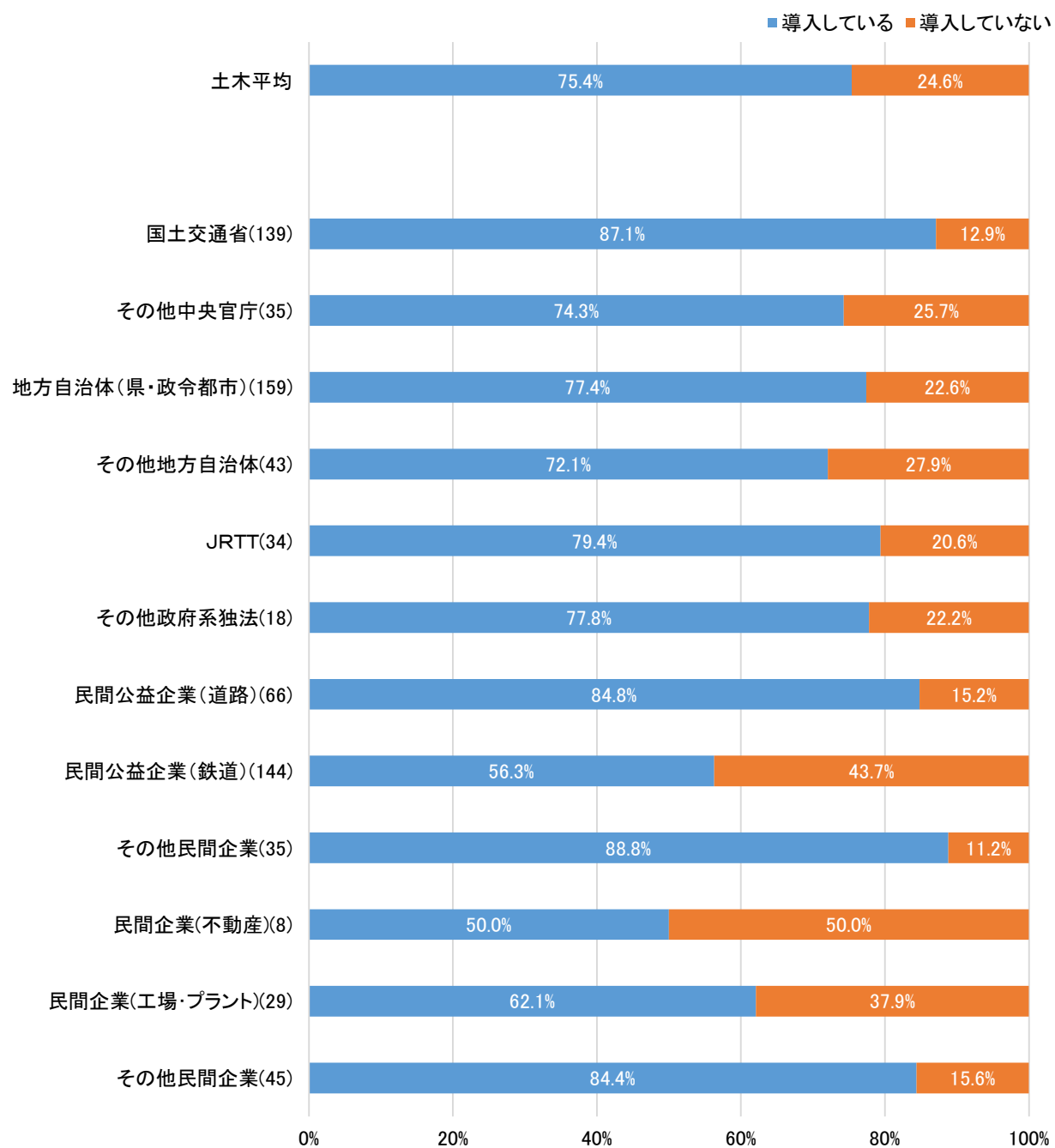
XII. 建設キャリアアップシステムについて

土木・建築ともに作業所への導入は進んでいる

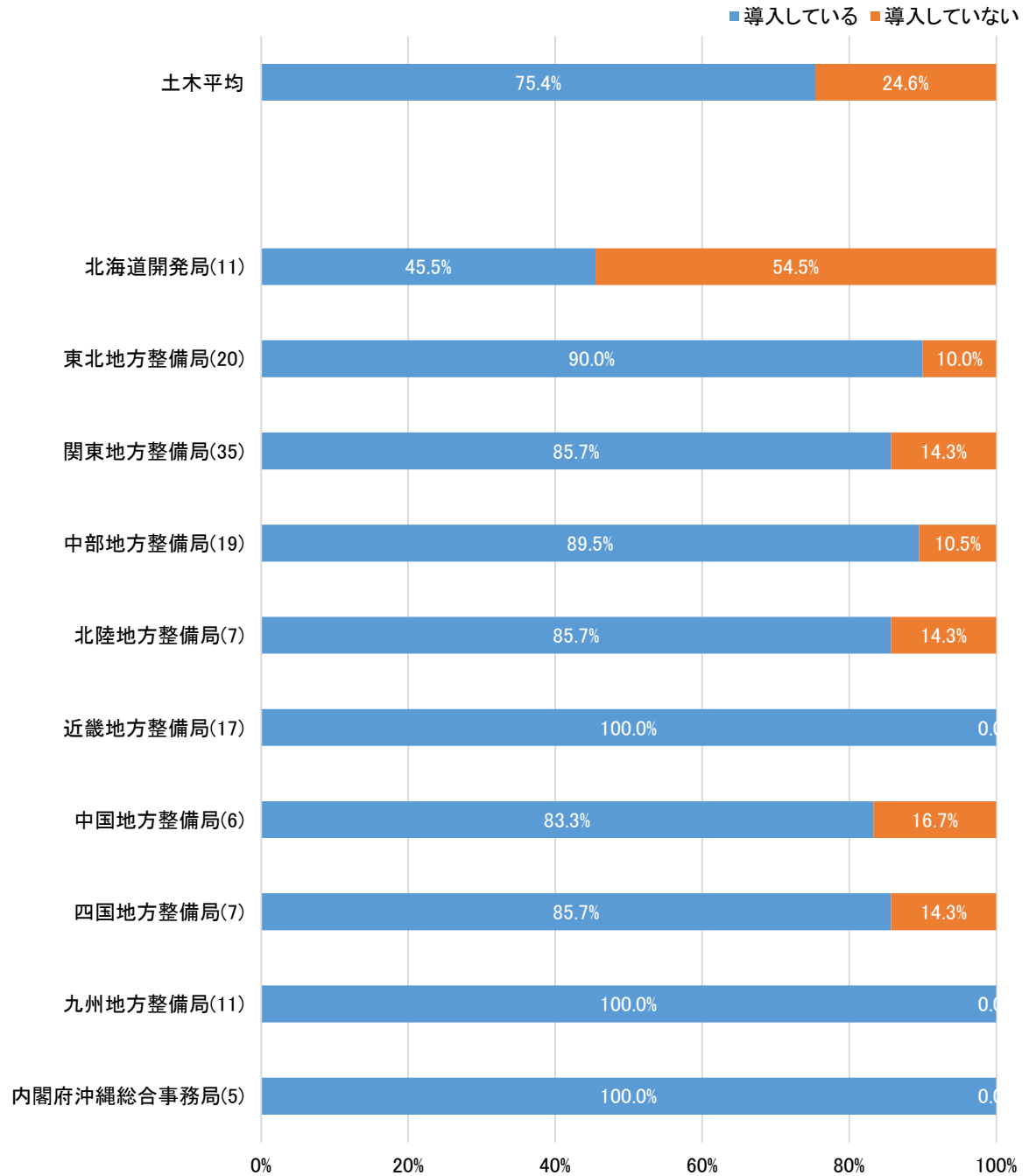
技能労働者の利用状況はいまだ低い



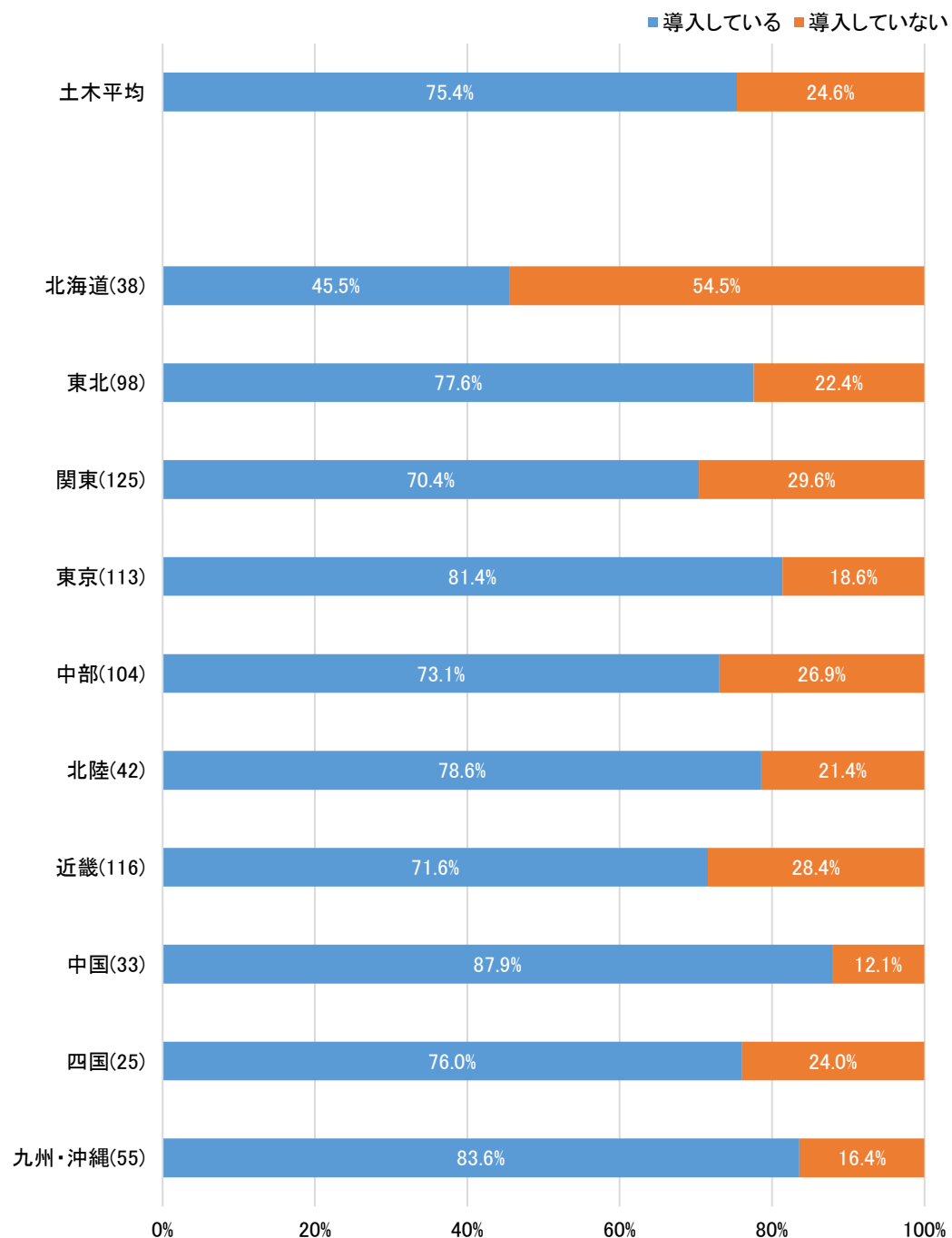
建設キャリアアップシステム導入状況 (発注者別)



建設キャリアアップシステム導入状況 (整備局別)



建設キャリアアップシステム導入状況 (地域別)



全国的に建設キャリアアップシステムの導入は進んでいる。しかし、技能労働者の利用状況は低く、普及していないことが浮き彫りとなった。普及しない理由として、自由記述には「システム活用の便利さがまったく感じられない」「金額の負担と導入メリットが見合わない」「各協力業者がシステムの有効性、優位性を感じていないこと」といった意見があった。建設キャリアアップシステムの普及に向け具体的な取り組みが必要だと思われる。

XⅢ. 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。

(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意見を紹介します。

【「実現する」理由】

- ・発注者の工期設定が週休 2 日制に移行しており、施工上の問題は多少軽減される。工期が伸びることによる経費増加に関する点を発注者に考慮してもらう必要はある。協力業者に対する賃金の支払について、元請が週休 2 日制を考慮した発注を行うとともに、作業員へ十分な支払いがなされているかの確認が必要。それにより、会社の利益が多少なりとも影響を受けるのを、会社の経営陣が認識を持つ必要がある。

(地方自治体(県・政令都市)／農業・河川／50 歳～54 歳)

- ・発注者、受注者、会社等が 2024 年に向けて対策を立て、取り組みを強化しているから。

(国交省・農水省以外の中央官庁／その他(除染 解体)／55 歳～59 歳)

- ・発注者側の意識改革抜きにしては難しいが、罰則規定があるならば可能性はある。

(地方自治体(市町村・広域組合など)／環境関連施設／45 歳～49 歳)

- ・罰則付きであれば会社主導で強力に推進されると思う。ただし、発注者からの要求をどれだけ拒否出来るのかは未知数である。

(J R T T／鉄道(新設)／45 歳～49 歳)

- ・発注者を含む業界全体で取り組む必要がある。

(J R T T／鉄道(新設)／50 歳～54 歳)

- ・協力業者の協力がないと出来ないことであるが、その下地はできているので実現できると思う。

(国土交通省 四国地方整備局／道路(新設)／45 歳～49 歳)

【「実現しない」理由】

- ・罰則規制がないと、職員の問題、職人の問題、工程上の問題、原価的な問題等様々な問題があるために簡単には実現しないと思う。
(地方自治体(県・政令都市)／道路(新設)／50歳～54歳)
- ・2024年までに100%は無理だと思う。2030年頃までかけて徐々に浸透していくのではないかと。
(その他／電力・エネルギー施設／55歳～59歳)
- ・作業員が日給のため、働かせてほしいという声上がる。また、民間の場合には工程が非常に厳しいため。
(その他／その他(開削 解体)／50歳～54歳)
- ・法的拘束力がないと難しい。契約時に4週8閉所が確保されていたとしても、現場では様々な要因から遅れる場合がある。その際、よほど明確に不可抗力(または発注者の責めに帰する事象)といえない限り工期を伸ばすことは難しく、休日作業でばん回するしかないのが現実。
(民間公益企業(道路)／道路(改良)／40歳～44歳)
- ・末端の労働者の賃金が閉所しても確保されない限り実現できないと思う。発注金額の向上、下請負者への発注単価の向上、労働者への適切な分配が出来ない限り実現は難しい。元請、一次下請負者、二次下請負者それぞれが必要以上に搾取しないことが必要。
(国交省・農水省以外の中央官庁／鉄道(改良)／50歳～54歳)
- ・4週8閉所を考慮された工期でなければ8閉所は実現できないと考える。
作業員の給与体制や土曜閉所を考慮した労務単価に引き上げる必要がある。
(民間公益企業(道路)／道路(新設)／35歳未満)
- ・発注者が民間企業の場合には、1日でも早く工事を終わってほしい、交代での休日を望む声のほうが多いため。
(民間公益企業(道路)／道路(改良)／40歳～44歳)

2. 発注者に求める改善点

土曜閉所のためには発注者の対応や意識の改革が必要という意見がありましたので紹介します。

- ・国土交通省発注の工事では、4週8閉所が推進されているため、実現可能に近づくと考えている。
しかし、鉄道や宅地造成などの民間発注の工事では供用時期が定められているため、それに間に合わせるよう施工を進める必要がある。これに対しては、余裕を持った工期を定めてもらえるよう、発注者の理解と協力が必要である。

(国土交通省 近畿地方整備局／道路(新設)／35歳未満)

- ・受注時の契約工期が4週8休に見合ったものにならないと困難。

(民間企業(工場・プラント)／その他(埋立て 解体)／35歳～39歳)

- ・民間発注工事では、発注者への強制力を伴わない限り、目標工程（開業等）がある以上、無理だと思っています。

(民間公益企業(鉄道)／道路(新設)／45歳～49歳)

- ・民間発注者の場合、国土交通省発注工事とは異なり可能な限り早期に竣工し、竣工後のメリット（コストダウンや能力向上）を享受したいため、工程短縮したいとの考えが強く、土曜・祝日の現場稼働が大前提となっている。民間の業界団体が統一して4週8閉所を推進し、民間会社経営層の理解がないと4週8閉所は実現できないと感じている。

(民間公益企業(電力)／土地造成／45歳～49歳)

- ・発注者が官庁であれば可能であるが、民間であれば困難かと思っています。

(民間企業(工場・プラント)／電力・エネルギー施設／55歳～59歳)

- ・発注側が作業員の休日取得を考慮した労務単価設定をするのに時間を要する事。請負者が利益を確保する為と人員不足による事から交代要員まで配置できる状況になるには時間を要する事。一言で言うと金が安い事。

(民間公益企業(鉄道)／電力・エネルギー施設／55歳～59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

4 週 8 閉所の実現には適正な工期設定が必要という意見がありましたので紹介します。

- ・ 今後、発注される工事については、当然、4 週 8 休の工程が前提であれば、実現可能と考える。
但し、現在施工中の工事については、「働き方改革」が考慮されておらず、発注者が 4 週 8 閉所を見越した工程で発注していない。
(J R T T 鉄道(新設)／トンネル／50 歳～54 歳)
- ・ 世の中が働き方改革により完全週休 2 日制に移行していくと思われるため。
(民間公益企業(鉄道)／道路(新設)／45 歳～49 歳)
- ・ I T 機器の活用などによる働き方改革を推進してはいるが、生産性向上のためには、時短で余った時間に他の仕事をこなす必要があり、結果的に仕事量が増えるだけで、労働時間の変化は少ない。
現在の現場は雨で作業ができないことから、原則土曜閉所とすると、月当たりの実働日数が極端に減少し、作業の進捗が確保できない。また、下請け業者さんの出来高が上がらないと作業員さんの日給月給が確保できなくなる現状から、すべての土曜日を閉所することが最適解であるとは言えない状況である。
(J R T T 以外の政府系独立行政法人／上下水道施設／45 歳～49 歳)
- ・ 時短や休日取得のみが先行し、社員に課されている。昔の古い体質の建設業界に戻りつつある。
これは、上流側が変わっていないためである。制度のみが先行して、実態を見ていない。土日は人が増えれば休みを回せるが、それ以外の平日は必要ない人員である。急いで整備するよりも、万民が仕事も家庭（個人のみも含み家庭）も両立できるスローライフスタイルが必要であると考え。それに加え、I C T を利用した働き方改革があり、改革＝時短ではない。働き方スタイル改革の名称が正しいと考えます。
(民間公益企業(道路)／道路(新設)／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。

- ・ I T化が進む中で建設業もそれを活用し改革を進めなければならないが、工場等とは異なり現場は屋外作業であり現場毎に施工条件も変わるし、現場内の場所が変わっただけでも地質条件や自然条件なども大きく変わるため、まだまだ人に頼る部分が大きいと思う。機械性能の進化による省人化は必要であるが、それと併せ技能労働者の確保、育成も必要だと感じます。

(地方自治体(県・政令市)／道路(改良)／50 歳～54 歳)

- ・ 最も働き方改革を望んでいるのは技能労働者ではないのか？まず、労働時間を短縮した上で彼らの賃金の安定を図る制度を確立する必要がある。

(民間公益企業(道路)／道路(新設)／ 55 歳～59 歳)

- ・ 工種によっては、技能労働者の人数が少なく確保できないため、工程が遅れる場合がある。

(民間公益企業(鉄道)／その他(維持修繕・リニューアル)／40 歳～44 歳)

- ・ 技能労働者が確保できない現状に対し、週休二日制度を導入することへのハードルの高さ（解決すべき課題の多さ）を認識し、それに対する具体的な方策を明確に打ち出してほしい。

(地方自治体(県・政令市)／上下水道施設／40 歳～44 歳)

- ・ 現在、作業所では、技能労働者が不足しており、土曜日を閉所にする工程の余裕が無いのが実情です。また、日当支払の作業員は、休みが増えると生活に支障がある方もいると思いますので、労務単価の大幅な見直しが必要だと思います。

(J R T T以外の政府系独立行政法人／上下水道施設／45 歳～49 歳)

5. 外国人労働者について

外国人技能労働者を受け入れるための課題についての意見がありましたので紹介します。

- ・人を思いやり、周囲との調和を重要視する日本人的発想への理解と行動。
(J R T T以外の政府系独立行政法人／上下水道施設／50 歳～54 歳)
- ・外国人労働者はダメという認識を持つ人が多いので、変わってくれば受け入れられると思います。
(民間公益企業(鉄道)／鉄道(改良)／50 歳～54 歳)
- ・日本人労働者に比べて著しい低賃金による雇用を禁止する制度。
外国人人材紹介者による多額の賃金中抜きを規制する制度。
(その他／上下水道施設／35 歳～39 歳)
- ・外国人労働者の技能・技術力の前に、それを統率する日本人の指導者としての質の向上が先だと思われる。
(地方自治体(県・政令市)／農業・河川／35 歳～39 歳)
- ・言語や生活習慣が異なると、安全に対する姿勢も異なり、使いにくい。
安全に対する教育を修了しないと配置できないような制度も必要ではないか。
(地方自治体(県・政令市)／道路(改良)／55 歳～59 歳)
- ・外国人を受け入れるのにあたって、チェックすることが多い。
(民間公益企業(鉄道)／鉄道(改良)／35 歳～39 歳)

6. 新型コロナウイルス感染症について

2020 年の緊急事態宣言時における対応等について意見がありましたので紹介します。

- ・ 国交省のガイドラインが業者に判断を投げており、無責任だと感じた。
他の発注者は全て国交省に従っていましたが、業者はリスクを感じながらも止めるに止められない現場が多かった。本来は発注者が判断すべき。
(民間公益企業(道路)／道路(新設)／55 歳～59 歳)
- ・ 作業所を閉所するのは各社・各現場の自由、という表向きな書き方であったが、発注者からは、閉所したのでその分工期延伸、というレスポンスはもらえない状況であった。ガイドラインがあまりにも大まかであり、運用する方としては難しいところが多々あったように感じる。
(農林水産省／農業・河川／40 歳～44 歳)
- ・ このような感染症での工事の中止判断は、発注者から指示を出してもらいたい。工期や労働者への休業補償などの問題もあり、一工事所独自で決定できない。
(地方自治体(県・政令市)／道路(新設)／50 歳～54 歳)
- ・ 当初、政府、各省庁（国交省、厚生労働省等々）など様々なところから通達、ガイドライン、その他が情報発信されたため、焦点を絞りにくかった。情報の垂れ流しではなく、もう少し整理してもらおうと労力が半減できたのでは？感染者の数に目を向かせたいのか、意図的な情報操作も感じられた。
(地方自治体(県・政令市)以外の市町村・広域組合など／上下水道施設／年齢未記入)
- ・ 受注者サイドの判断に委ねる文面が目立ち、責任追及を回避している感じがした。
もう少し強制力を持たせて、1 週間でも現場を止めても良かったと思う。
(国土交通省／東北地方整備局／港湾 50 歳～54 歳)
- ・ 公共工事においては閉所すべきかどうかを判断するのは発注者であるべきと考えます。
(地方自治体(県・政令市)／農業・河川／50 歳～54 歳)

7. 建設キャリアアップシステムについて

建設キャリアアップシステムについての意見がありましたので紹介します。

- ・作業員にとって、費用負担に見合う具体的なリターン（処遇改善）が見えてこない。
（地方自治体（県・政令市）／上下水道施設／40 歳～44 歳）
- ・建設会社としてのメリット、技能労働者としてのメリットが下請会社、末端作業まで情報が伝わっていない。強制的に実施しても良いのでは。
（民間公益企業（電力）／鉄道（新設）／50 歳～54 歳）
- ・ひとり親方等が 現実問題として多い。
（民間公益企業（道路）／道路（改良）／45 歳～49 歳）
- ・ポイント制の利点が、現段階では実感できない、登録料がかかる為。
グリーンサイト等別途登録も必要であり、IT ツールに対する臆病さが誤解を招いていると感じる。
パソコンワークする人材が、中小企業にはなかなかいない。年配な経営者であれば、IT 系に対する嫌悪感があるのだと思う。
（国土交通省／東北地方整備局／港湾／40 歳～44 歳）
- ・問い合わせが多いためか、それとも対応できる人員が少ないためか、建設キャリアアップシステムのお問い合わせセンターに電話しても、なかなか電話が繋がらない（最近は電話対応していないのかも）。このため、分からないことを聞けず、事を前に進めることができない。技能者労働者の登録は、申請からカードができるまでに、かなりの期間を有す（1 次会社からのヒアリングでは3 ヶ月以上）。
（国土交通省／近畿地方整備局／道路（新設）／50 歳～54 歳）
- ・導入手続き、及び運用の複雑さ、導入コスト、継続コストが高価、導入することによる会社、及び個人へのメリットが今のところ見えない。
（J R T T 以外の政府系独立行政法人／上下水道施設／50 歳～54 歳）

8. その他自由意見

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。

- ・都道府県レベルの発注者でさえ、設計変更ガイドラインに則らない状況が見受けられるので、改善させて欲しい。

(地方自治体(県・政令市)／上下水道施設／40 歳～44 歳)

- ・国際化、情報通信化で世界から取り残されている。特に建設業自体が国際人を育てる事に消極的と感じており。文科省も含めて日本にとって本当に必要な教育を急ぎ進めるべき。

(地方自治体(県・政令市)以外の市町村・広域組合など／上下水道施設／年齢未記入)

- ・作業員の安全意識の低下は、今後も少子高齢化と担い手不足により労災事故へのリスクは高くなっていく。建設業を魅力ある産業にするためには、実際にモノを作っている人への報酬、将来への安定など、ビジョンを示していく必要がある。

(J R T T／鉄道(新設)／50 歳～54 歳)

- ・発注者及び受注者において 技術力不足を痛感する。仕事を覚える時間が働き方改革等で制限されている。安全に成長する時間の為、工期を長く設定し、職人の賃金等を底上げして、発注するべきであると思います。

(民間公益企業(道路)／道路(改良)／45 歳～49 歳)

- ・I C T活用による生産性向上や労働者不足の解消、働き方改革による労働時間短縮などは、結局のところ受注者側の努力によるもので発注者主導の対策ではない。もっと行政主導の改革を実施すべきである。発注者は積算と実施工の差異を認識し、適正な金額変更に応じるようにすべきである。入札時に質問していない項目は変更対象外とするなどは論外である。そもそも入札見積り時点で、工事の細部まで把握することなどできない。

(J R T T以外の政府系独立行政法人／上下水道施設／50 歳～54 歳)

XIV. 基礎データ

加入組合別回答数

加盟組合名	回答数	比率		加盟組合名	回答数	比率
青木あすなろ	14	1.8%		東洋	61	8.0%
アサヌマ	28	3.7%		戸田	38	5.0%
安藤ハザマ	33	4.3%		飛島	29	3.8%
奥村	53	6.9%		中山	10	1.3%
鴻池	20	2.6%		西松	31	4.1%
国土	9	1.2%		野村	0	0.0%
五洋	55	7.2%		ピーエス三菱	16	2.1%
佐藤	20	2.6%		フジタ	77	10.1%
佐藤秀	0	0.0%		松村	0	0.0%
シミズ	41	5.4%		馬淵	8	1.0%
JS	0	0.0%		丸彦	6	0.8%
鈴与三和	0	0.0%		三井住友	28	3.7%
銭高	7	0.9%		宮地	8	1.0%
大鉄	22	2.9%		名工	27	3.5%
大日本	28	3.7%		横河	0	0.0%
大豊	20	2.6%		りんかい日産	12	1.6%
鉄建	0	0.0%				
東鉄	64	8.4%		総数	765	

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	649	84.8%	85.1%
監理技術者、主任技術者、副所長等	34	4.4%	4.5%
担当技術者	80	10.5%	10.5%
不明	2	0.3%	
総数	765	100.0%	

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	89	11.6%	11.6%
35 歳～39 歳	58	7.6%	7.6%
40 歳～44 歳	88	11.5%	11.5%
45 歳～49 歳	170	22.2%	22.3%
50 歳～54 歳	204	26.7%	26.7%
55 歳～59 歳	95	12.4%	12.4%
60 歳以上	60	7.8%	7.9%
不明	1	0.1%	
総数	765	100.0%	

従事している作業所の着工年月

契約着工年月	件数	比率	比率（不明除く）
2018 年 3 月以前	174	22.7%	22.9%
2018 年 4 月～2019 年 3 月	137	17.9%	18.1%
2019 年 4 月～2019 年 9 月	91	11.9%	12.0%
2019 年 10 月～2020 年 3 月	176	23.0%	23.2%
2020 年 4 月以降	181	23.7%	23.8%
不明	6	0.8%	
総数	765	100.0%	

従事している作業所の竣工年月

契約竣工年月	件数	比率	比率（不明除く）
2021 年 2 月以前	190	24.8%	25.0%
2021. 年 3 月	212	27.7%	27.9%
2021 年 4 月～2022 年 3 月	203	26.5%	26.7%
2022 年 4 月以降	156	20.4%	20.5%
不明	4	0.5%	
総数	765	100.0%	

従事している作業所の工期日数

契約竣工年月	件数	比率	比率（不明除く）
1 年未満	154	20.1%	20.3%
1 年～1 年 6 ヶ月未満	100	13.1%	13.2%
1 年 6 ヶ月～2 年未満	90	11.8%	11.9%
2 年以上	414	54.1%	54.6%
不明	7	0.9%	
総数	765	100.0%	

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	7	0.9%	0.9%
道路(新設)	139	18.2%	18.2%
道路(改良)	51	6.7%	6.7%
鉄道(新設)	51	6.7%	6.7%
鉄道(改良)	82	10.7%	10.7%
リニア関連	13	1.7%	1.7%
港湾	68	8.9%	8.9%
農業・河川	54	7.1%	7.1%
電力・エネルギー施設	51	6.7%	6.7%
上下水道施設	115	15.0%	15.1%
土地造成	33	4.3%	4.3%
環境関連施設	9	1.2%	1.2%
空港関連施設	5	0.7%	0.7%
その他	86	11.2%	11.3%
不明	1	0.1%	
総数	765	100.0%	

従事している作業所の発注者別件数

配員合計人数	件数	比率	比率（不明除く）
①国土交通省	141	18.4%	18.6%
②農林水産省	9	1.2%	1.2%
③①～②以外の中央官庁	26	3.4%	3.4%
④地方自治体（県・政令都市）	160	20.9%	21.1%
⑤地方自治体 （④以外の市町村・広域組合など）	43	5.6%	5.7%
⑥鉄道建設運輸施設整備支援機構	34	4.4%	4.5%
⑦⑥以外の政府系独立行政法人	18	2.4%	2.4%
⑧民間公益企業（道路）	66	8.6%	8.7%
⑨民間公益企業（鉄道）	146	19.1%	19.2%
⑩民間公益企業（電力）	33	4.3%	4.3%
⑪民間公益企業（ガス）	2	0.3%	0.3%
⑫民間企業（不動産）	8	1.0%	1.1%
⑬民間企業（工場・プラント）	29	3.8%	3.8%
⑭民間企業（土地区画整理）	16	2.1%	2.1%
⑮学校法人	3	0.4%	0.4%
⑯その他	26	3.4%	3.4%
不明	5	0.7%	
総数	765	100.0%	

従事している作業所の地方整備局別件数

地方整備局	件数	比率	比率（不明除く）
北海道開発局	11	7.8%	7.9%
東北地方整備局	20	14.2%	14.4%
関東地方整備局	35	24.8%	25.2%
中部地方整備局	19	13.5%	13.7%
北陸地方整備局	8	5.7%	5.8%
近畿地方整備局	17	12.1%	12.2%
中国地方整備局	6	4.2%	4.3%
四国地方整備局	7	5.0%	5.0%
九州地方整備局	11	7.8%	7.9%
内閣府沖縄総合事務局	5	3.5%	3.6%
不明	2	1.4%	
総数	141	100.0%	

従事している作業所の主な工種（2 つ以内）

用途	件数	比率	比率（不明除く）
ダム	4	0.3%	0.3%
土工	190	15.2%	15.2%
トンネル	88	7.0%	7.0%
シールド	61	4.9%	4.9%
推進	51	4.1%	4.1%
開削	57	4.5%	4.5%
橋梁(上部)	81	6.5%	6.5%
橋梁(下部)	78	6.2%	6.2%
ケーソン	26	2.1%	2.1%
構造物(カルバート、擁壁)	106	8.5%	8.5%
浚渫	9	0.7%	0.7%
護岸・岸壁	61	4.9%	4.9%
築堤	17	1.4%	1.4%
舗装	28	2.2%	2.2%
地盤改良	39	3.1%	3.1%
樋門	8	0.6%	0.6%
埋立て	8	0.6%	0.6%
地中連続壁工	10	0.8%	0.8%
法面	24	1.9%	1.9%
軌道	17	1.4%	1.4%
維持修繕・リニューアル	72	5.7%	5.7%
災害復旧	29	2.3%	2.3%
除染	5	0.4%	0.4%
耐震補強	54	4.3%	4.3%
解体	27	2.2%	2.2%
その他	103	8.2%	8.2%
不明	1	0.1%	
総数	1254	100.0%	

従事している作業所の勤務形態

勤務区分	件数	比率	比率（不明除く）
日勤	569	74.4%	74.6%
夜勤	12	1.6%	1.6%
昼夜とも	182	23.8%	23.9%
不明	2	0.3%	
総数	765	100.0%	

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）
1～2 人	153	20.0%	20.2%
3～4 人	238	31.1%	31.4%
5～6 人	161	21.0%	21.2%
7～10 人	124	16.2%	16.4%
11～15 人	38	5.0%	5.0%
15 人以上	44	5.8%	5.8%
不明	7	0.9%	
総数	765	100.0%	

従事している作業所の所在地

勤務地	件数	比率		勤務地	件数	比率
北海道	38	5.0%		兵庫	30	3.9%
青森	8	1.0%		京都	17	2.2%
岩手	20	2.6%		奈良	5	0.7%
秋田	4	0.5%		滋賀	7	0.9%
山形	3	0.4%		和歌山	12	1.6%
宮城	28	3.7%		岡山	5	0.7%
福島	35	4.6%		広島	13	1.7%
群馬	5	0.7%		山口	6	0.8%
栃木	8	1.0%		島根	7	0.9%
茨城	40	5.2%		鳥取	2	0.3%
東京	115	15.0%		香川	3	0.4%
神奈川	58	7.6%		愛媛	12	1.6%
千葉	17	2.2%		徳島	7	0.9%
埼玉	8	1.0%		高知	3	0.4%
愛知	39	5.1%		福岡	16	2.1%
三重	8	1.0%		佐賀	1	0.1%
岐阜	13	1.7%		熊本	8	1.0%
静岡	17	2.2%		長崎	8	1.0%
長野	15	2.0%		大分	1	0.1%
山梨	14	1.8%		宮崎	0	0.0%
新潟	16	2.1%		鹿児島	12	1.6%
富山	3	0.4%		沖縄	9	1.2%
石川	7	0.9%				
福井	17	2.2%				
大阪	45	5.9%		総数	765	100.0%

