

2021 年土木作業所アンケート 集計結果

2022 年 3 月

日本建設産業職員労働組合協議会

はじめに

2021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「作業所の生の声」を収集するために、作業所単位で毎年行っています。

今回の調査では、4週8閉所や4週8休の実施状況、国土交通省が実施している各種施策の運用状況、建設キャリアアップシステムの運用状況などの調査に加え、遠隔臨場の導入状況やペーパーレス化の進捗について調査しました。

日建協では、作業所の労働環境改善にむけて、国土交通省本省や各地方整備局、民間発注者団体、日本建設業連合会などの業界団体への提言活動の際に、調査結果を活用しています。

最後になりますが、業務ご多忙の中、貴重な時間を割いて本調査にご協力いただいた作業所のみならず、誠にありがとうございました。心よりお礼申し上げます。

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：793 作業所

うち国交省発注作業所数 165 作業所

調査期間：2021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

高島 渡邊 井上 水野

info@nikkenkyo.jp

目 次

調査期間について	1
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	2
1. 2021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	
2020年調査に比べ平均休日取得日数は増加	
土木は建築に比べ休日取得日数が多い	
2020年調査に比べ4週8閉所以上が増加	
土木は建築に比べ閉所日数が多い	
2. 発注者別	
民間系の方が官庁系よりも4週8休指数と4週8閉所指数の差が大きい	
3. 地方整備局別	
ほとんどの地方整備局で4週8休指数、4週8閉所指数にほぼ差が無い	
4. 用途別	
ほとんどの用途で4週8閉所指数が2020年調査よりも増加	
5. 配員数別	
配員数が多い作業所ほど閉所指数が下がる傾向	
II. 2024年までの週休2日(原則土曜閉所)の実現可能性	12
1. 土木全体	
「実現する」の割合はほとんど変化がない	
2. 発注者別	
国土交通省でも「実現する」の割合が4割に留まる	
3. 地方整備局別	
近畿、中国地方整備局、沖縄総合事務局で「実現する」の割合が多い	
4. 用途別	
道路で「実現する」の割合が多い	
5. 閉所状況別	
2閉所、3閉所、8閉所、10閉所、11閉所の作業所で「実現する」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	18
4週8休、4週8閉所ともに「今の配員で実現できる」の割合が増加	
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	20
発注者による「適正な工期設定での発注」を望む声が多い	

V.	国交省の各種施策の状況について	22
	1. 各施策の記載・運用・効果	
	【三者会議】	
	国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増加したが、全体では微減	
	【設計変更ガイドライン】	
	国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増したが、全体では微減	
	【設計照査ガイドライン】	
	国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増したが、全体では微減	
	【設計変更審査会】	
	国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増したが、全体では微減	
	【書類簡素化要領】	
	国土交通省でも全体でも「運用されていて効果を感じる」の割合が微減	
	【ワンデーレスポンス】	
	国土交通省でも全体でも「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	
	【ASPなどの情報共有システム】	
	国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増加したが、全体では減少	
	【工事一時中止ガイドライン】	
	国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増加したが、全体では減少	
	【ウィークリースタンス】	
	国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増加したが、全体では微減	
	2. 各施策の契約書類への記載率の推移	
	各施策の契約書類への記載率はおおむね 2020 年調査から改善	
VI.	地方整備局別モデル工事の推移	32
	発注者指定型週休 2 日制適用工事、建設キャリアアップシステム活用工事での発注が増加	
VII.	着工、竣工時期の平準化について	33
	着工月、竣工月ともに 3 月集中の状況は変わらず	
VIII.	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	34
	発注者からの工程表の受領状況は 2020 年調査よりも改善	
IX.	着工の遅れについて	36
	半数の作業所で着工遅れが発生	

X.	土木作業所での女性活躍推進の現状	38
	女性技術者の割合は増加	
XI.	外国人建設就労者について	39
	外国人建設就労者が就労している作業所の割合が増加	
XII.	新型コロナウイルス感染症対策について	40
	感染症対策費用はほぼ受注者が負担	
XIII.	建設キャリアアップシステムについて	41
	技能労働者の建設キャリアアップシステムへタッチする割合が大幅に増加	
XIV.	遠隔臨場について	44
	遠隔臨場を導入した作業所の約 8 割で「効果があった」と回答	
XV.	ペーパーレス化について	48
	1. 発注者別	
	国土交通省、農林水産省、JRTT、民間公益企業(道路)がペーパーレス化に積極的	
	2. 地方整備局別	
	積極的にペーパーレス化に取り組んでいる	
XVI.	サインレスについて	56
	国土交通省がサインレスに積極的	

自由記述の抜粋

58

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. 国土交通省の各施策について
4. 行政・業界団体や企業の進める働き方改革に関する意見
5. 技能労働者の人員不足について
6. 外国人技能労働者について
7. 建設キャリアアップシステムについて
8. 書類の電子化・サインレスについて
9. 技能労働者の声について
10. 遠隔臨場について
11. その他自由意見

基礎データ

70

加入組合別回答数
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
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所在地

調査期間について

2020 9 Sep						
日	月	火	水	木	金	土
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

2020年9月 休日 10日

2021 9 Sep						
日	月	火	水	木	金	土
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

2021年9月 休日 10日

調査期間は2021年9月の1か月間である。2021年は、アンケート調査期間の休日日数が10日であり、3連休が2回であったのに対し、2020年は休日日数が10日で日数は同じであったが、4連休が1回であった。

4週8閉所(休)指数について

		2021	2020	2019	2018	2017
休日	平均値	7.61 休	7.49 休	7.68 休	6.67 休	6.08 休
	指数	6.09	6.00	5.59	4.45	4.86
閉所	平均値	6.79 閉所	6.53 閉所	6.47 閉所	5.72 閉所	5.39 閉所
	指数	5.43	5.22	4.71	3.82	4.31

※「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。

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

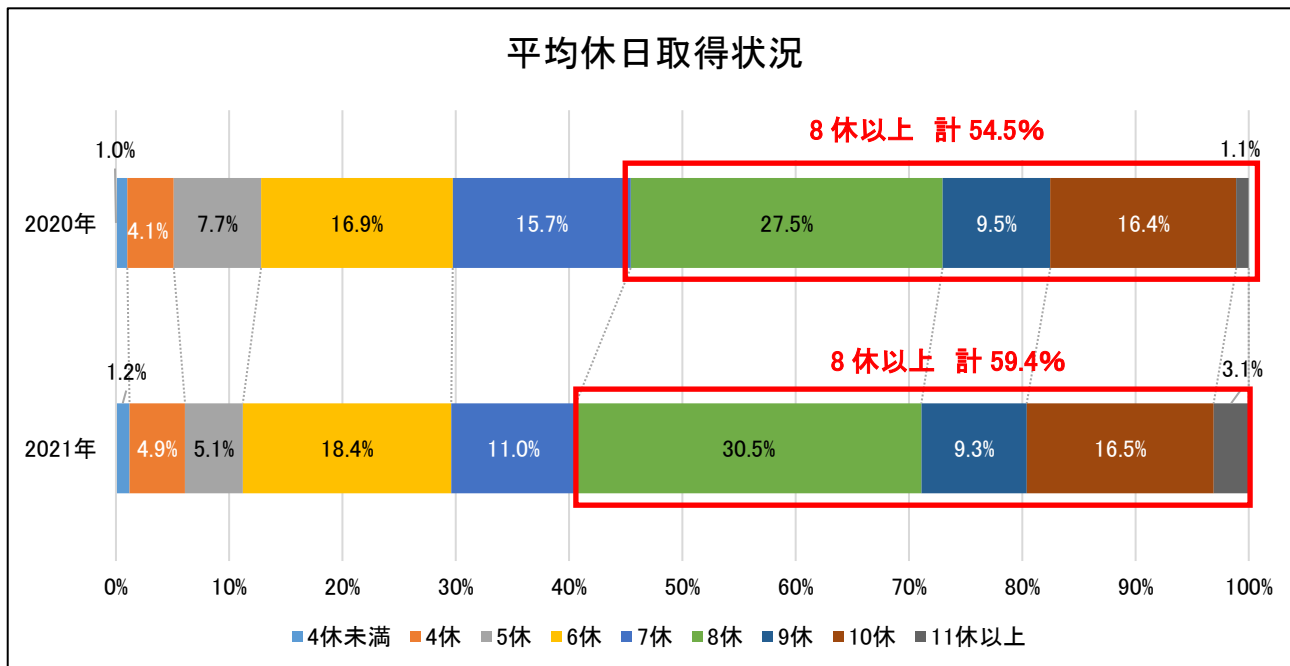
※「閉所」とは、職員が作業所、現場事務所に出勤していない状況のことをいう。

※設問への未回答作業所を除くため、各グラフの平均の作業数は一致しません。

I. 作業所の「4週8休」と「4週8閉所」の現状

1. 2021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

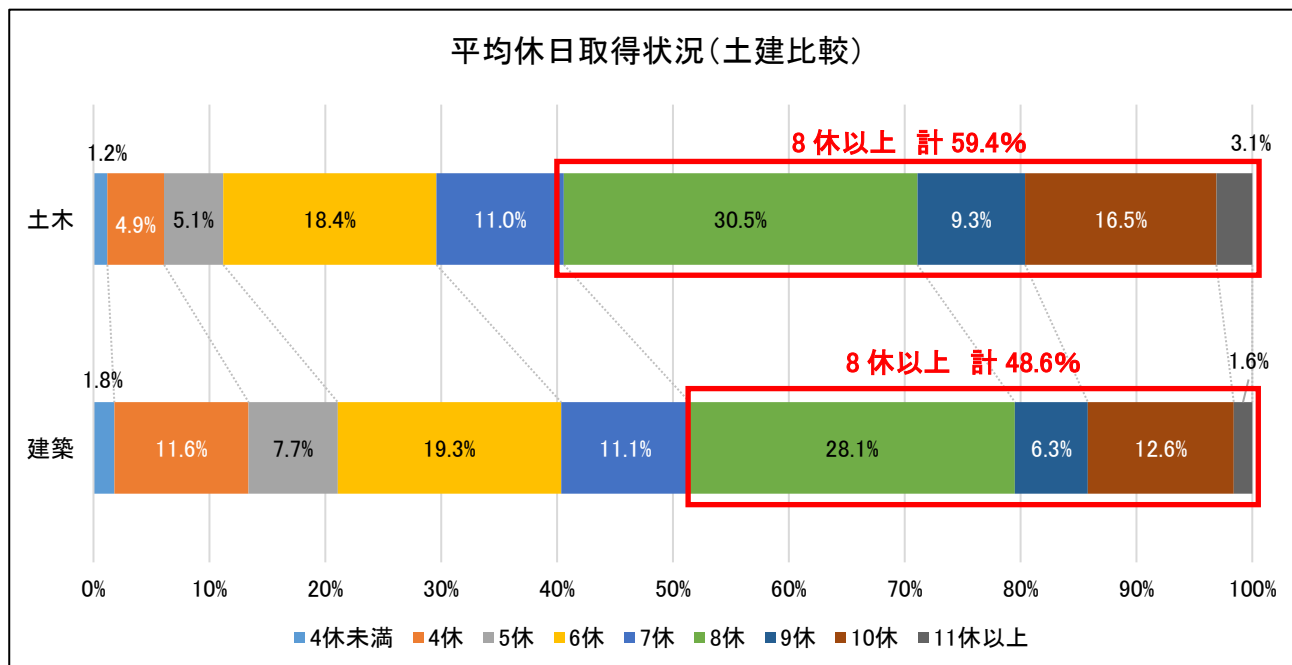
2020年調査に比べ平均休日取得日数は増加



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%)

2021年 4休未満の内訳(0休-0.3%、1休-0.1%、2休-0.5%、3休-0.3%)

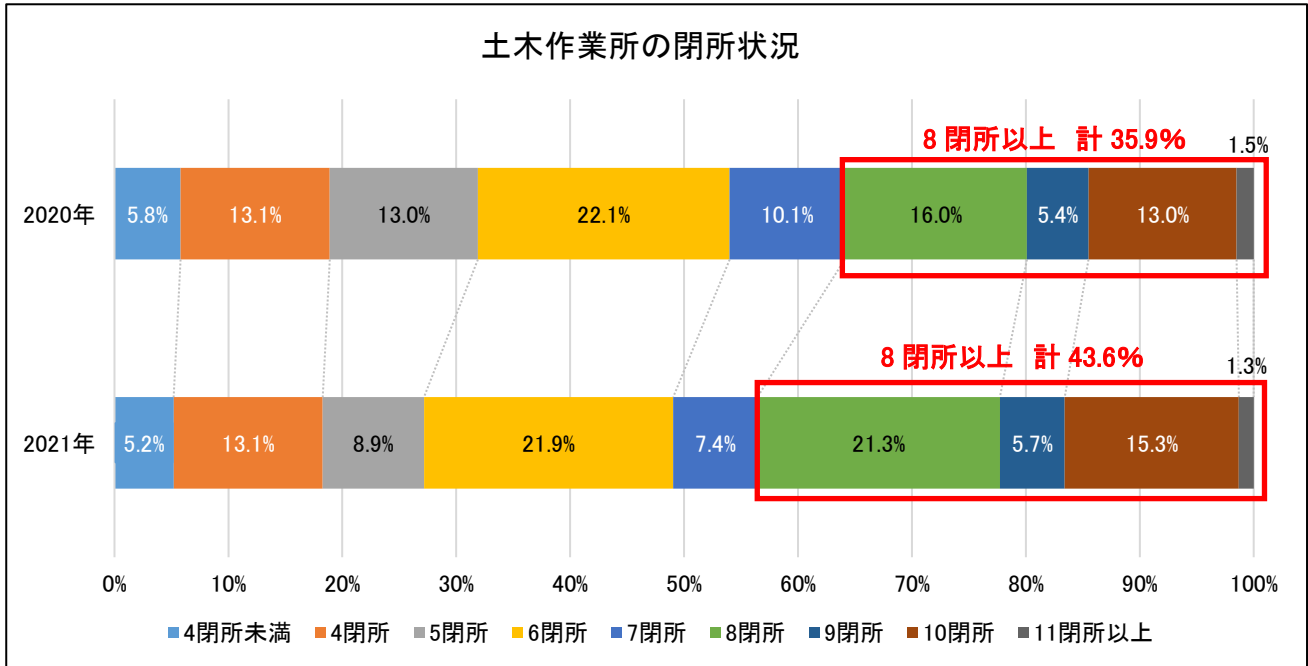
土木は建築に比べ休日取得日数が多い



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

建築 4休未満の内訳(0休-0.2%、1休-0.2%、2休-0.6%、3休-0.8%)

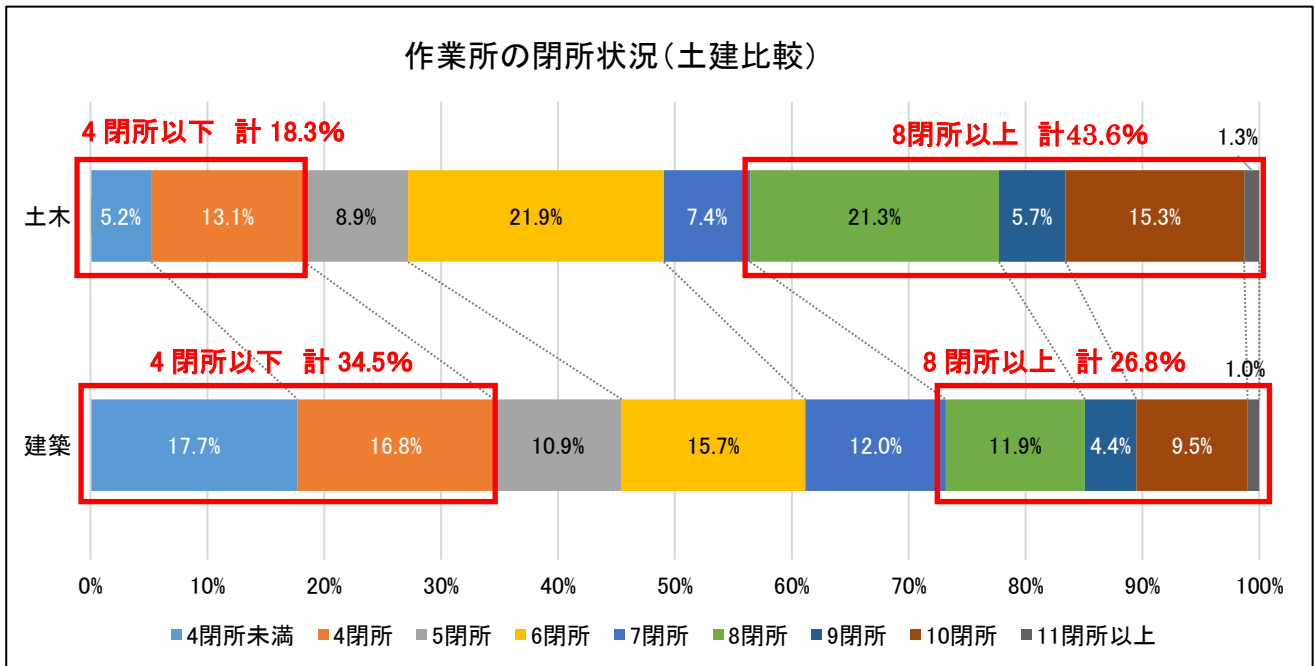
2020年調査に比べ4週8閉所以上が増加



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%)

2021年 4閉所未満の内訳(0閉所-0.3%、1閉所-1.3%、2閉所-1.7%、3閉所-1.9%)

土木は建築に比べ閉所日数が多い



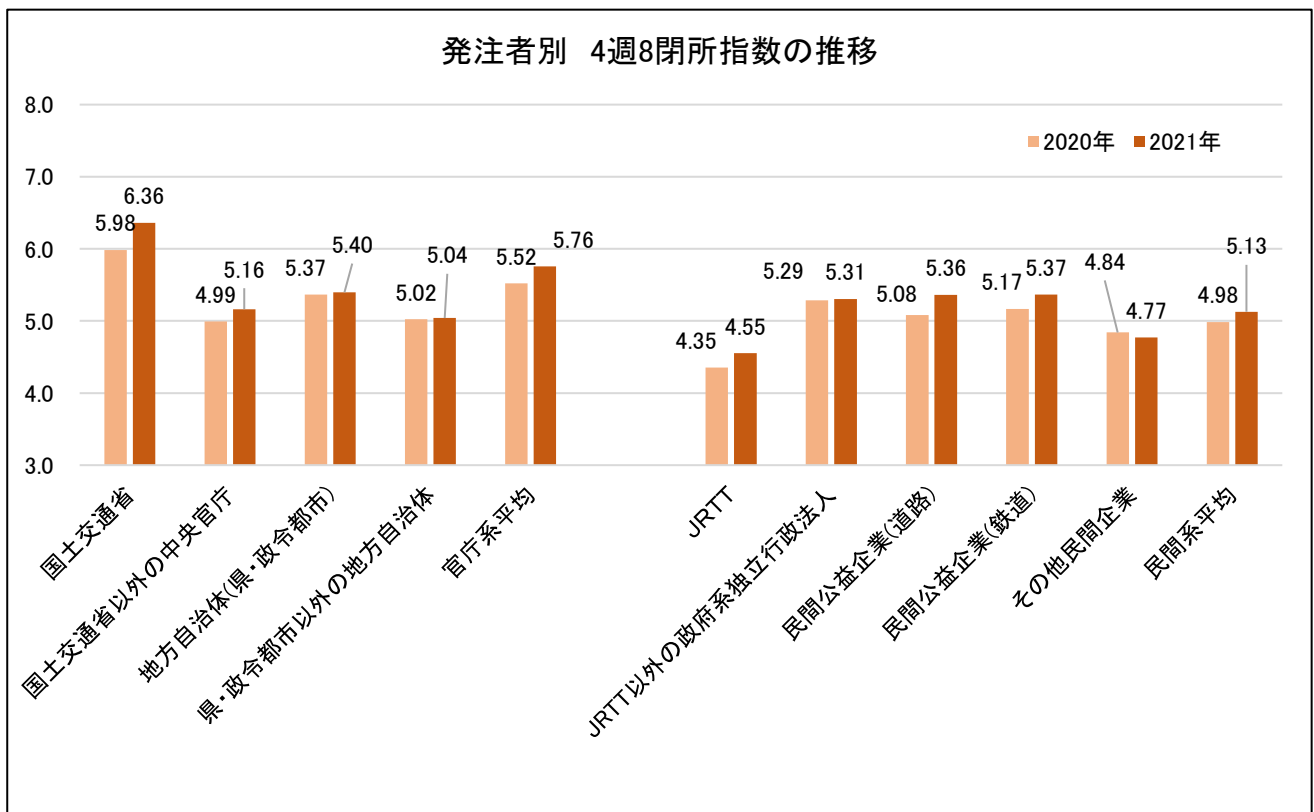
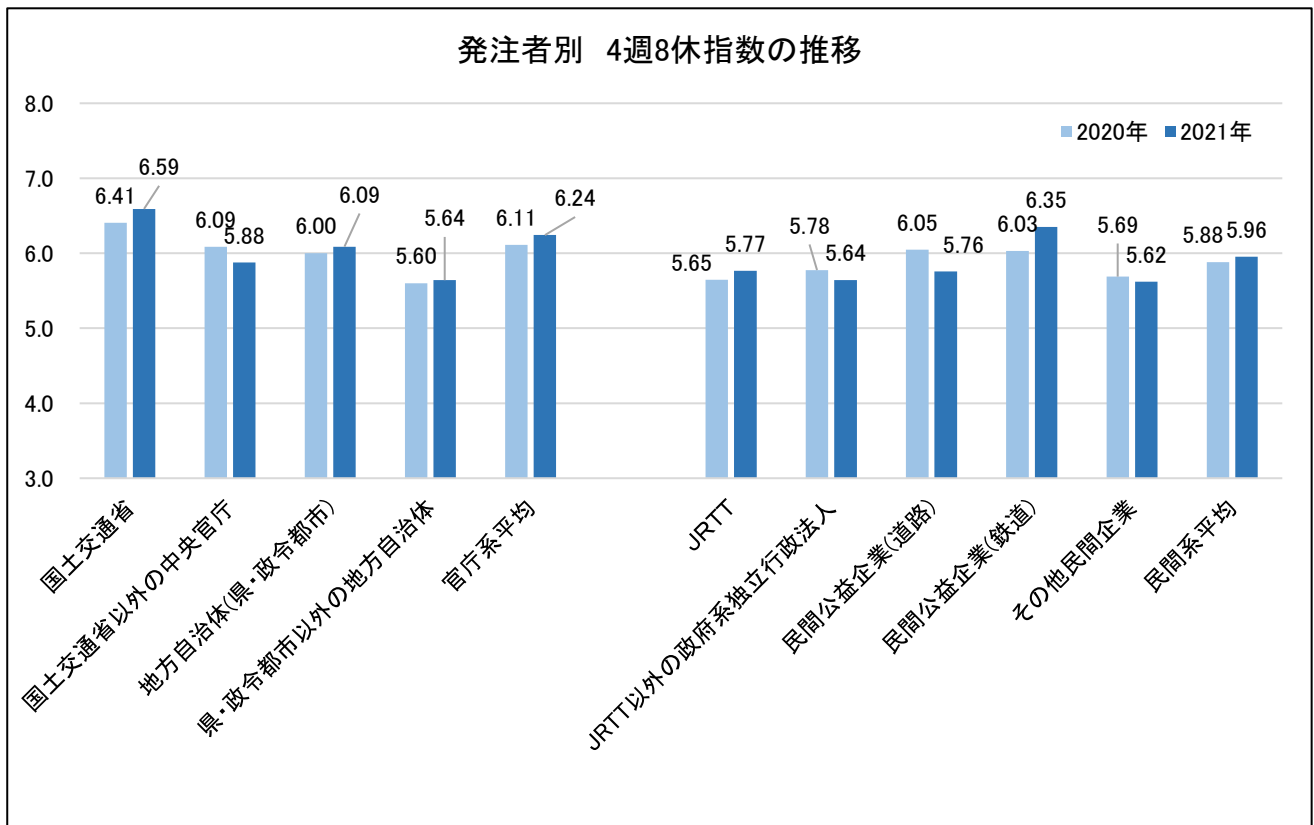
土木 4閉所未満の内訳(0閉所-0.3%、1閉所-1.3%、2閉所-1.7%、3閉所-1.9%)

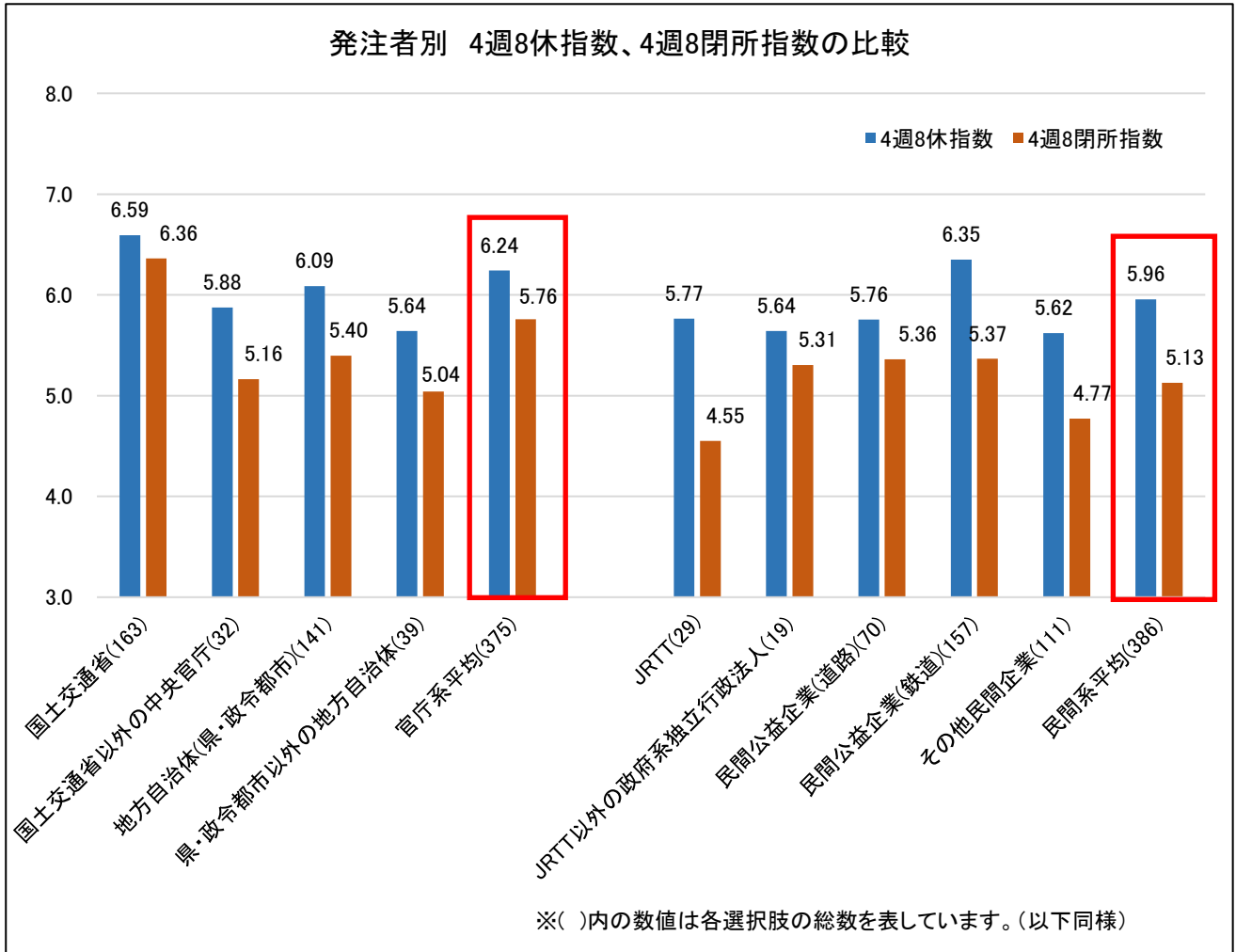
建築 4閉所未満の内訳(0閉所-0.0%、1閉所-0.8%、2閉所-3.3%、3閉所-13.6%)

2021年9月の土木作業所の休日取得状況は平均で 7.61休 6.79閉所 であり、4週8休・閉所指数に換算すると 6.09休 5.43閉所 となった。2020年9月は平均 7.49休 6.53閉所、4週8休・閉所指数換算で 6.00休 5.22閉所 だった。指数換算で2020年調査から休日 0.09増、閉所 0.21増となっており、休日取得、閉所ともに若干ではあるが増加していることがうかがえる。

2. 発注者別

民間系の方が官庁系よりも4週8休指数と4週8閉所指数の差が大きい



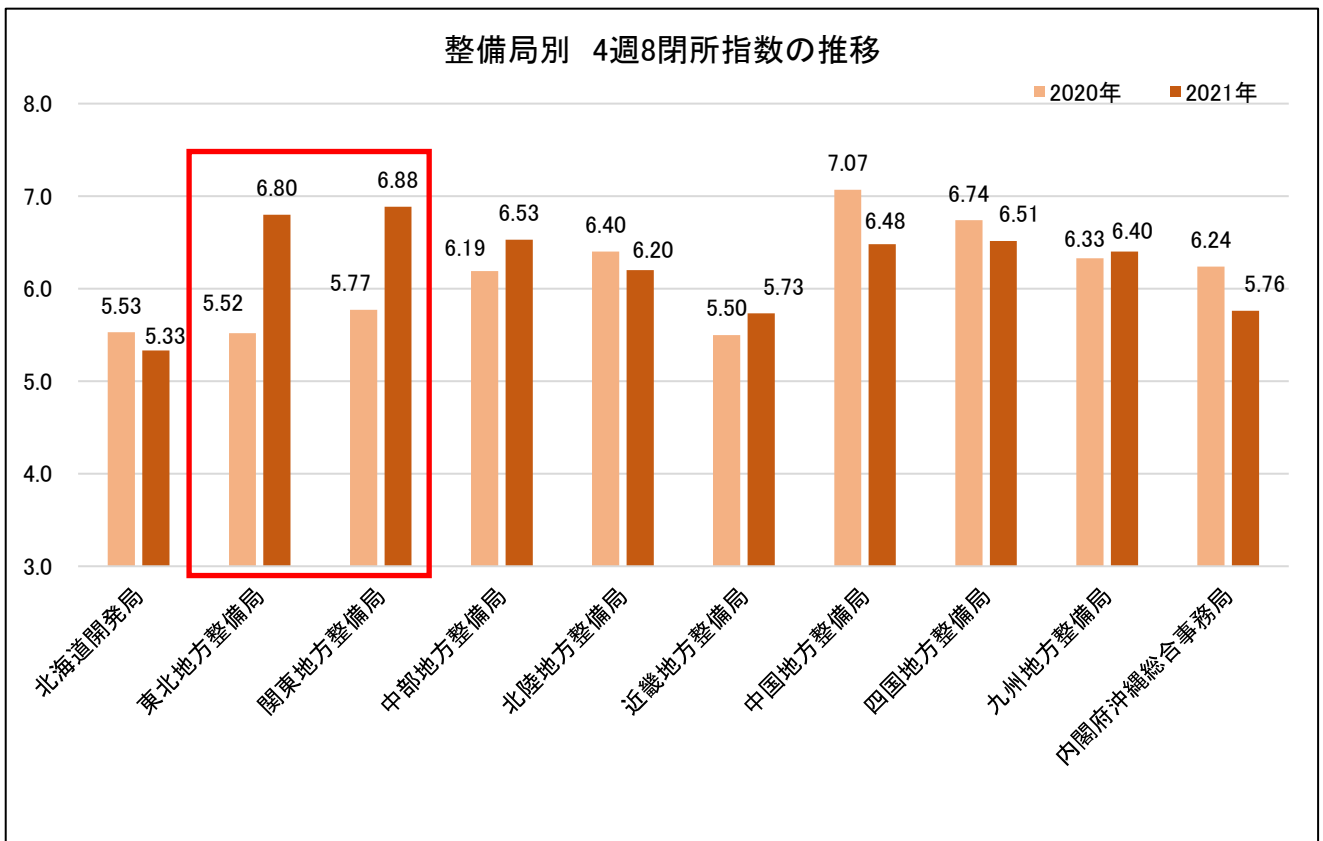
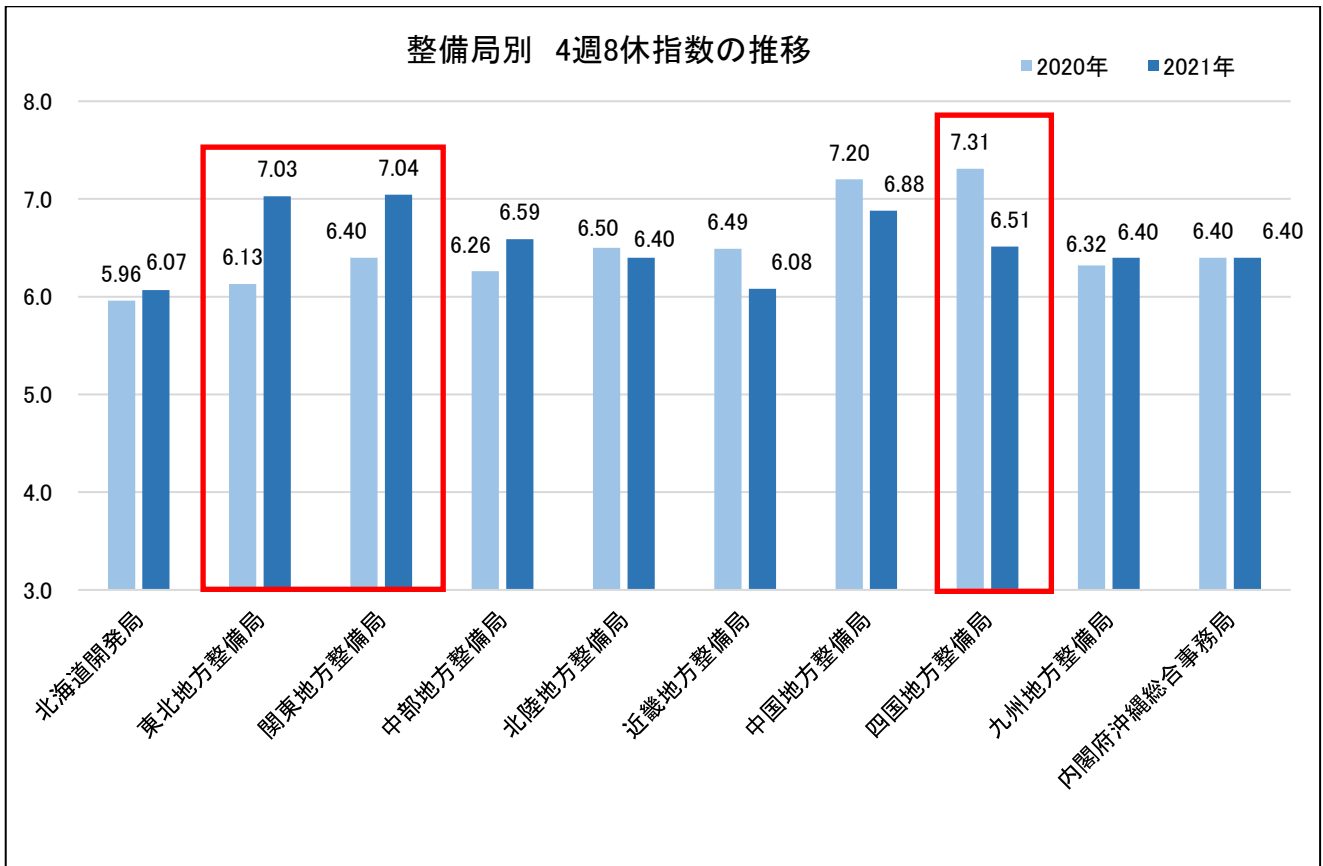


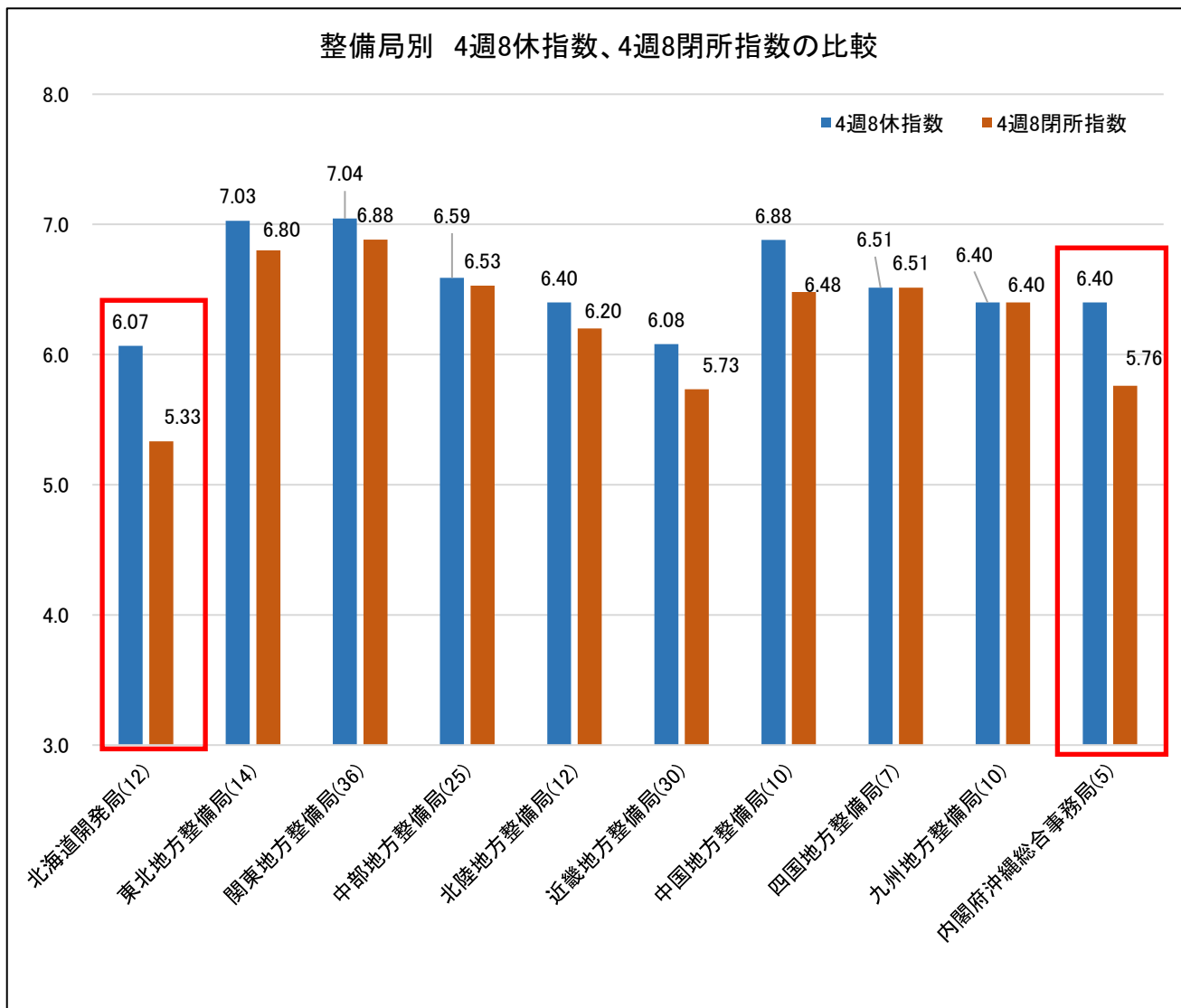
2020年調査と比べ4週8閉所指数は、ほとんどの発注者で増加した。

国土交通省では、休日指数と閉所指数の差が小さいため、閉所による休日取得が進んでいると思われる。また、官庁系に比べて、民間系の方が休日と閉所の開きが大きかった結果となった。

3. 地方整備局別

ほとんどの地方整備局で4週8休指数、4週8閉所指数にほぼ差が無い





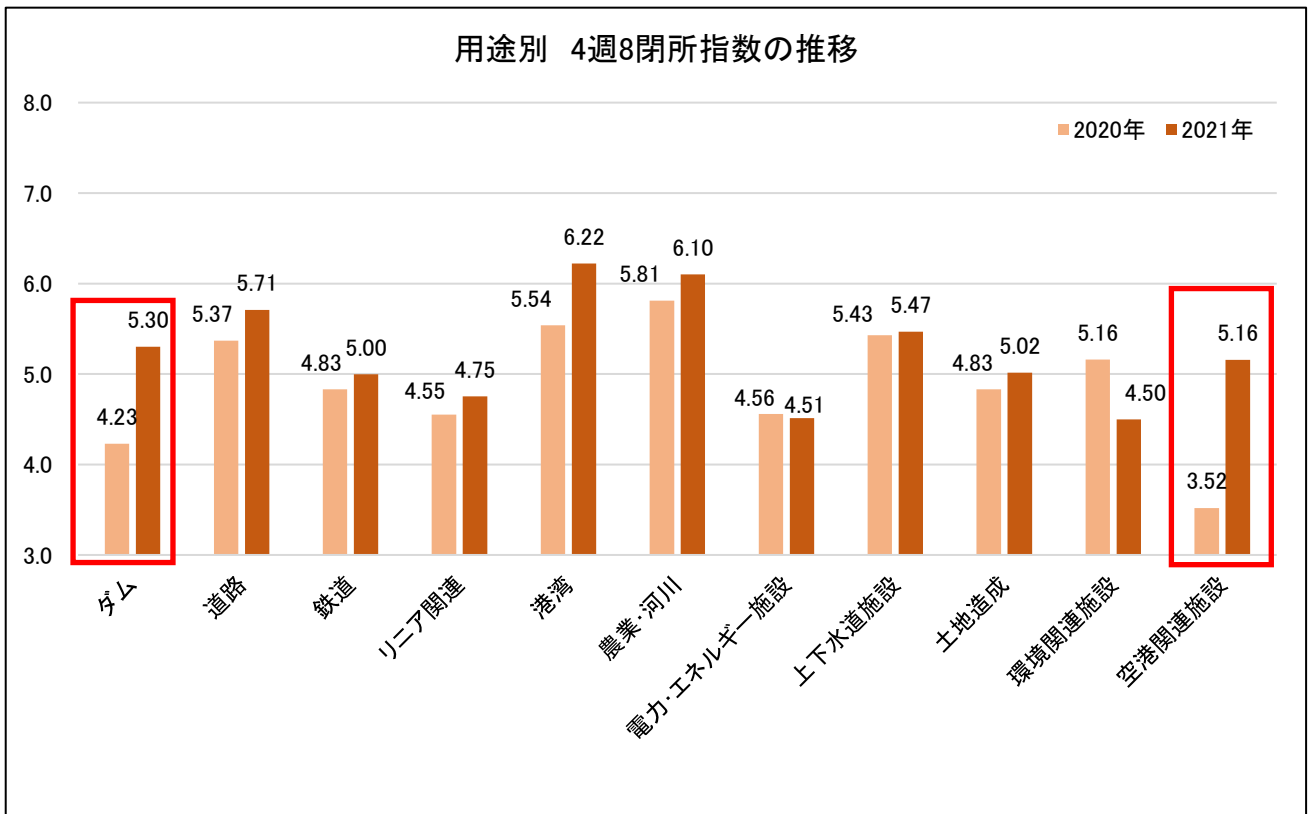
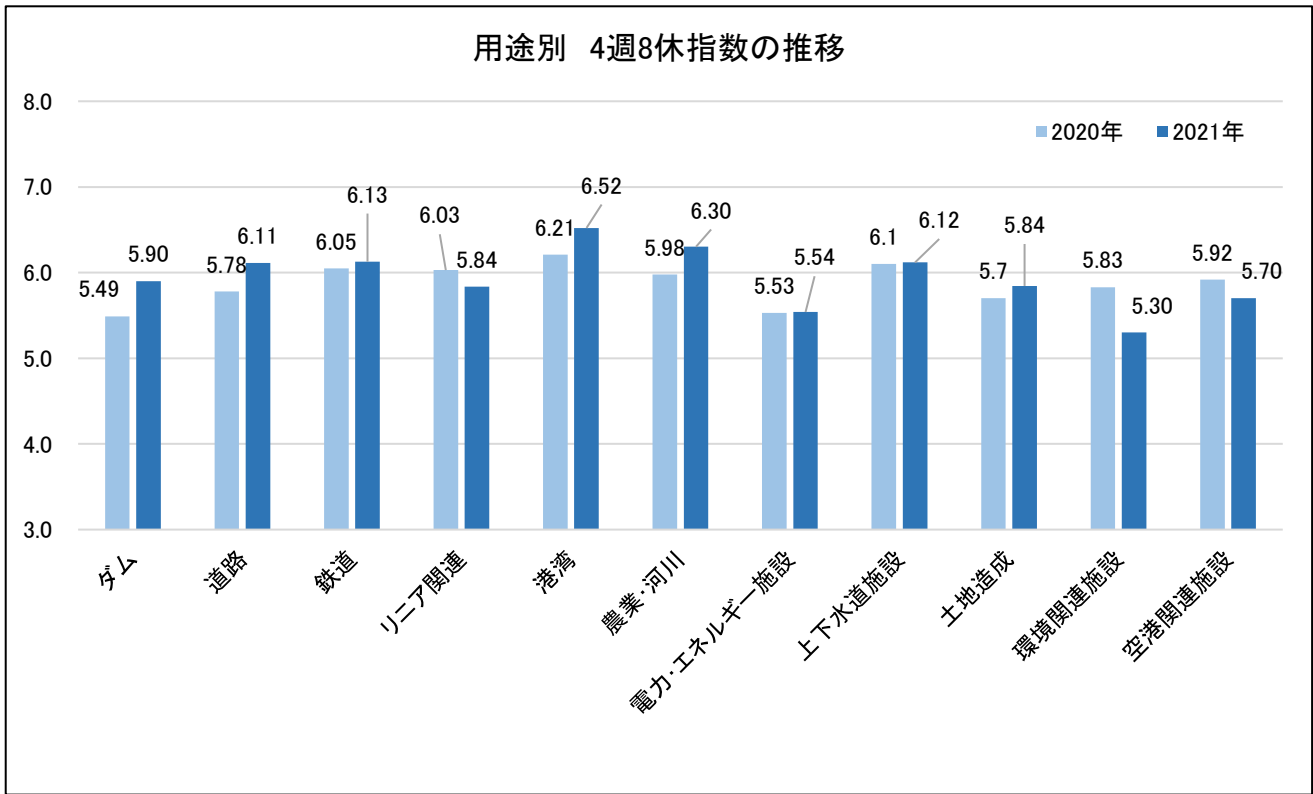
4週8休指数では東北地方整備局、関東地方整備局で2020年調査より大幅に増加し、一方で四国地方整備局では減少した。

4週8閉所指数でも、東北地方整備局、関東地方整備局が2020年調査よりも大幅に増加した。

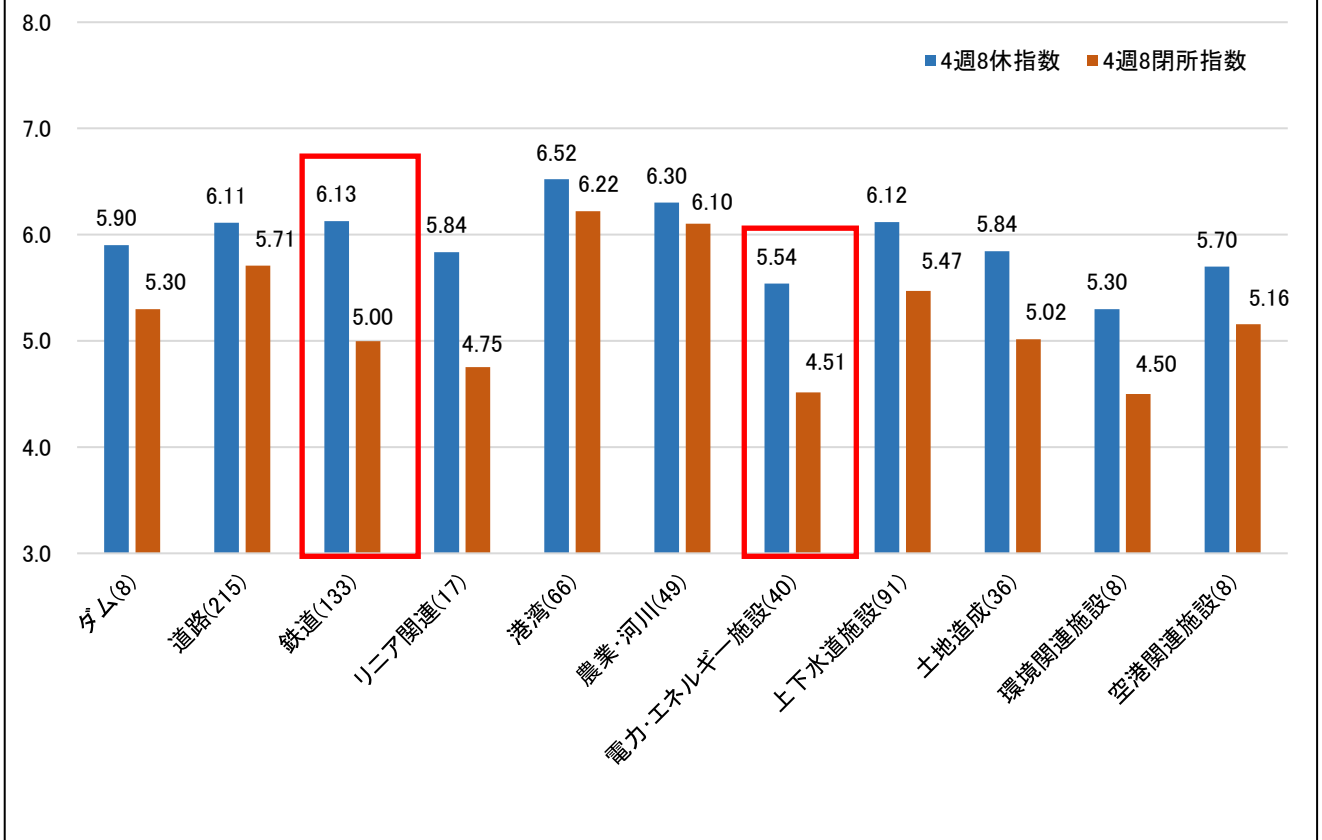
また、4週8休指数と4週8閉所指数を比較すると、ほとんどの地方整備局で差があまりないことから、閉所による休日取得が進んでいることがうかがえる。一方で、北海道開発局と内閣府沖縄総合事務局は4週8休指数と4週8閉所指数の差が大きいことから、交代でしか休日取得できないことがうかがえる。

4. 用途別

ほとんどの用途で4週8閉所指数が2020年調査よりも増加



用途別 4週8休指数、4週8閉所指数の比較

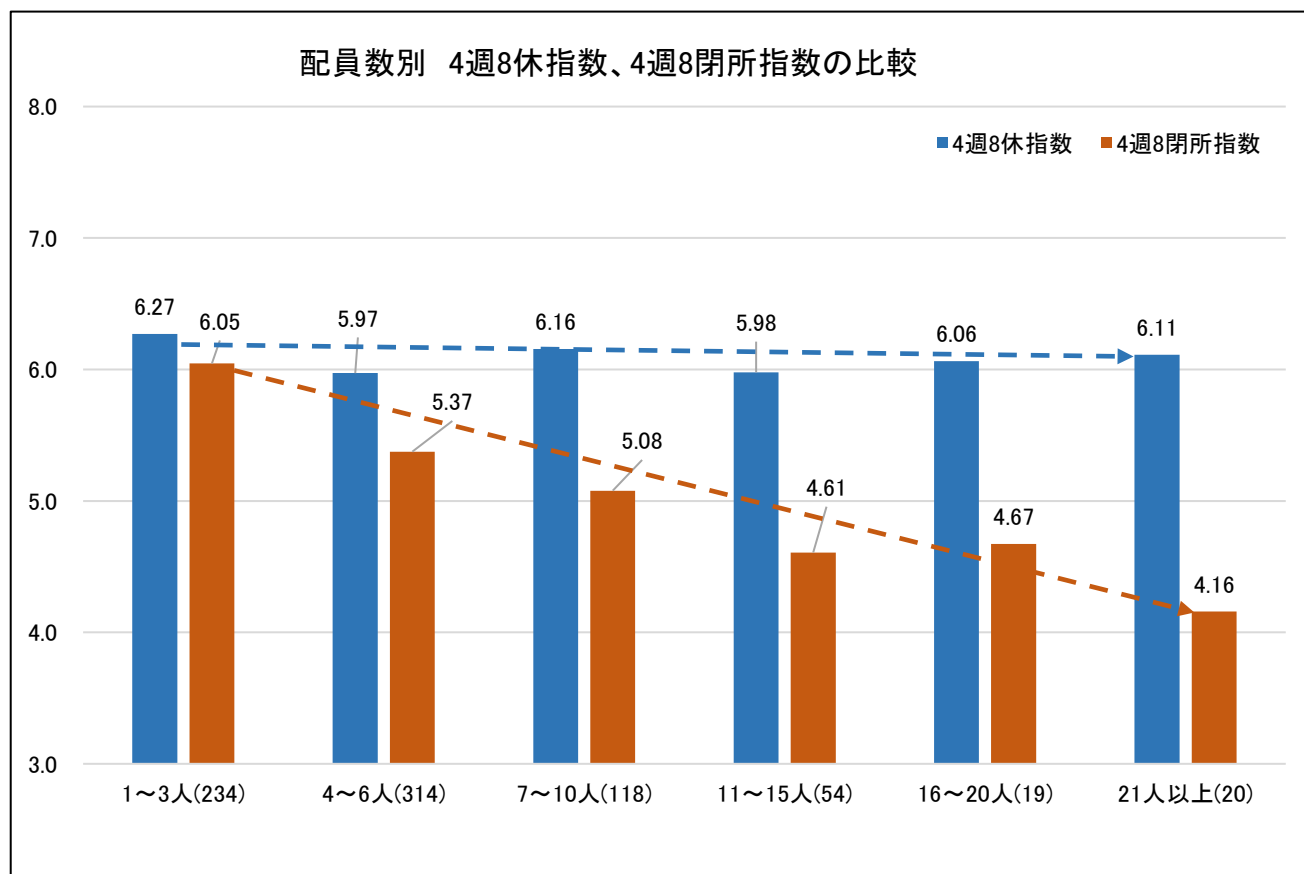
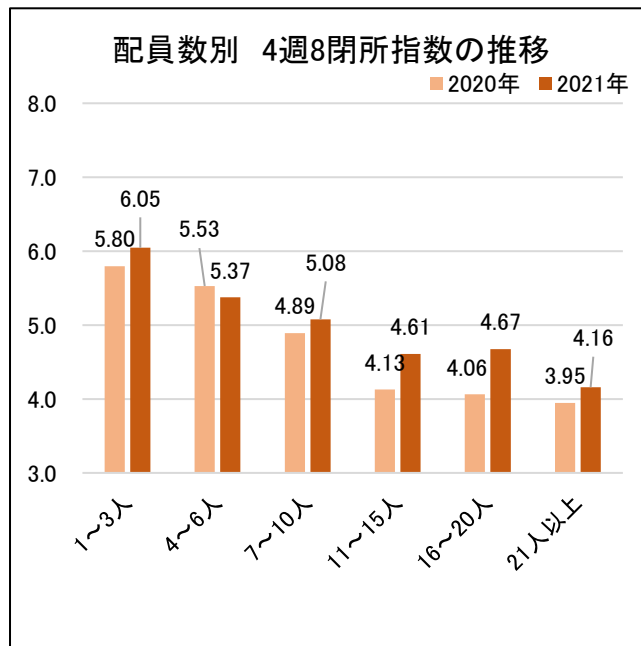
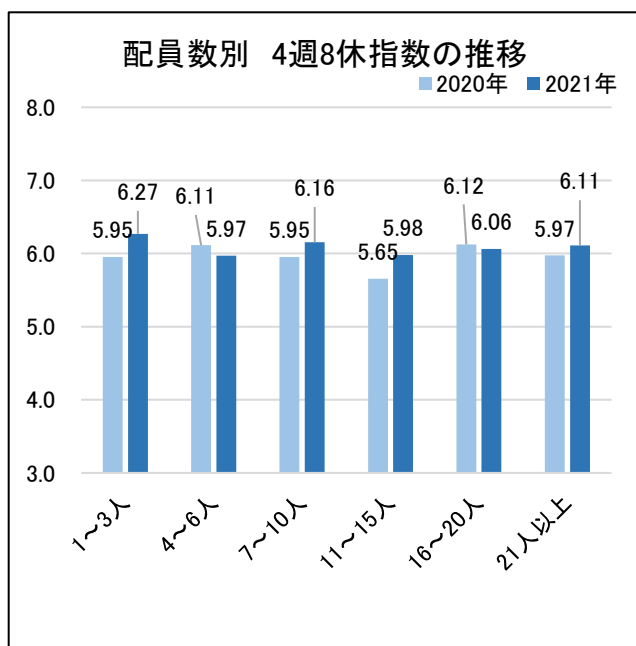


4週8休指数、4週8閉所指数ともに増加傾向であり、特にダム、空港関連施設の4週8閉所指数が2020年調査よりも大幅に増加した。

一方で、鉄道、電力・エネルギー施設では、他の用途の作業所と比べると閉所による休日取得が困難な状況がうかがえる。

5. 配員数別

配員数が多い作業所ほど閉所指数が下がる傾向

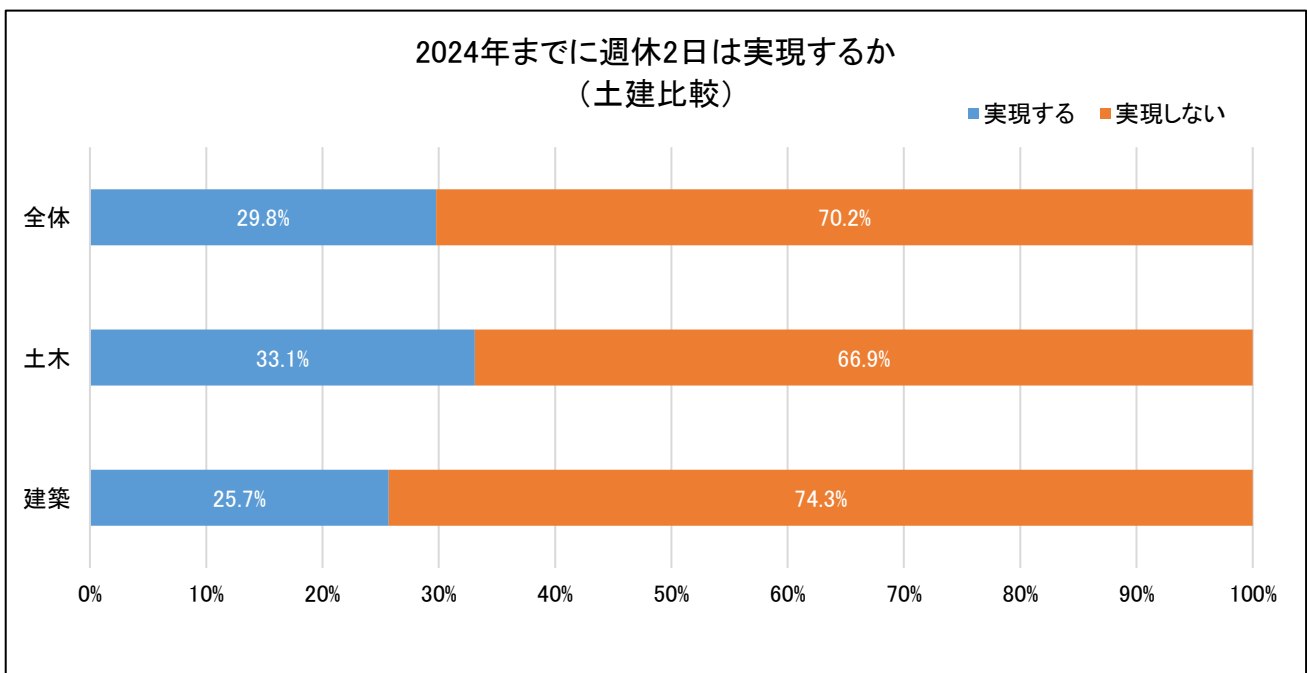
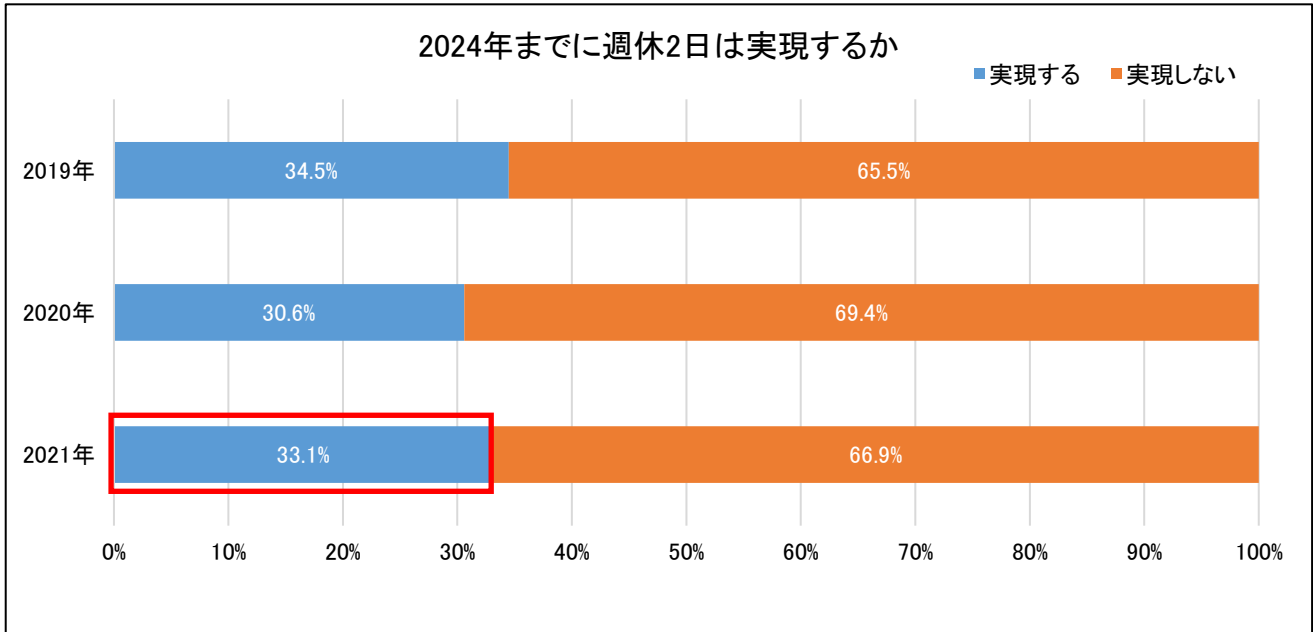


配員数が多くなるにつれて4週8休指数と4週8閉所指数の差が大きくなる結果となった。4週8休指数、4週8閉所指数ともに増加傾向ではあるが、規模が大きくなるほど閉所ではなく、交代でしか休日取得できない作業所が一定数あることがうかがえる。

Ⅱ. 2024年までの週休2日(原則土曜閉所)の実現可能性

1. 土木全体

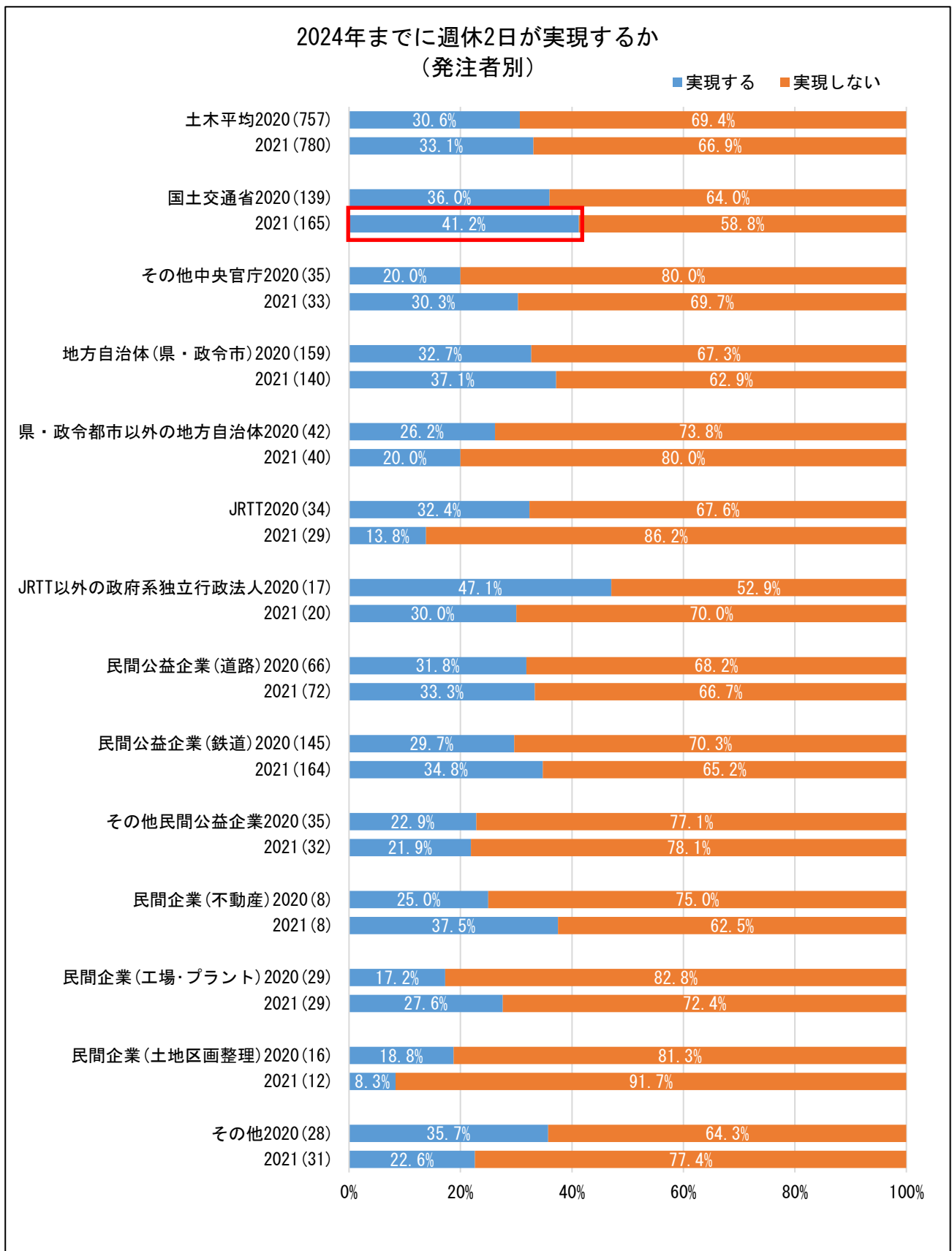
「実現する」の割合はほとんど変化がない



2024年までに週休2日は「実現する」と回答した作業所の割合は3割程度に留まっている。週休2日が取得できている作業所は増加してきているが、いまだに週休2日の実現には懐疑的であると思われる。

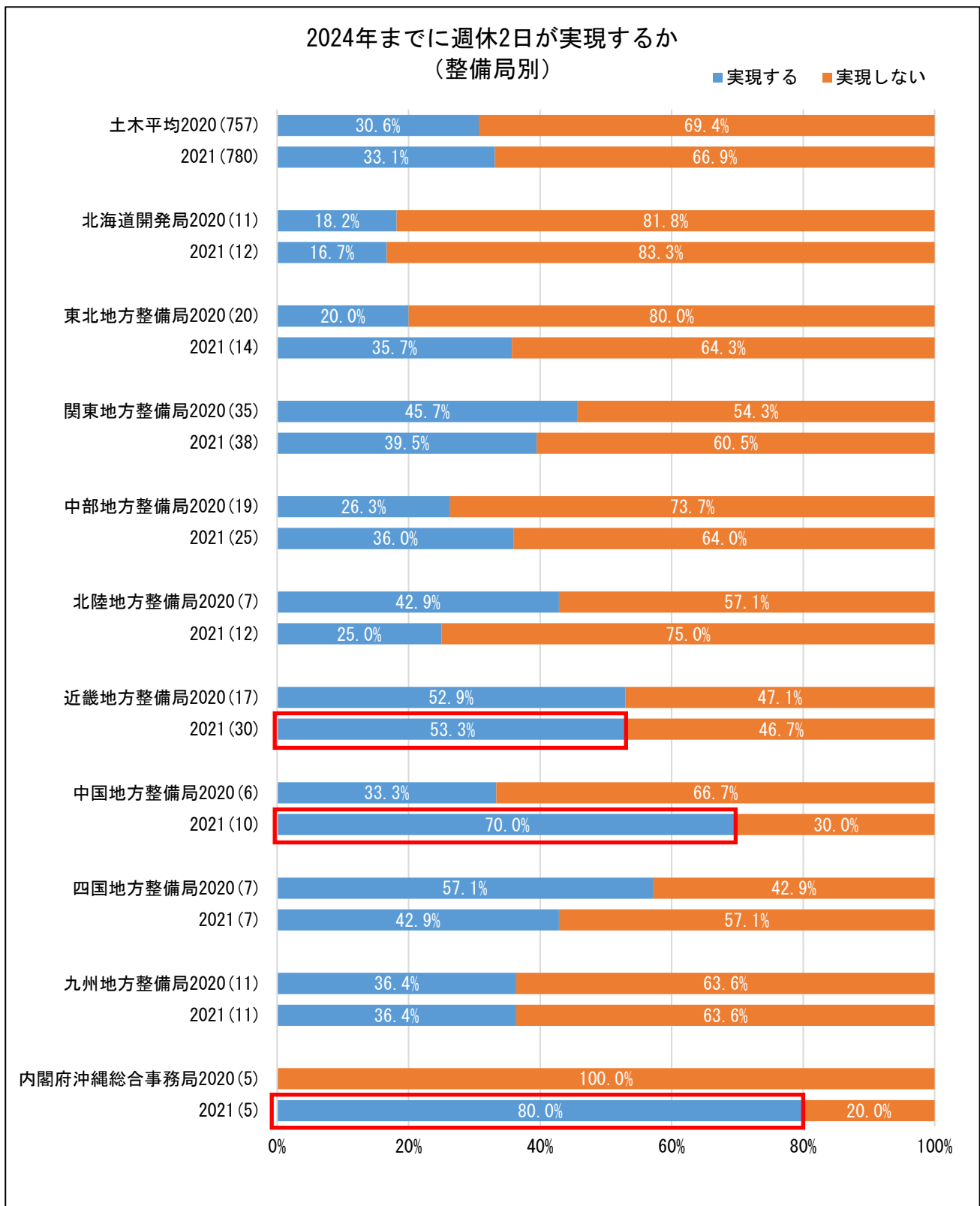
2. 発注者別

国土交通省でも「実現する」の割合が4割に留まる



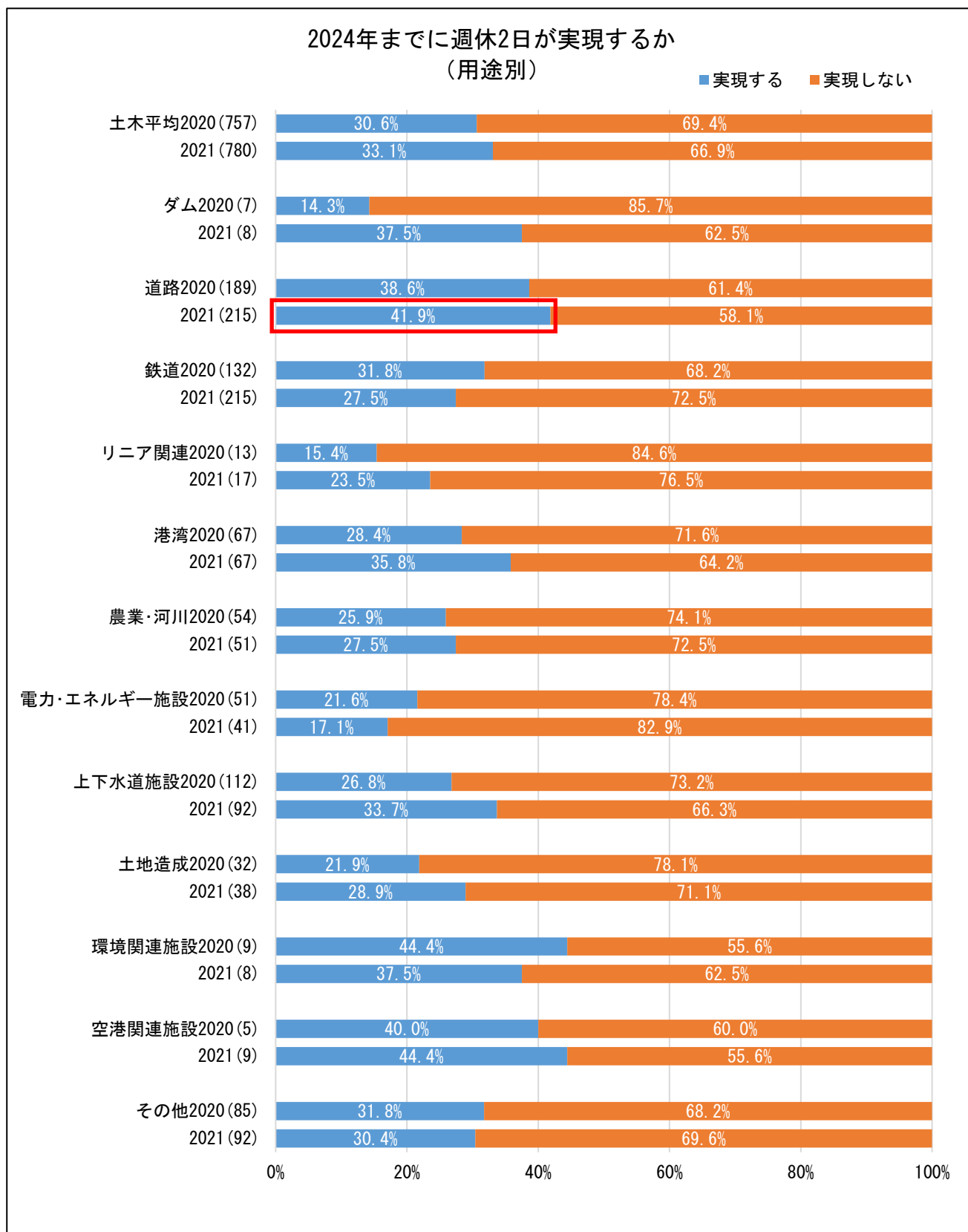
3. 地方整備局別

近畿、中国地方整備局、沖縄総合事務局で「実現する」の割合が多い



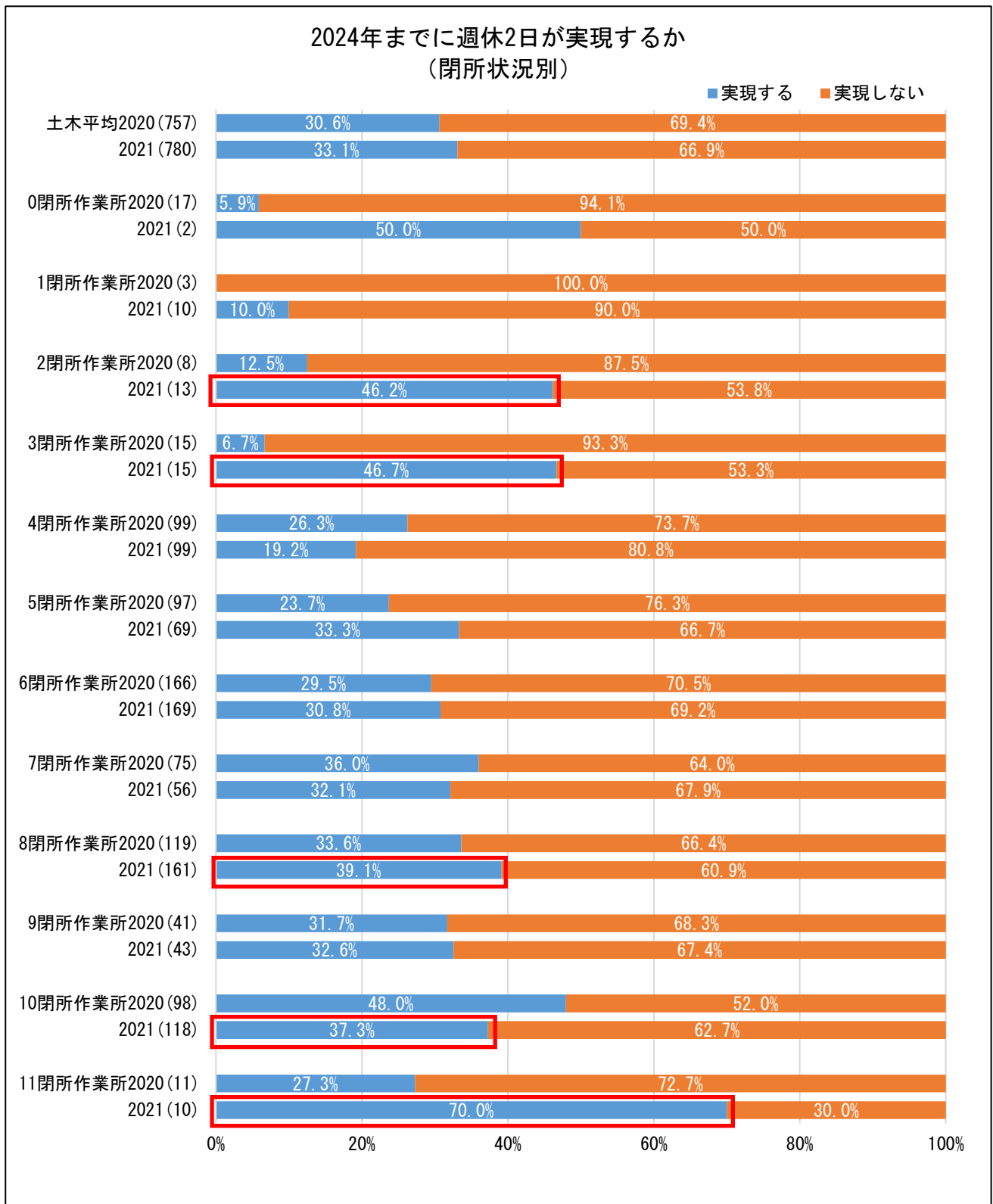
4. 用途別

道路で「実現する」の割合が多い



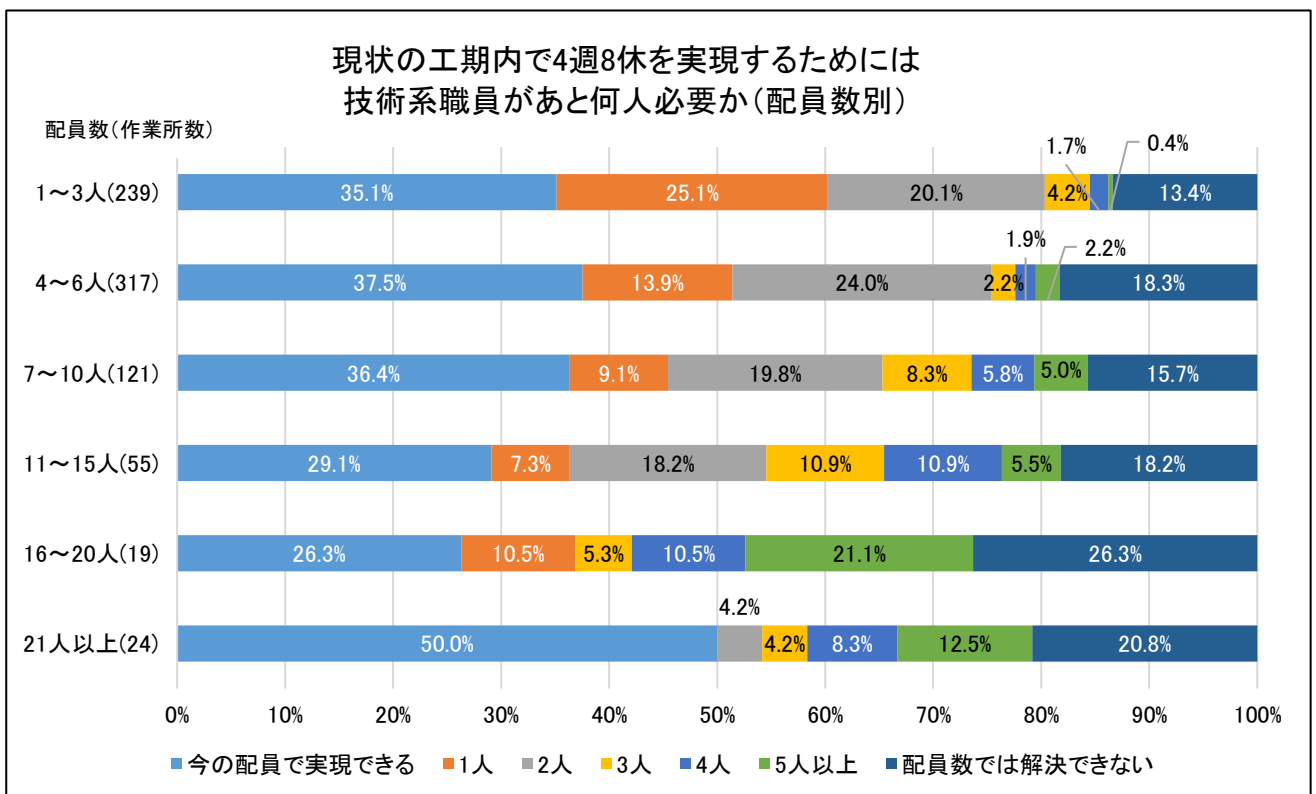
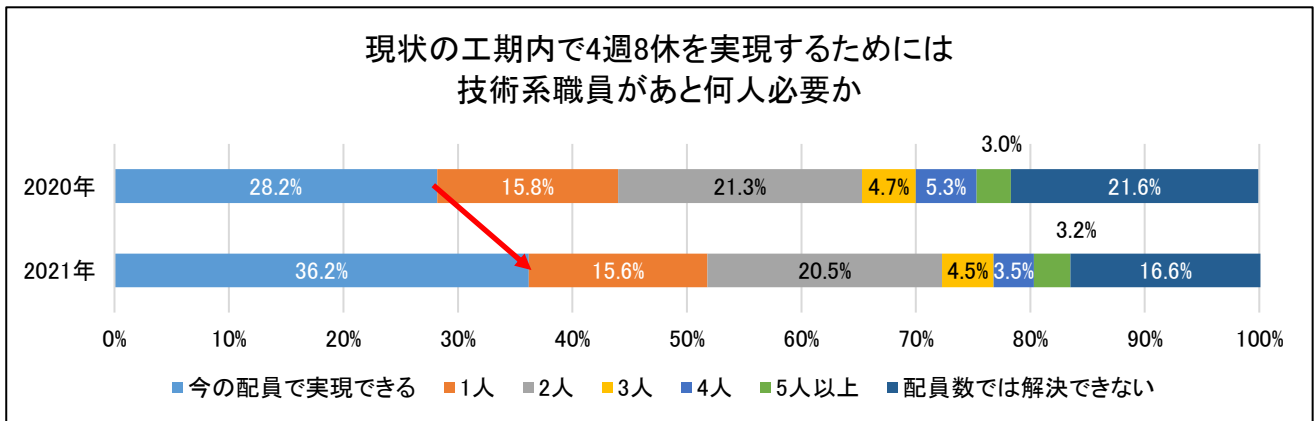
5. 閉所状況別

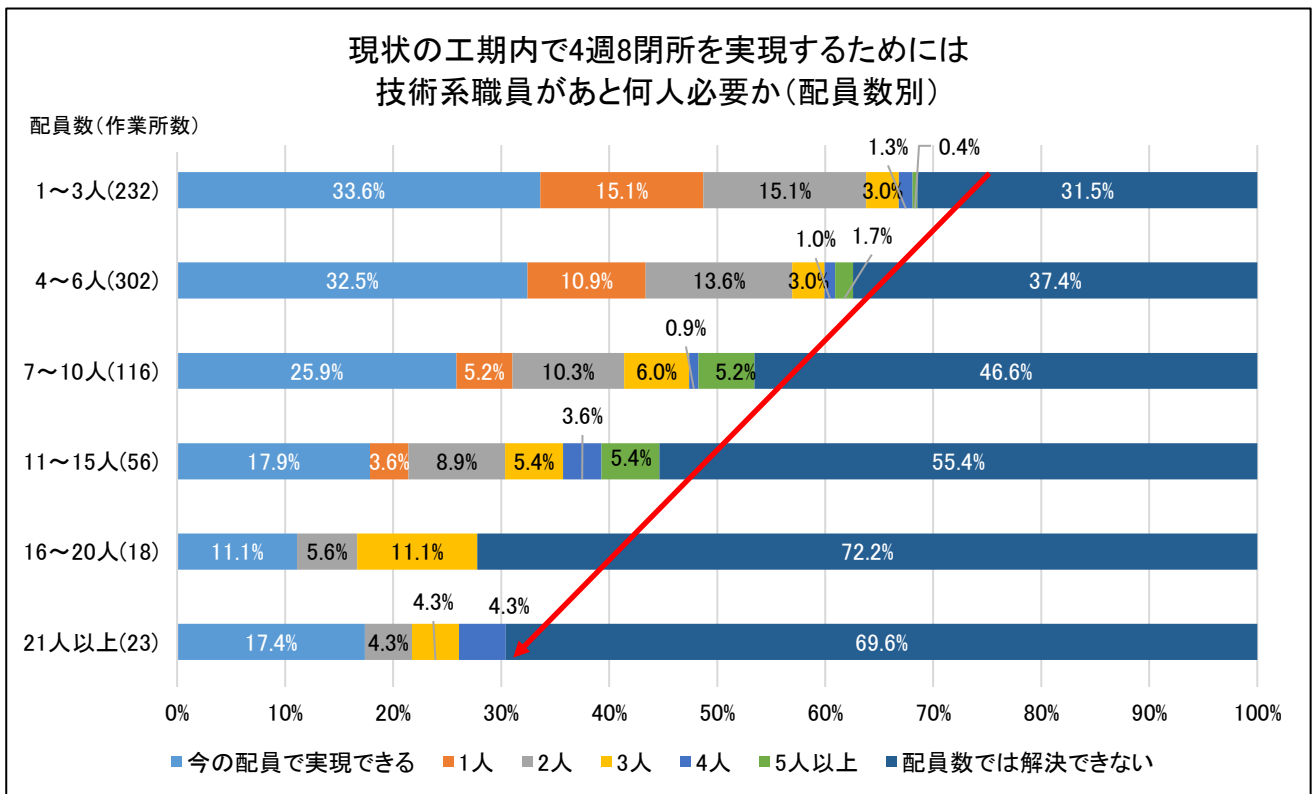
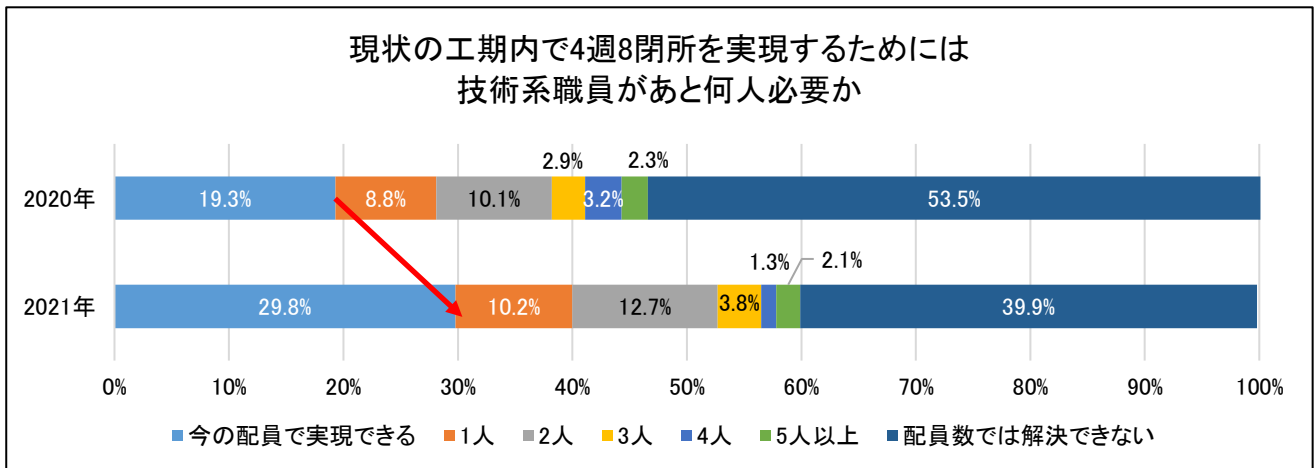
2 閉所、3 閉所、8 閉所、10 閉所、11 閉所の作業所で「実現する」の割合が多い



Ⅲ.4 週8休、4週8閉所を実現するための必要人員

4週8休、4週8閉所ともに「今の配員で実現できる」の割合が増加



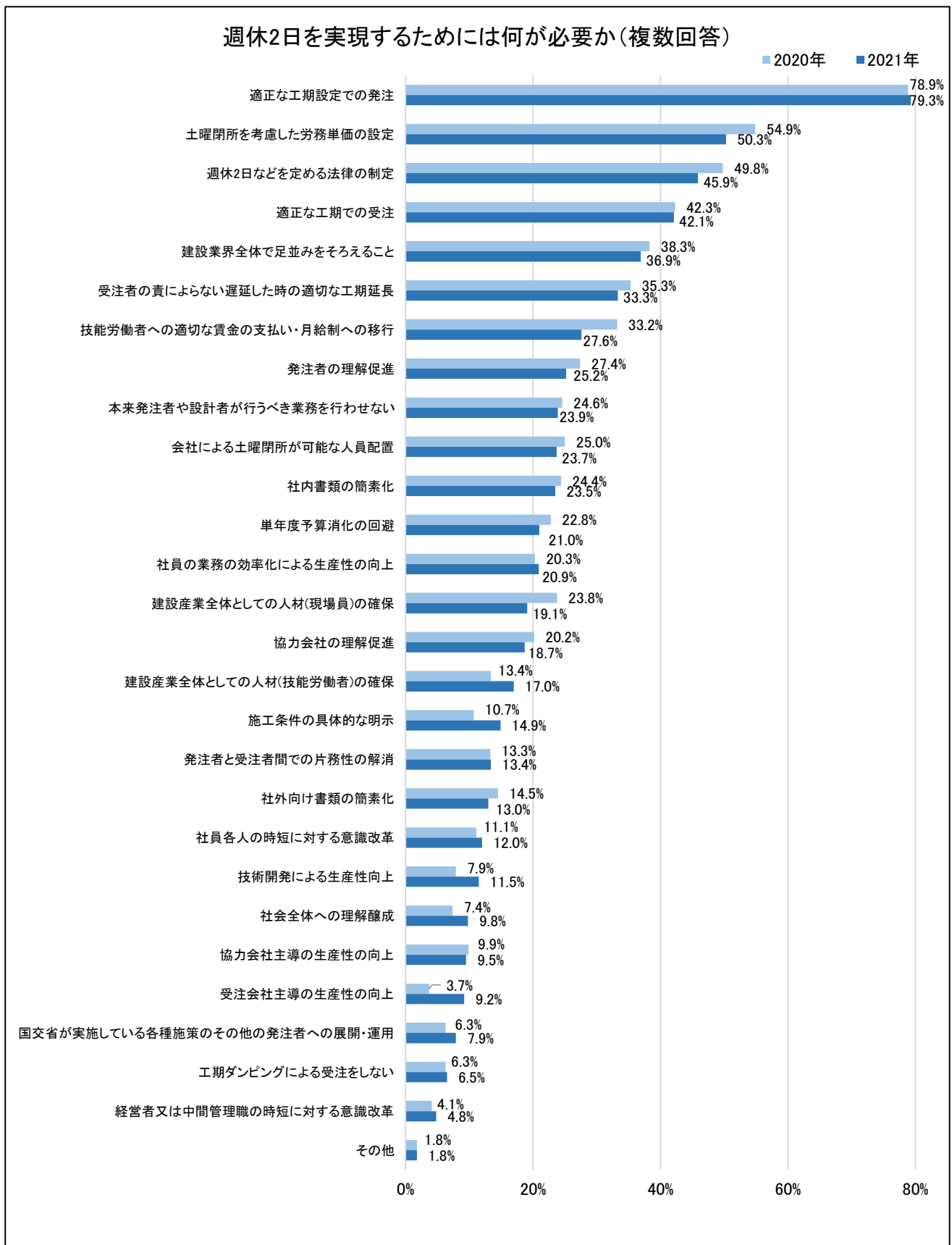


2020年調査よりも、4週8休、4週8閉所ともに、「今の配員で実現できる」と回答した割合が増え、「配員数では解決できない」と回答した割合が減った。

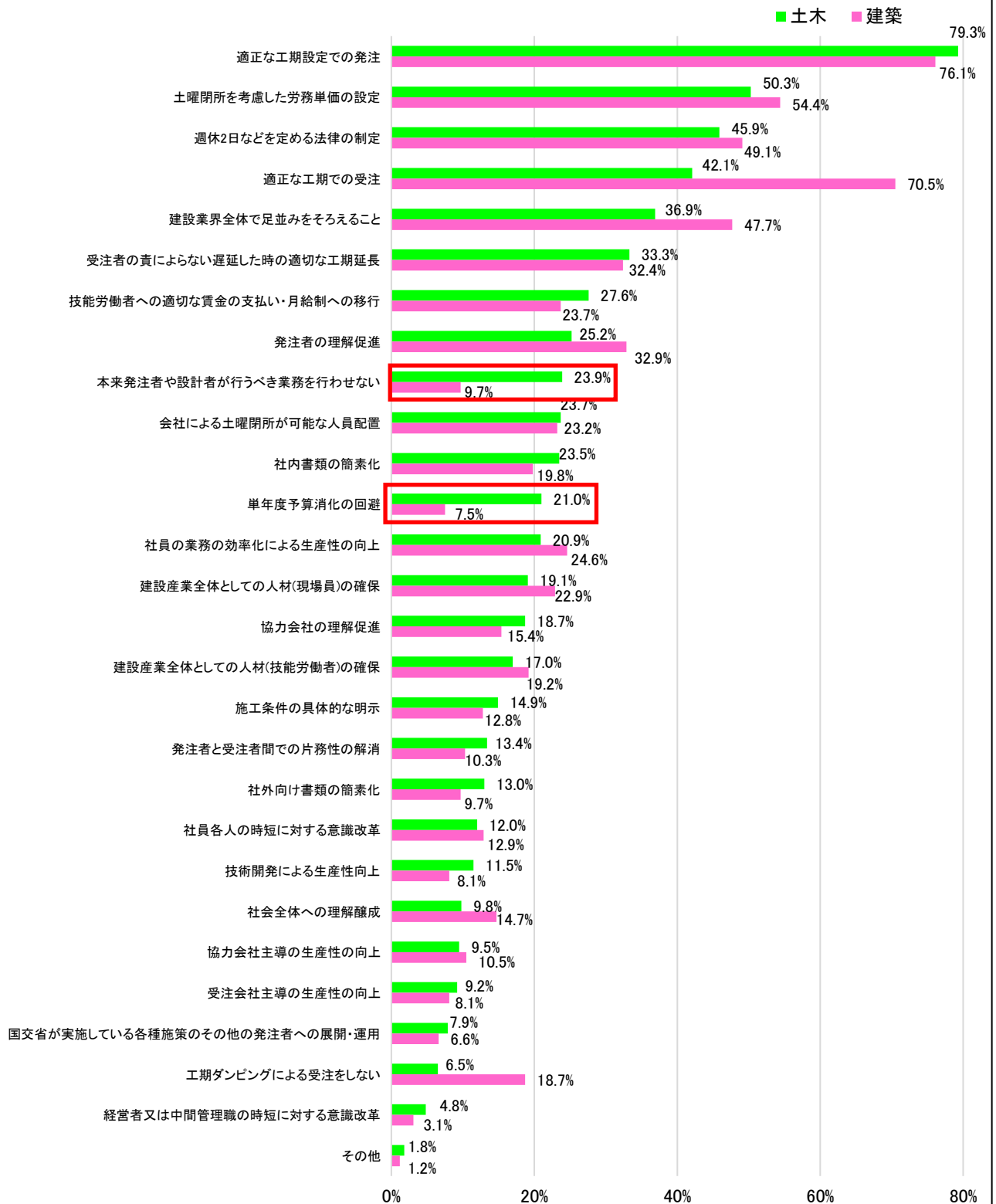
しかし、4週8閉所については依然として配員数が多くなるほど「配員数では解決できない」と回答する割合が増える結果となった。

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

発注者による「適正な工期設定での発注」を望む声が多い



週休2日を実現するためには何が必要か（土建比較 複数回答）



適正な工期設定での受発注や週休2日などを定める法律の制定、土曜閉所を考慮した労務単価の設定、建設業界全体で足並みをそろえること、といった項目を選択する割合が多い。また、本来発注者や設計者が行うべき業務を行わせない、単年度予算消化の回避といった項目が建築よりも割合が多い結果となった。

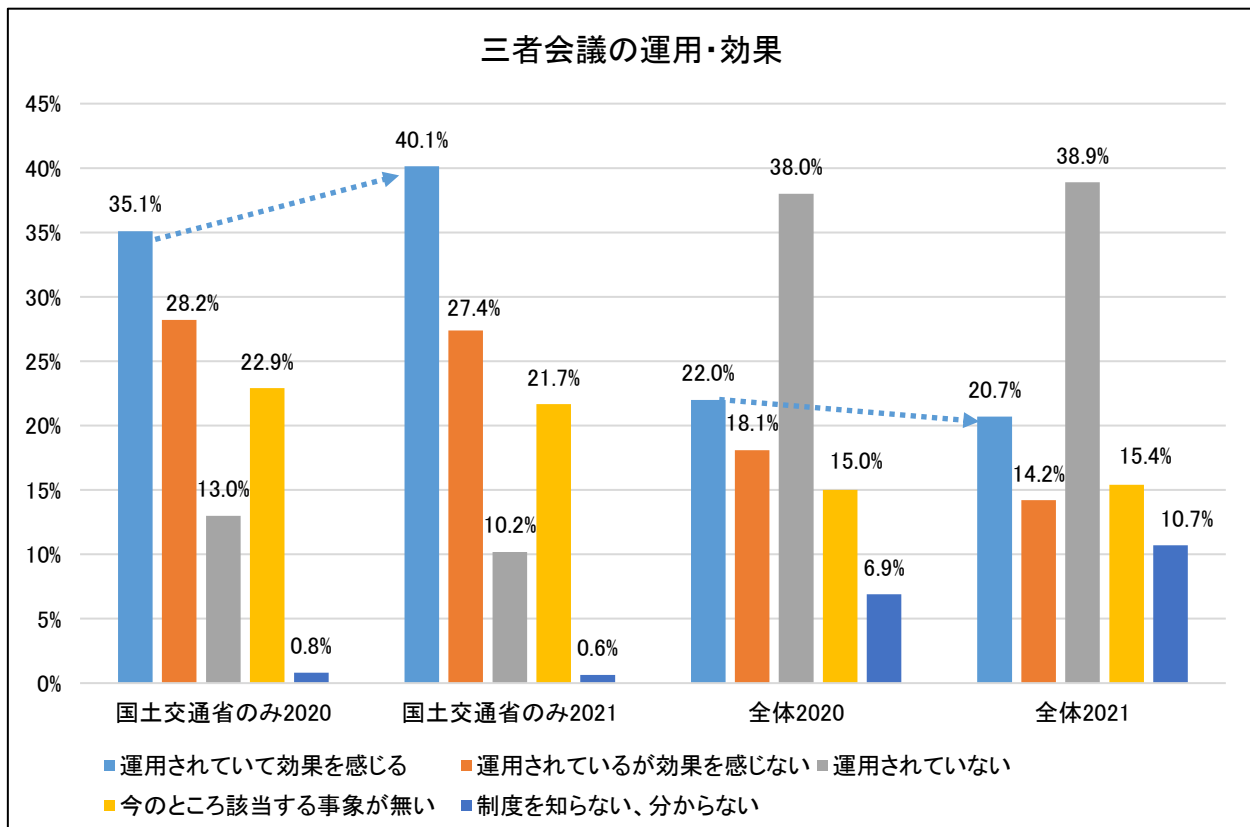
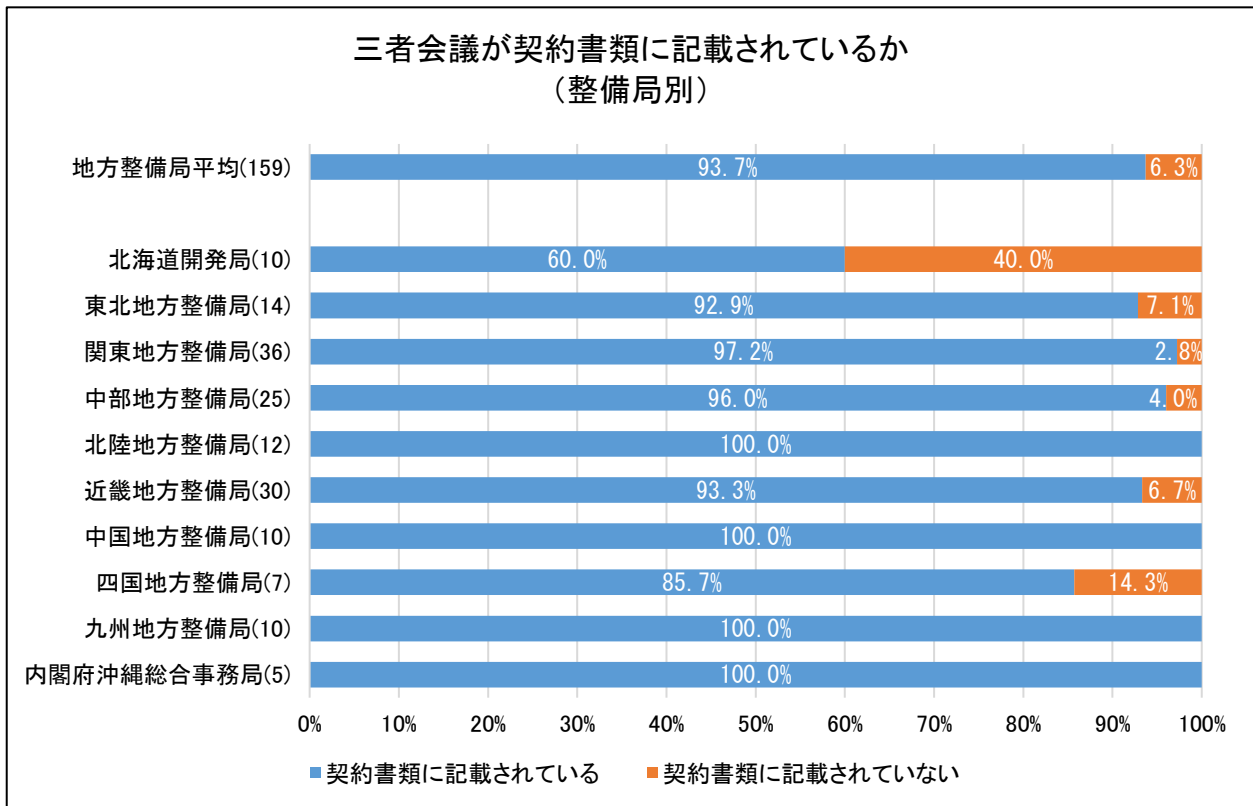
「工期に関する基準」は示されたものの、実際に週休2日が加味された契約が浸透するには発注者の理解が重要であると思われる。

V. 国土交通省の各種施策の状況について

1. 各施策の記載・運用・効果

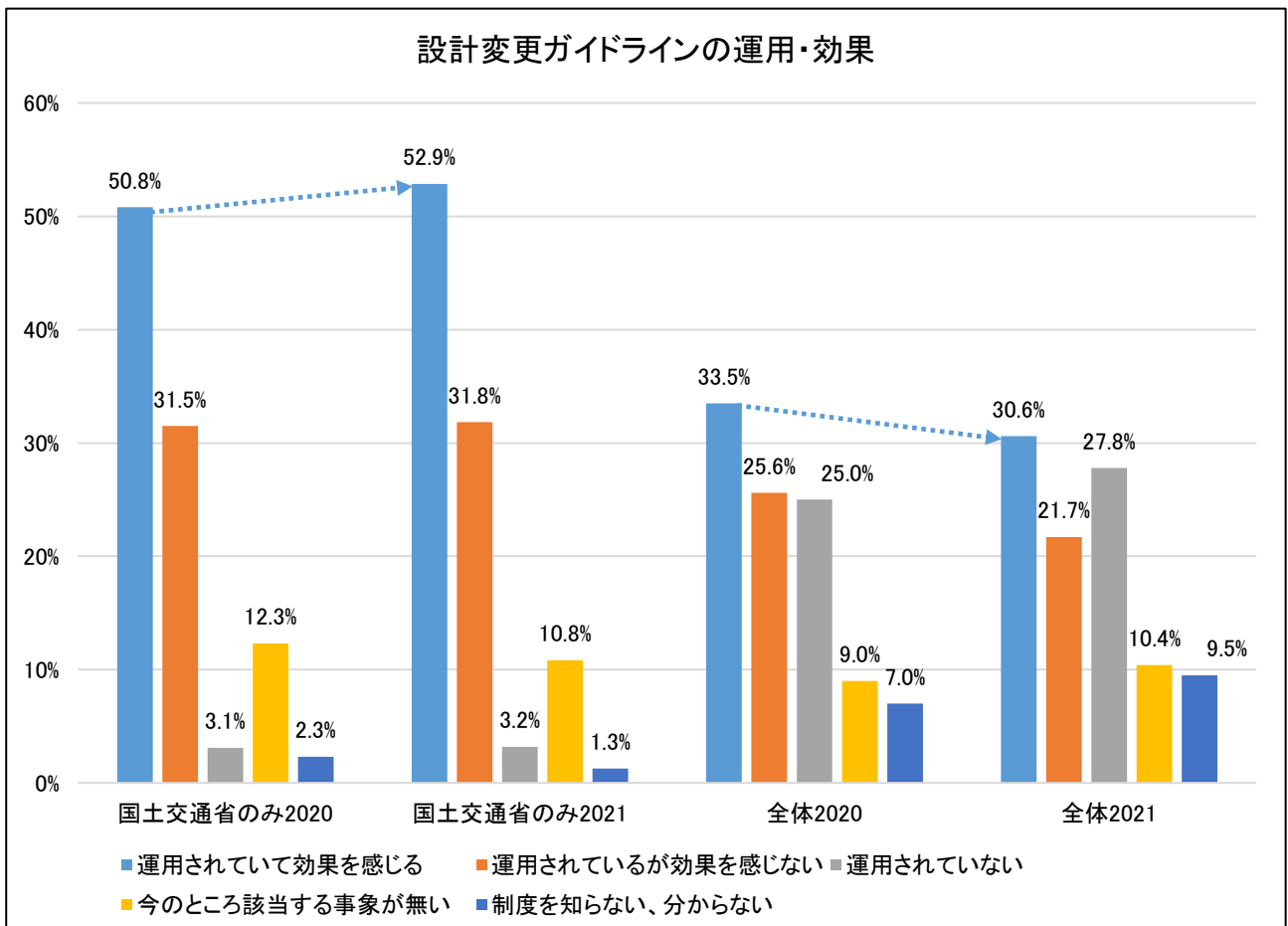
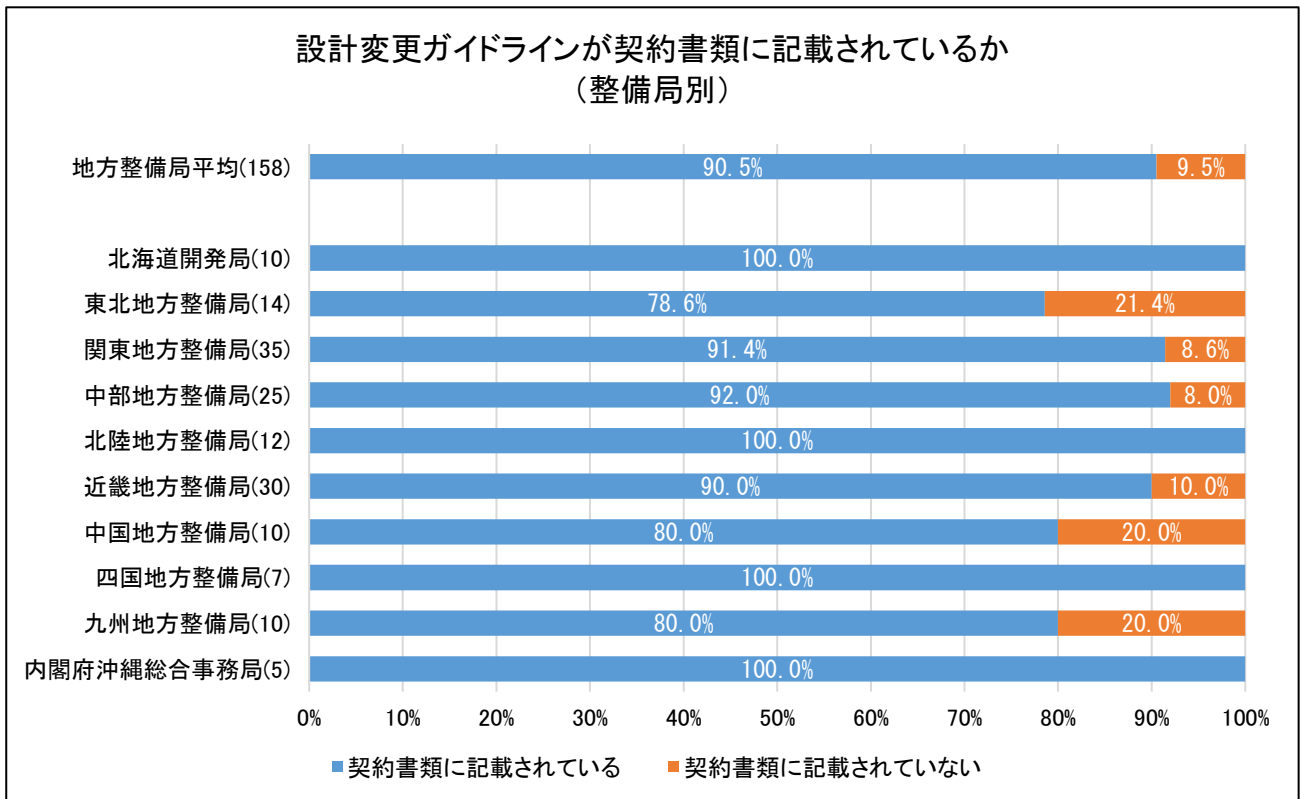
【三者会議】

国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増加したが、全体では微減



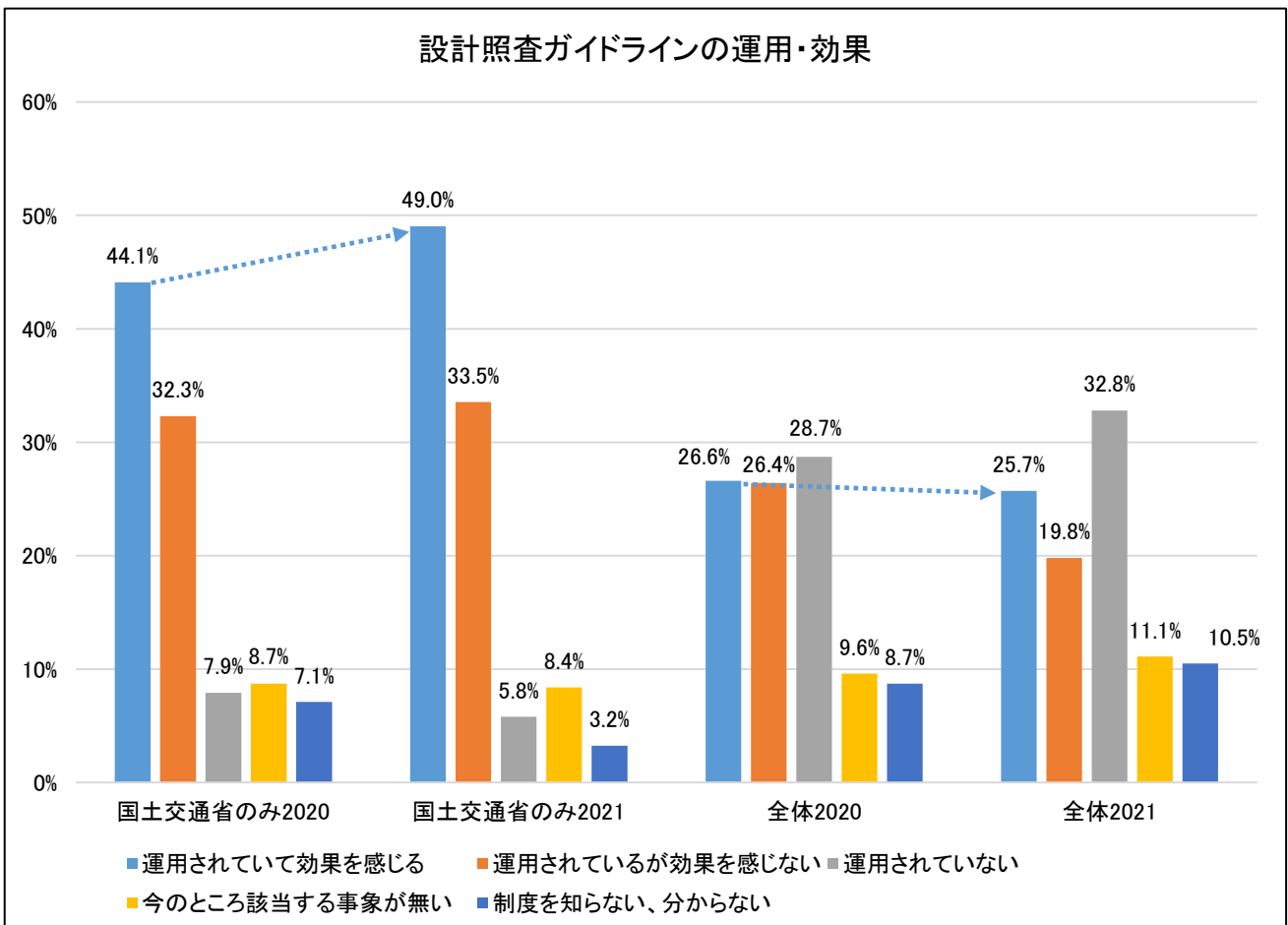
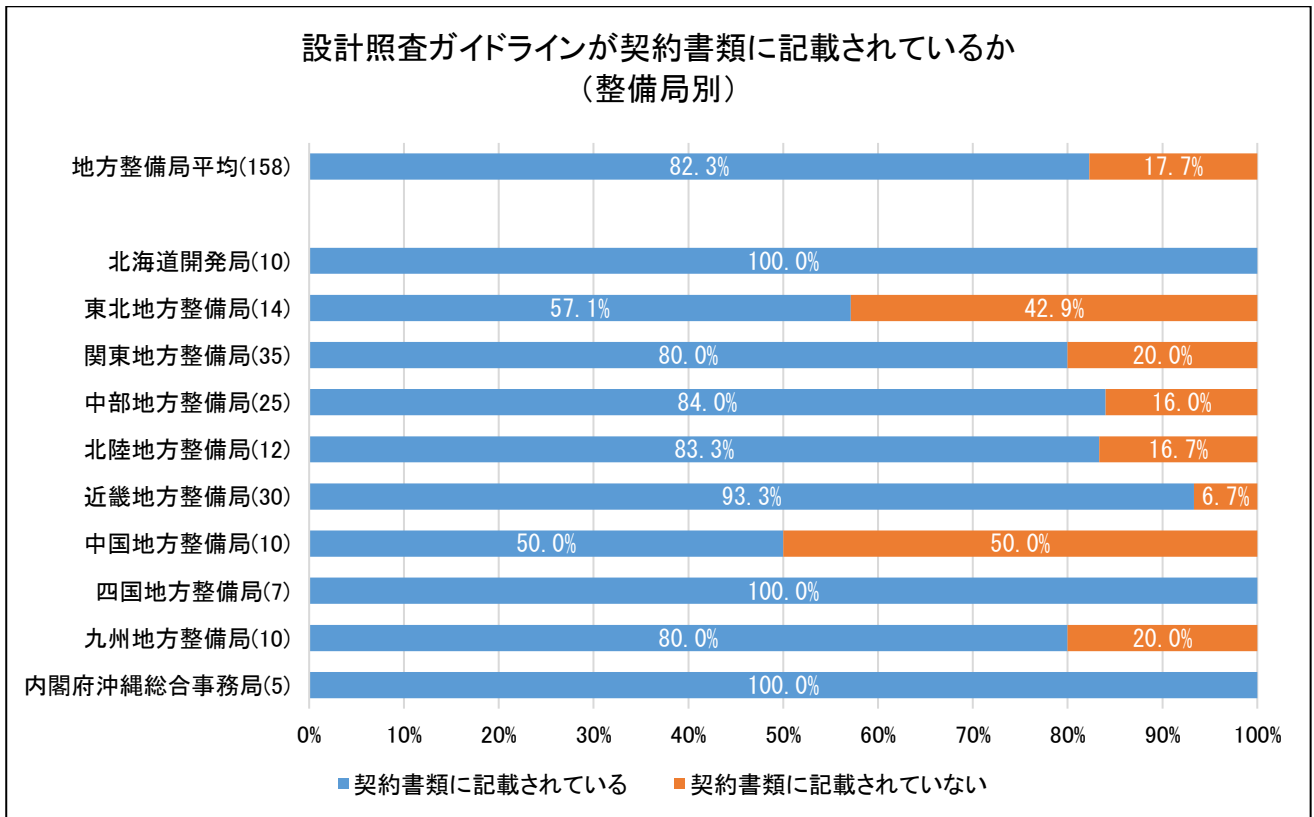
【設計変更ガイドライン】

国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が微増したが、全体では微減



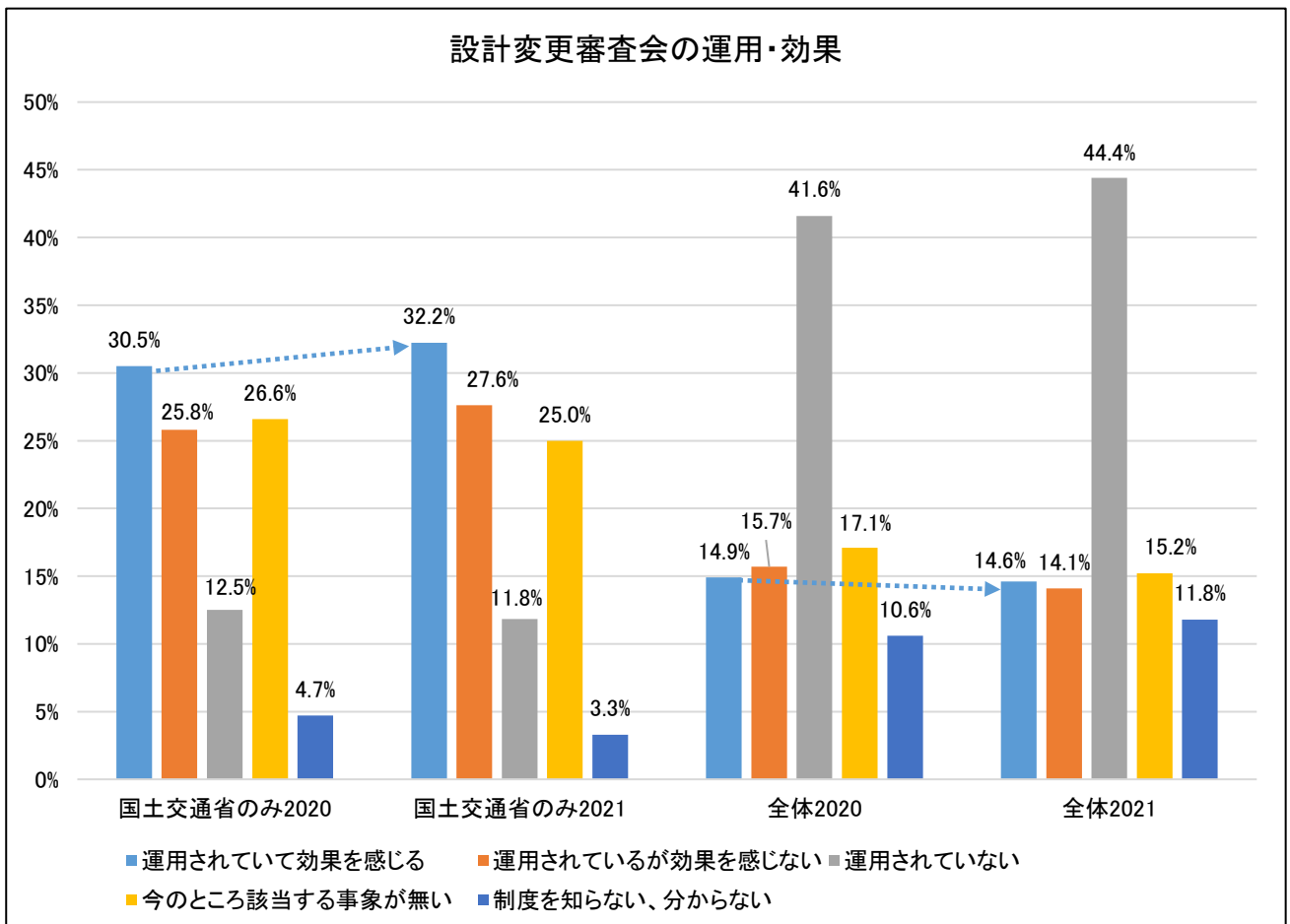
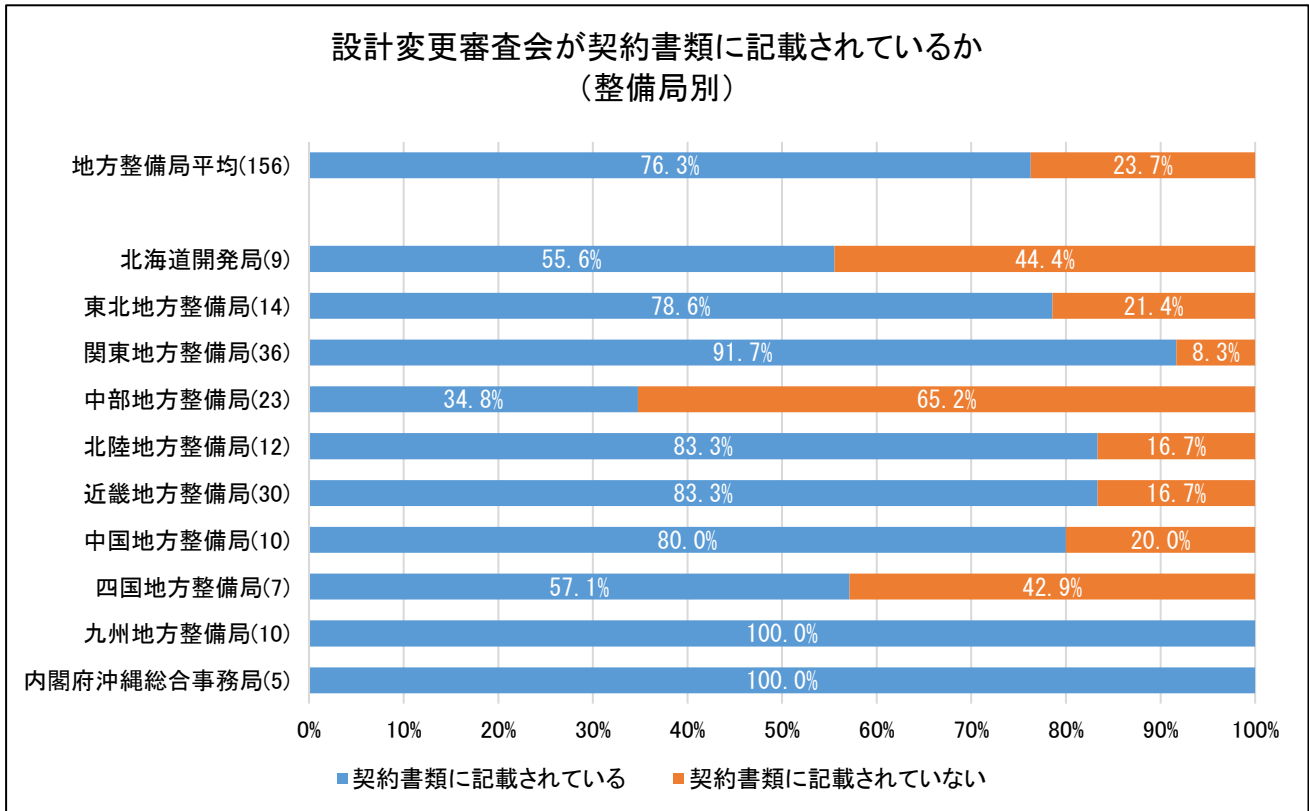
【設計照査ガイドライン】

国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増加したが、全体では微減



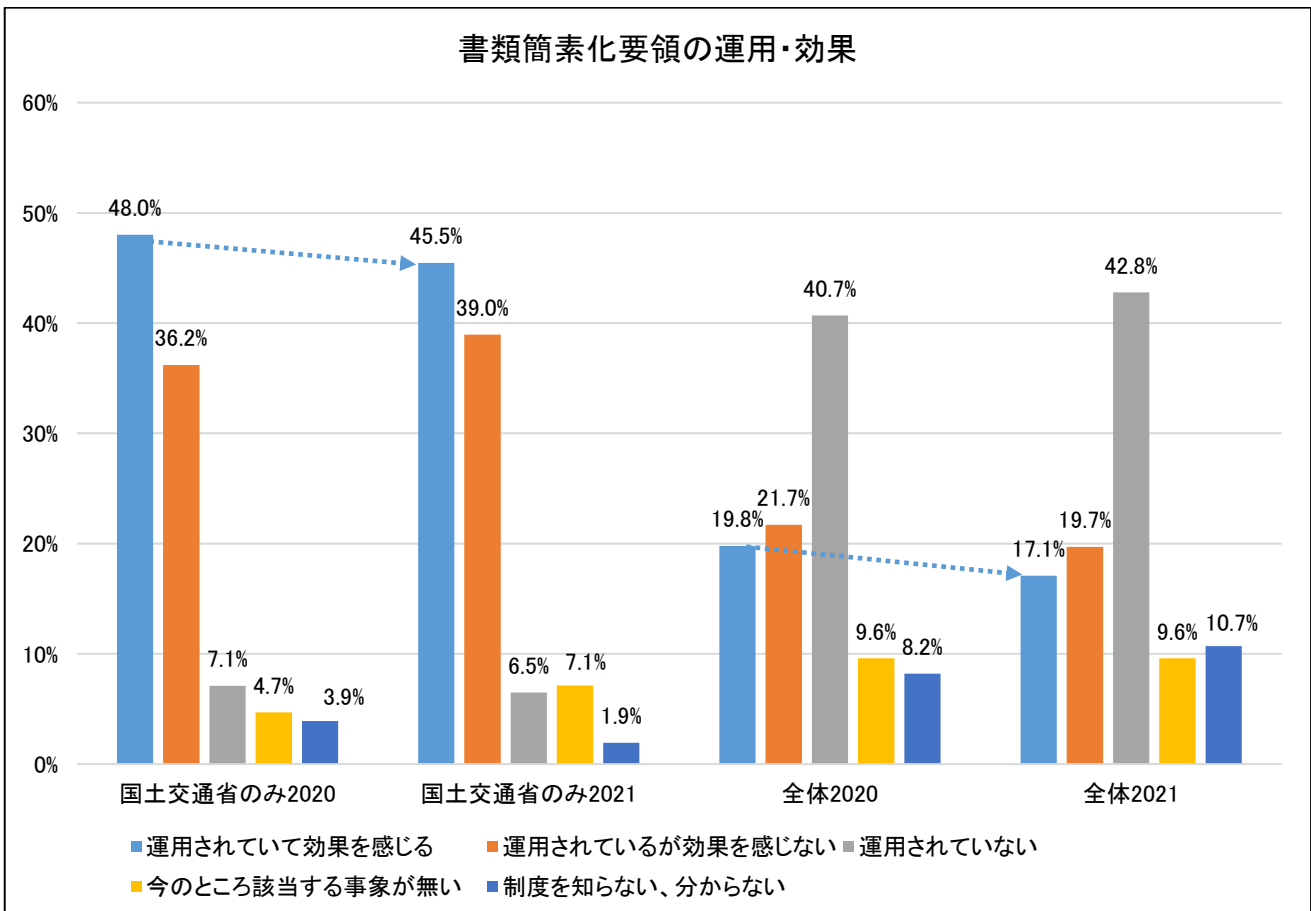
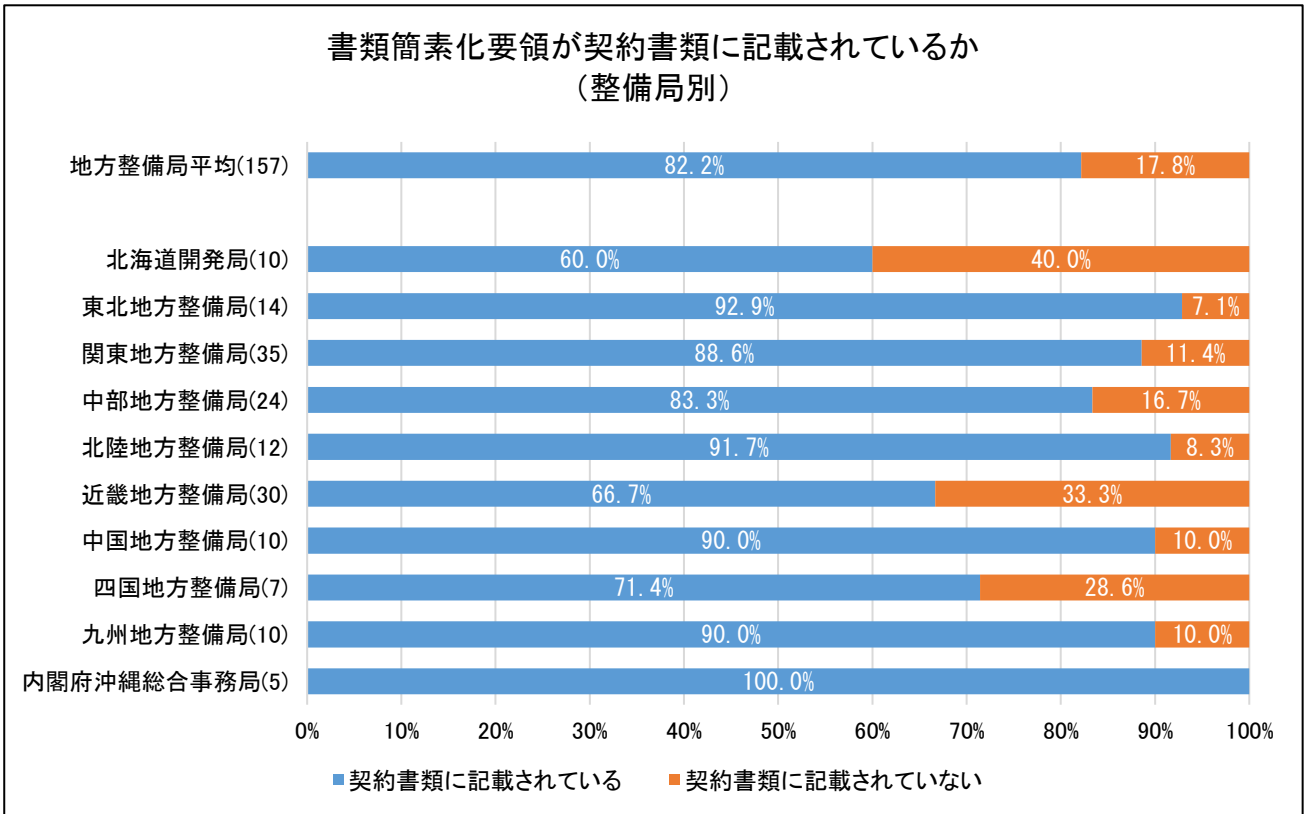
【設計変更審査会】

国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が微増したが、全体では微減



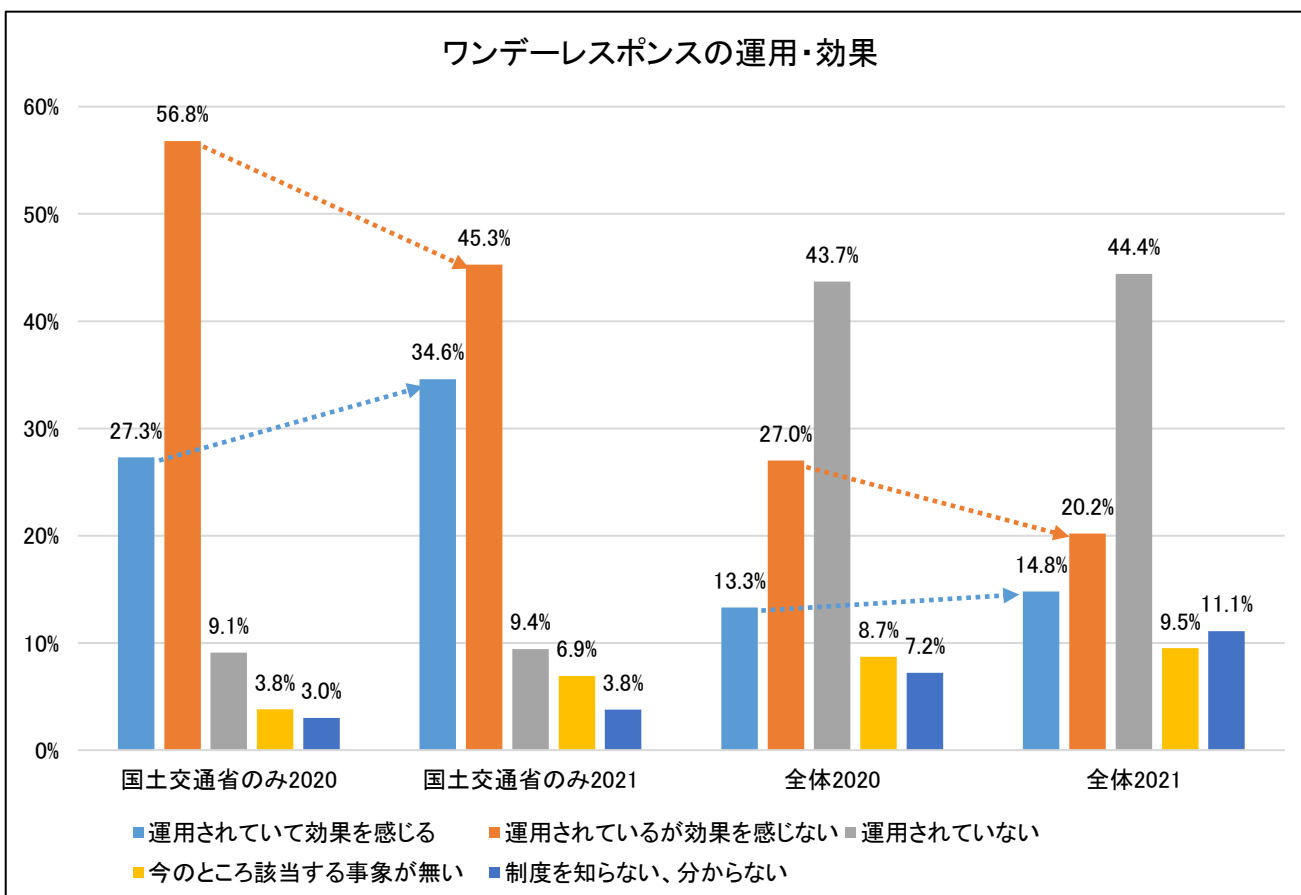
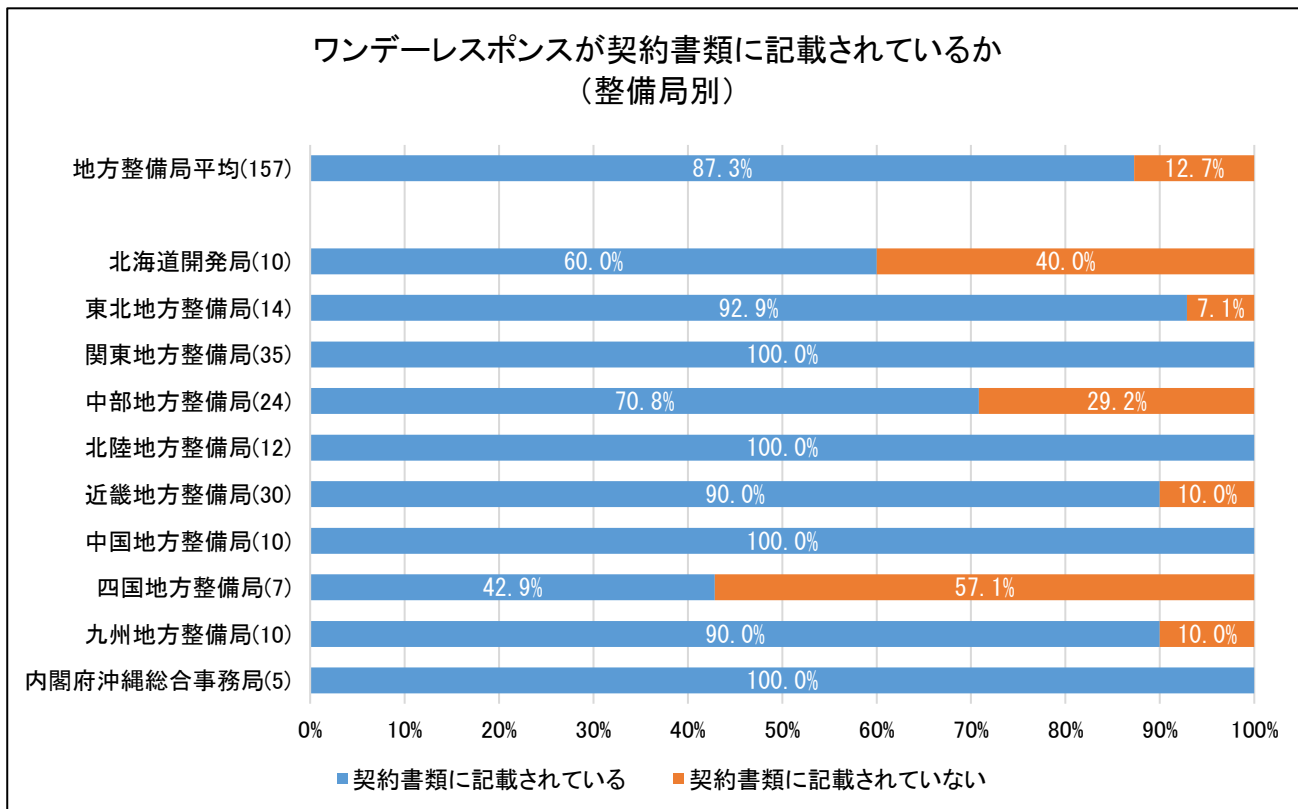
【書類簡素化要領】

国土交通省でも全体でも「運用されていて効果を感じる」の割合が微減



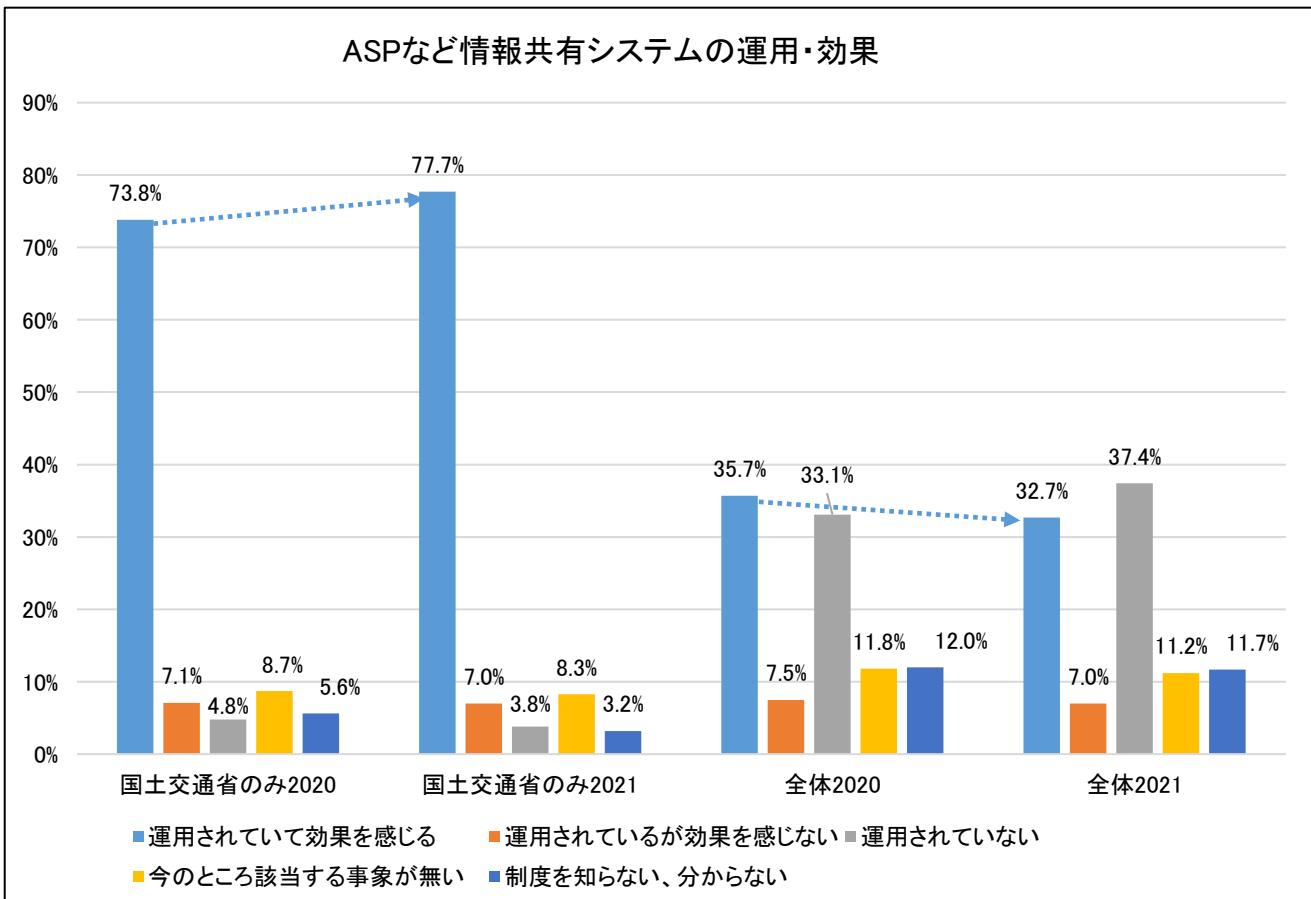
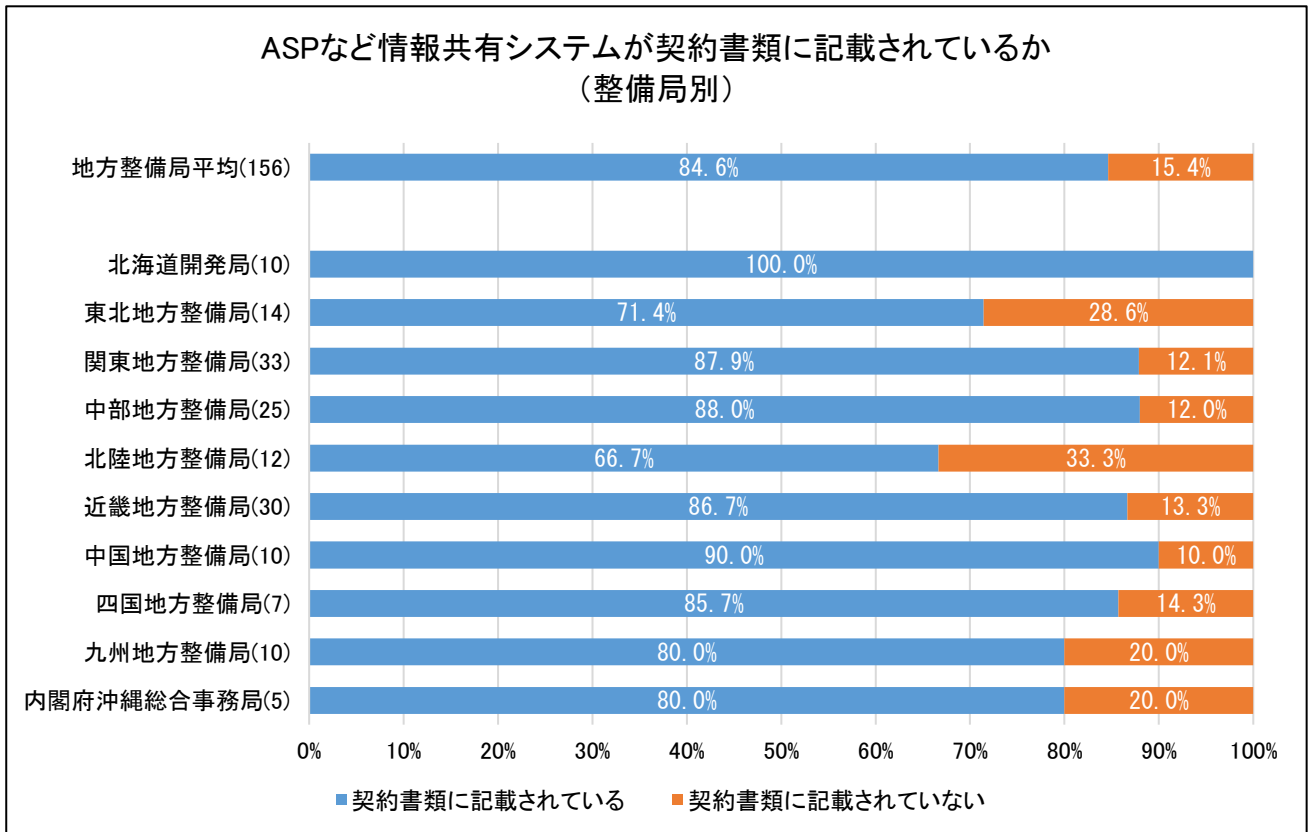
【ワンデーレスポンス】

国土交通省でも全体でも「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



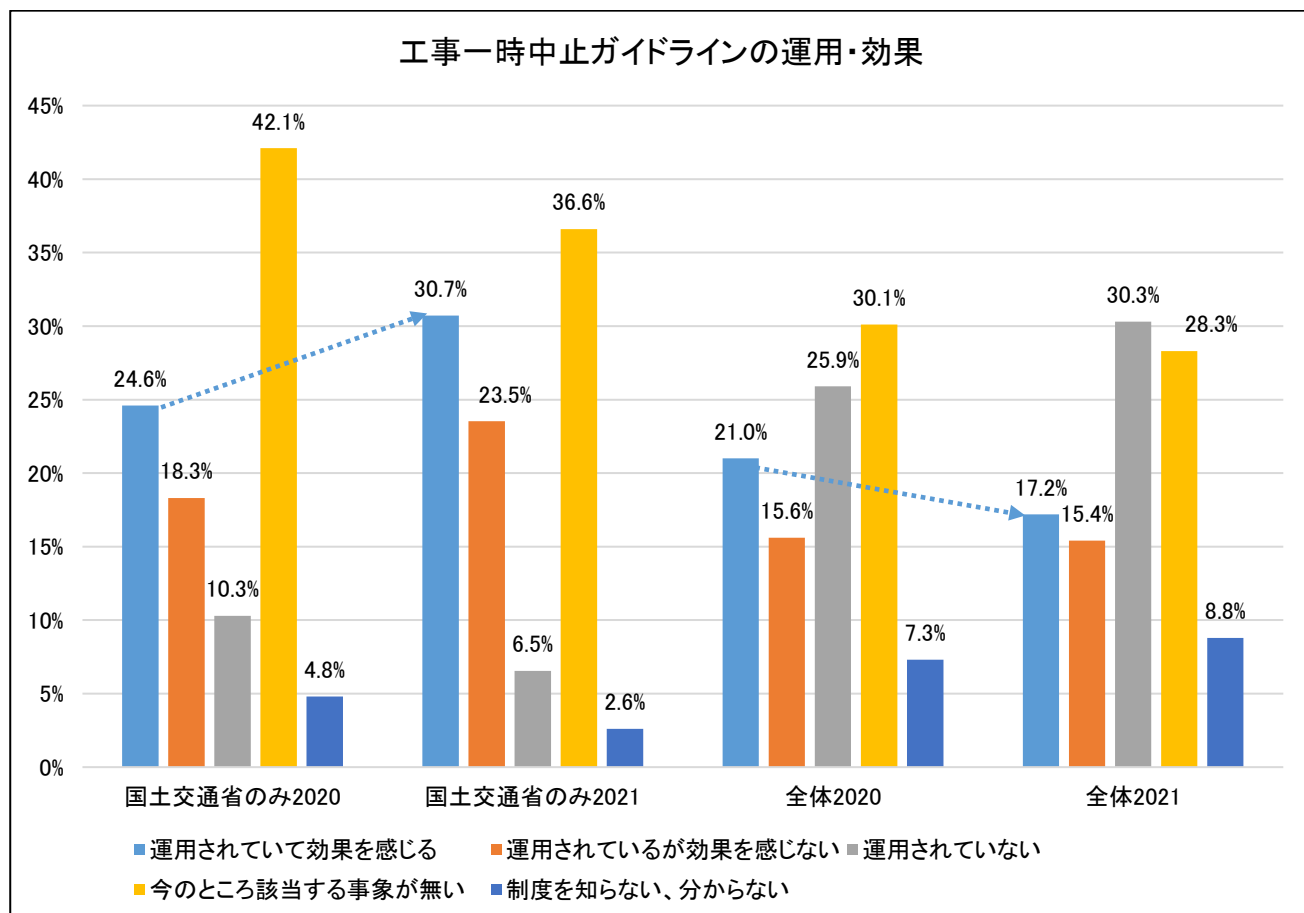
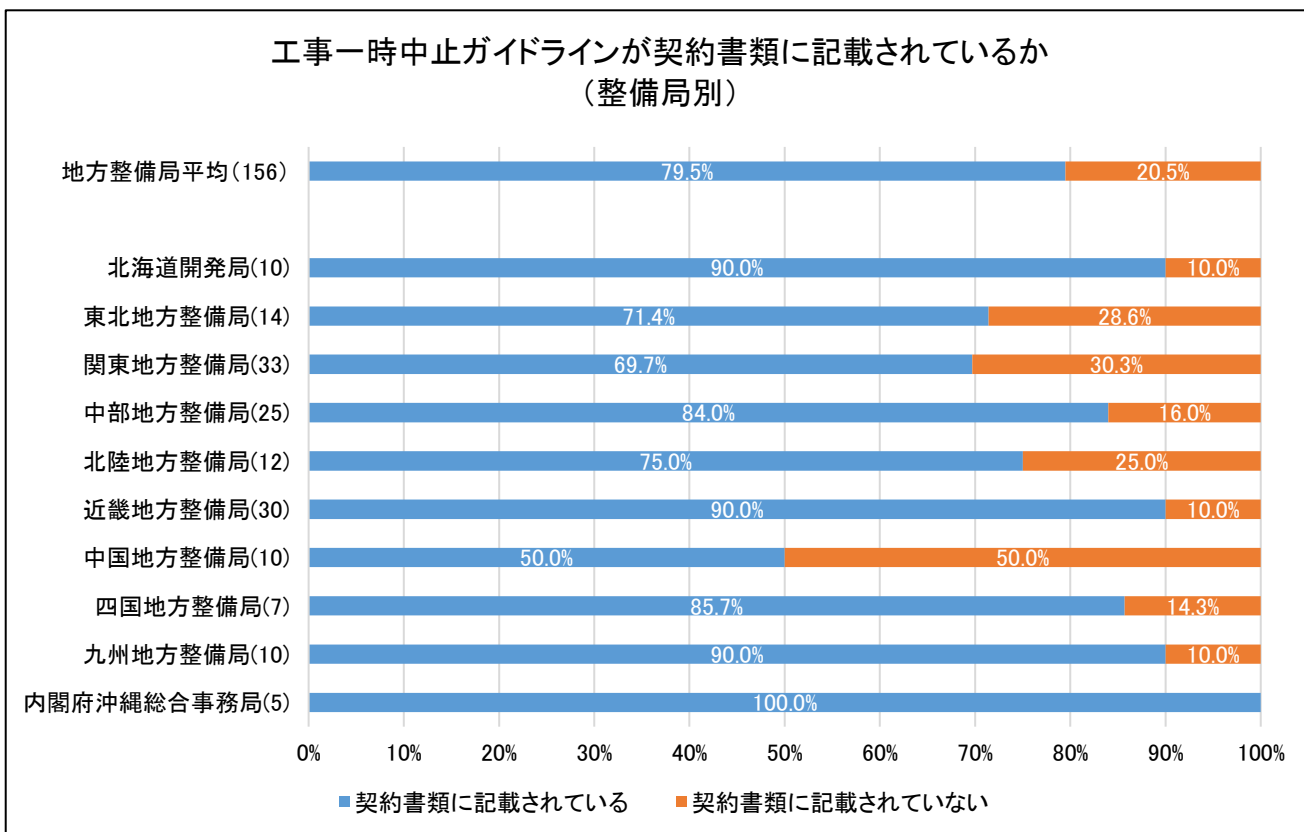
【ASPなどの情報共有システム】

国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増加したが、全体では減少



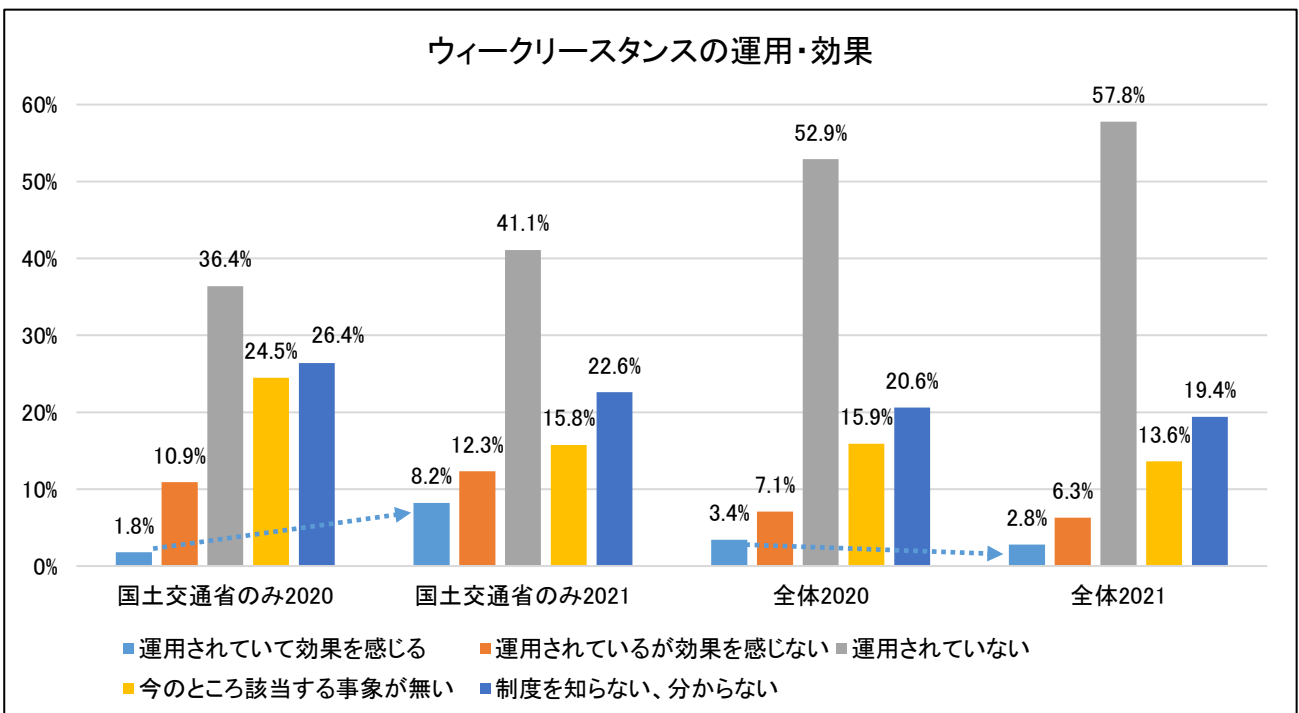
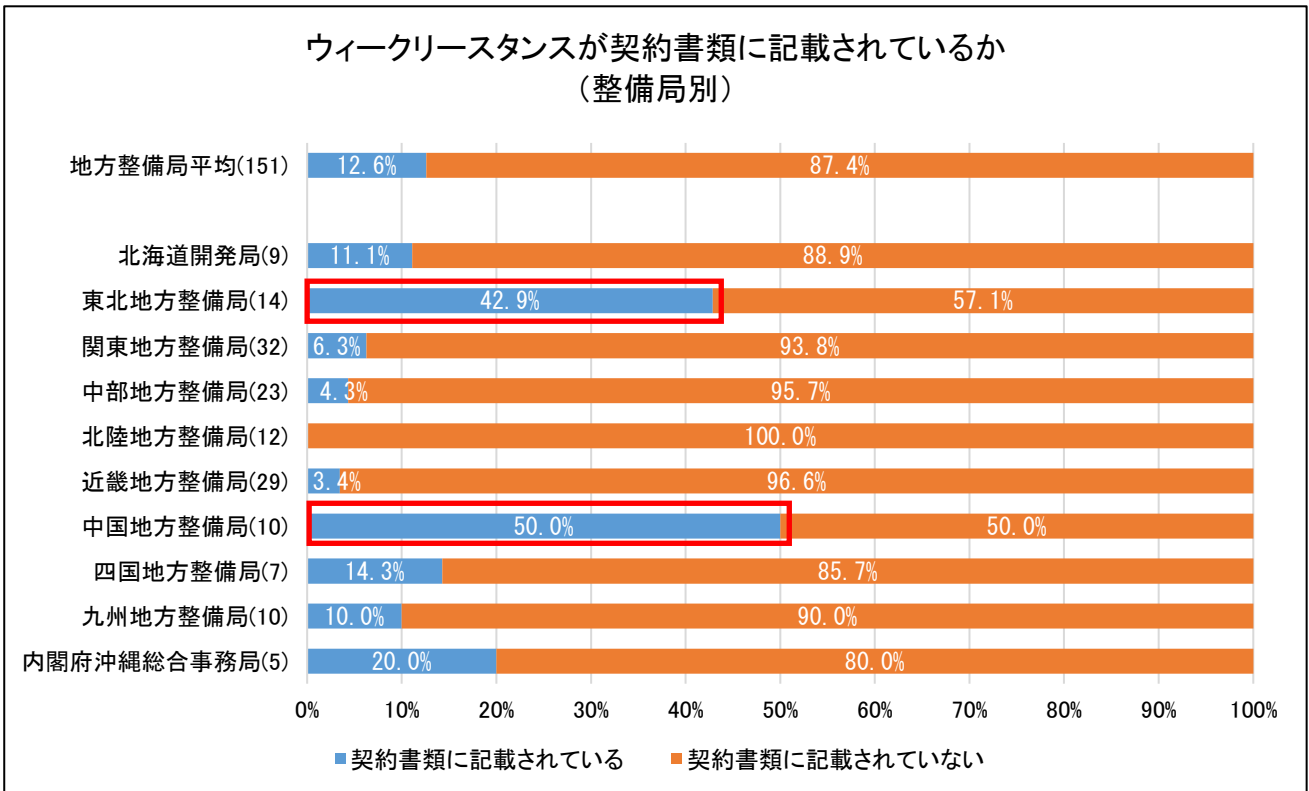
【工事一時中止ガイドライン】

国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増加したが、全体では減少



【ウィークリースタンス】

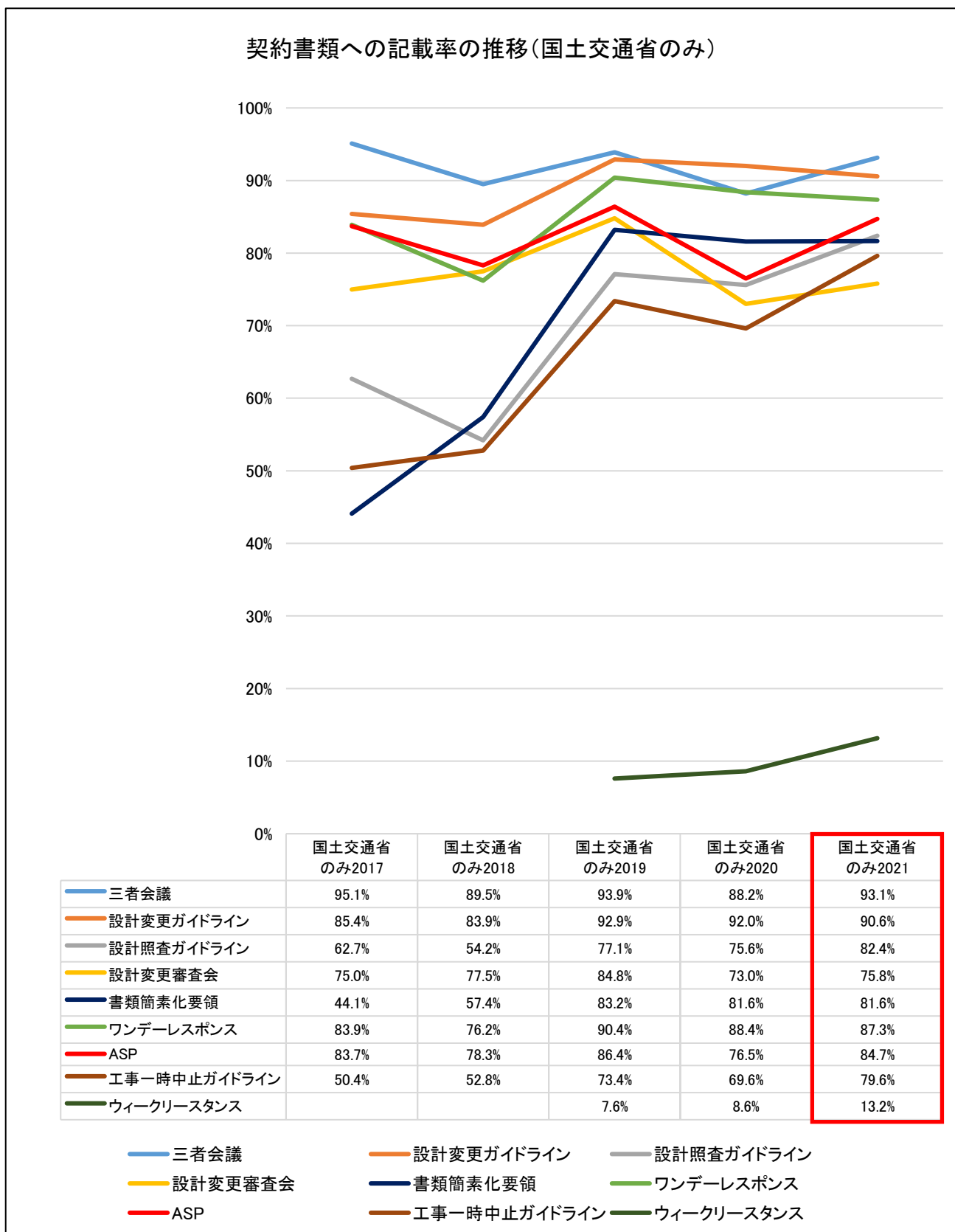
国土交通省では「運用されていて効果を感じる」の割合が増加したが、全体では微減



各施策の運用・効果について、国土交通省直轄工事では、書類簡素化要領以外は「運用されていて効果を感じる」と回答した割合が増加した。ワンデーレスポンスは、2020年調査から改善したものの、依然として「効果を感じない」の割合が高いことから更なる改善に期待したい。ウィークリースタンスは、東北地方整備局、中国地方整備局で適用が進んでいるが、他の地方整備局では工事へ適用している割合が少ないので、今後ますますの普及が望まれる。

2. 各施策の契約書類への記載率の推移

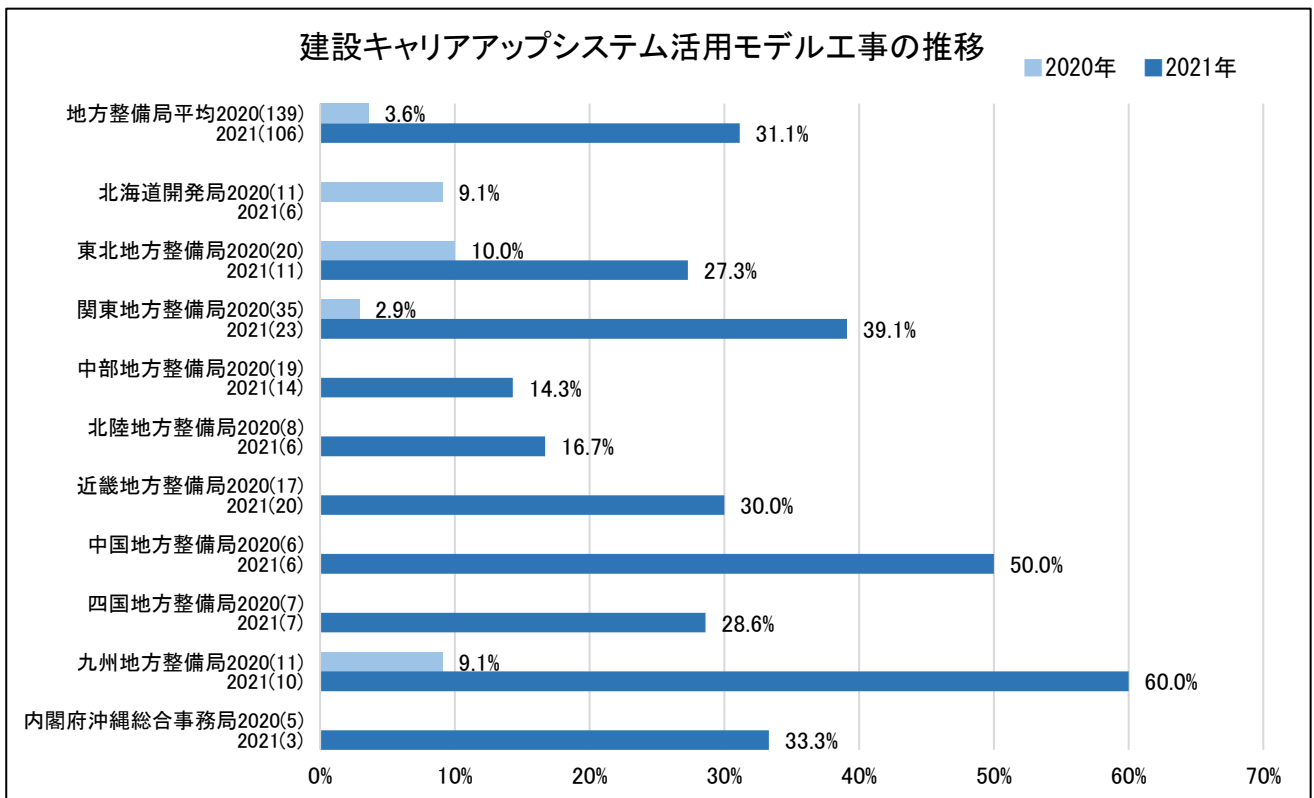
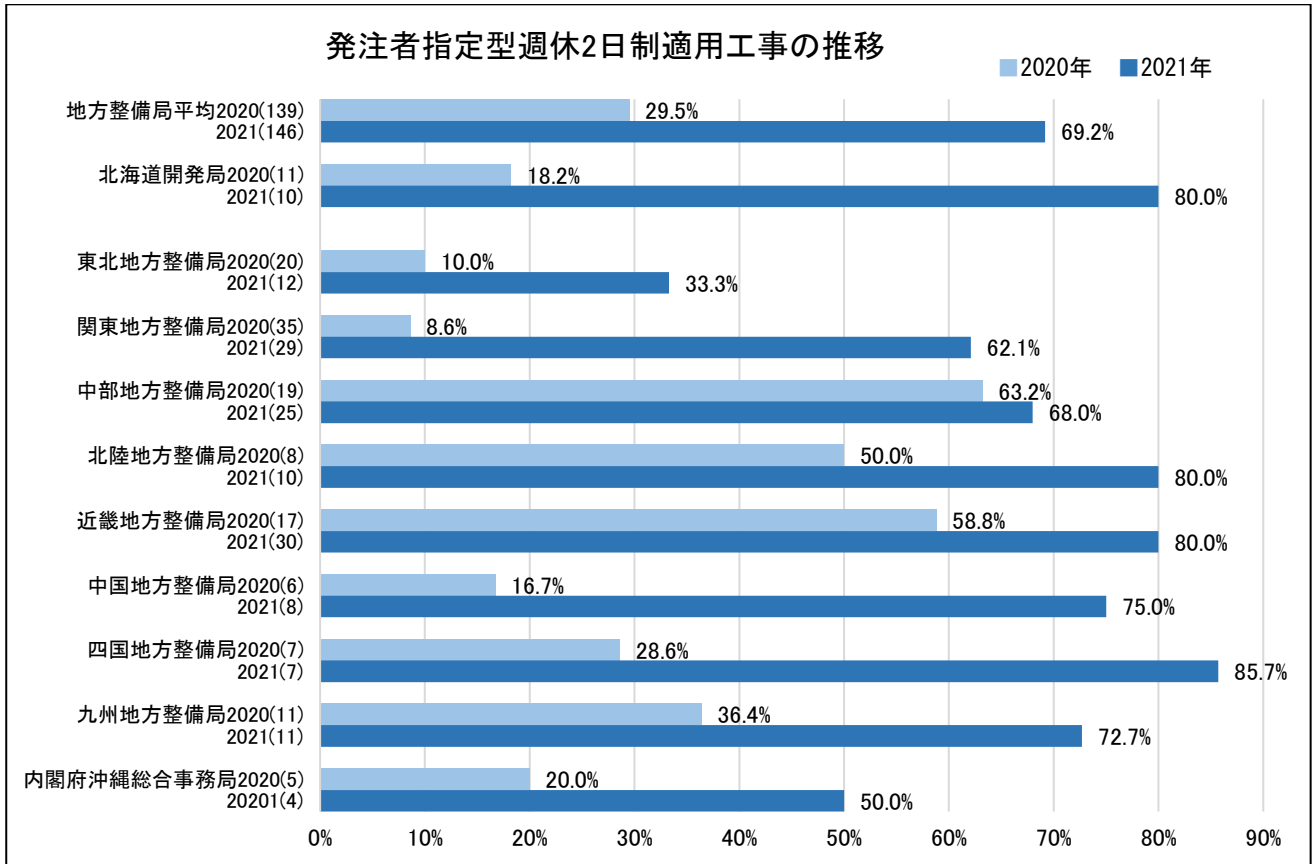
各施策の契約書類への記載率はおおむね 2020 年調査から改善



ウィークリースタンスの記載率は、他の施策と比べると圧倒的に低いので、記載率が高くなることが望まれる。

VI. 地方整備局別モデル工事の推移

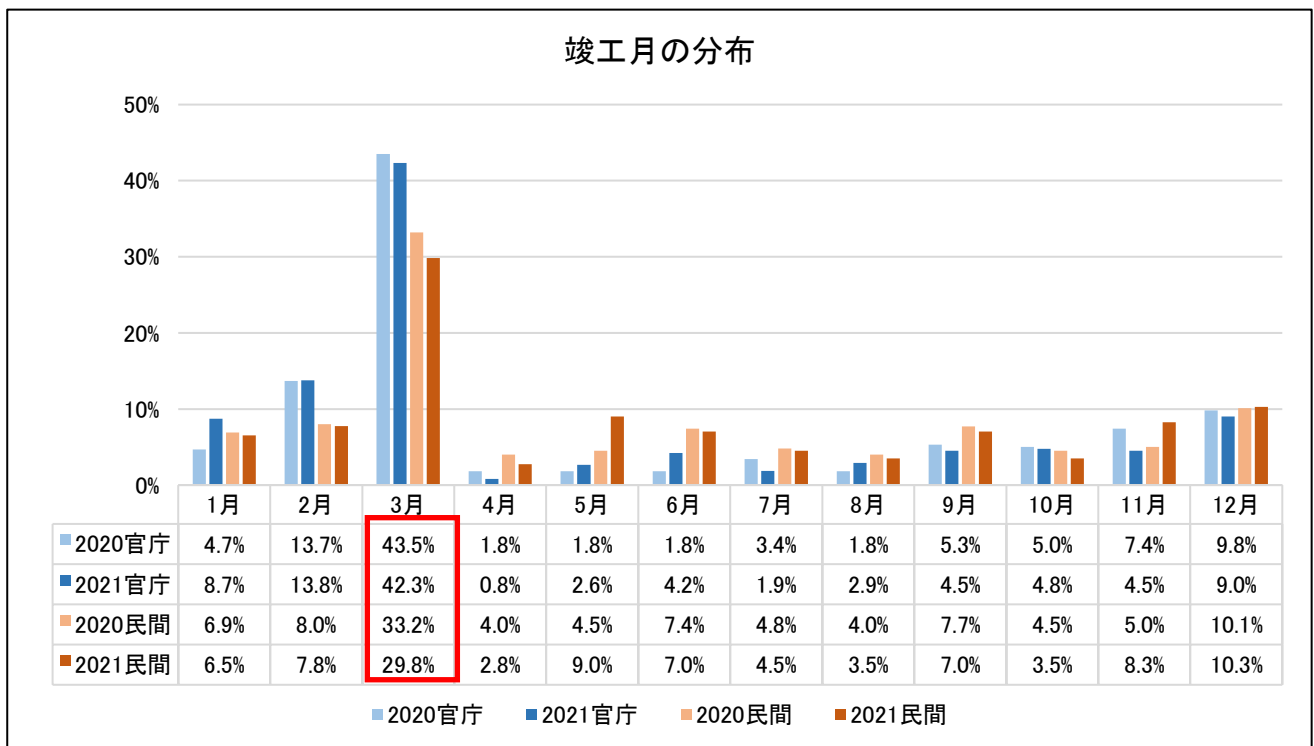
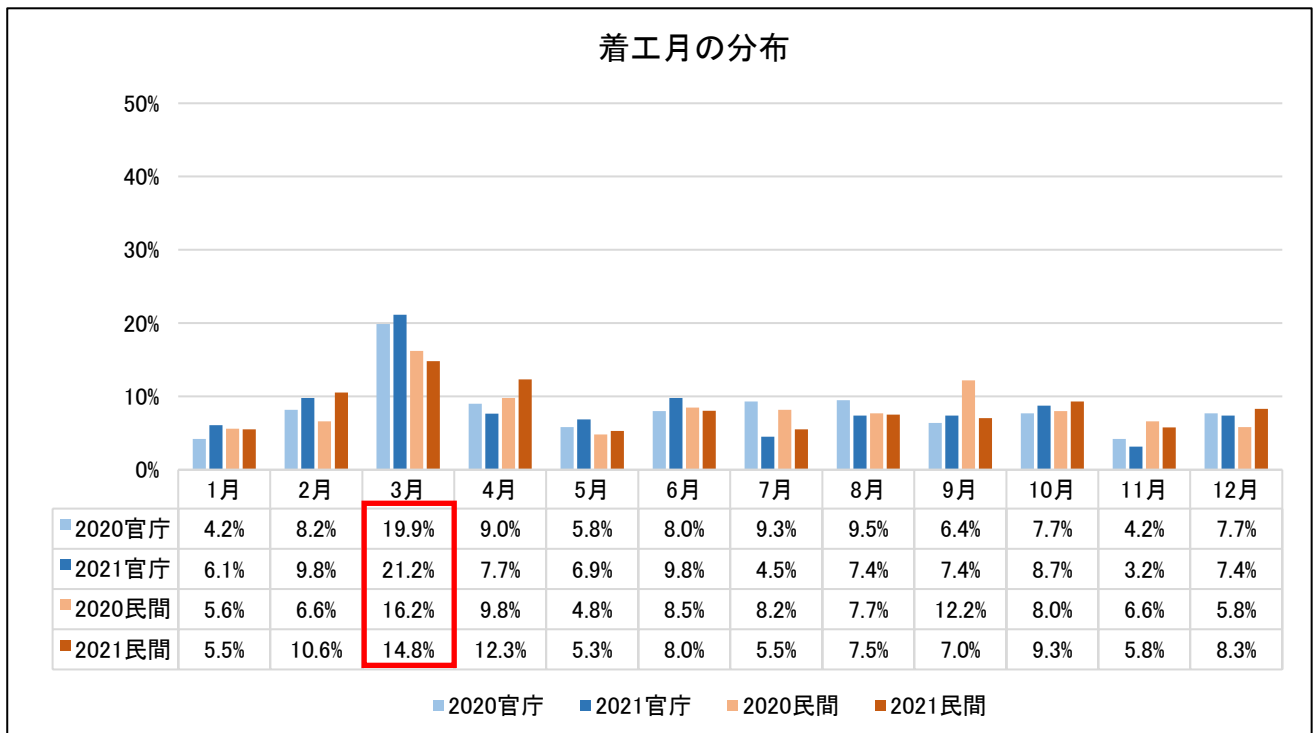
発注者指定型週休2日制適用工事、建設キャリアアップシステム活用モデル工事での発注が増加



国土交通省直轄工事において、発注者指定型週休2日制適用工事、建設キャリアアップシステム活用モデル工事での発注が増加している。他の官庁工事や民間発注者においても適用されることが望まれる。

VII. 着工、竣工時期の平準化について

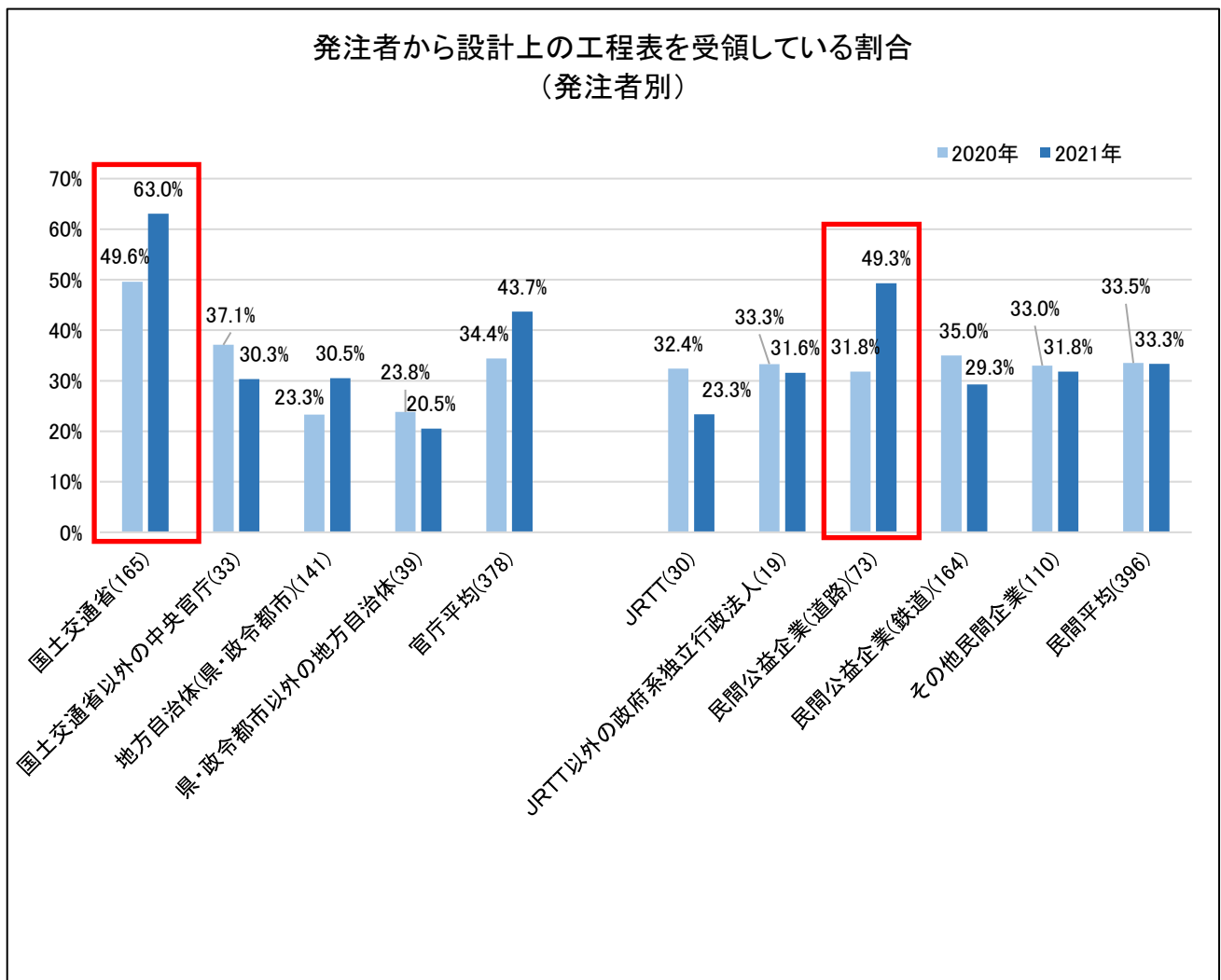
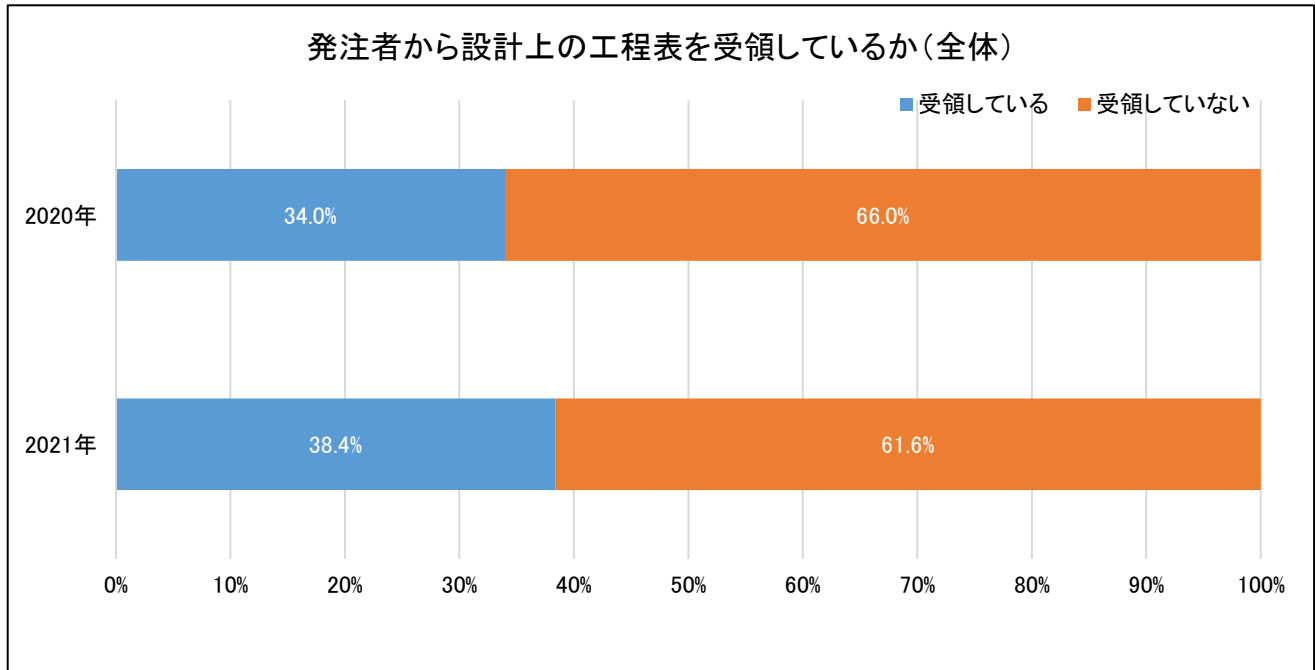
着工月、竣工月ともに3月集中の状況は変わらず

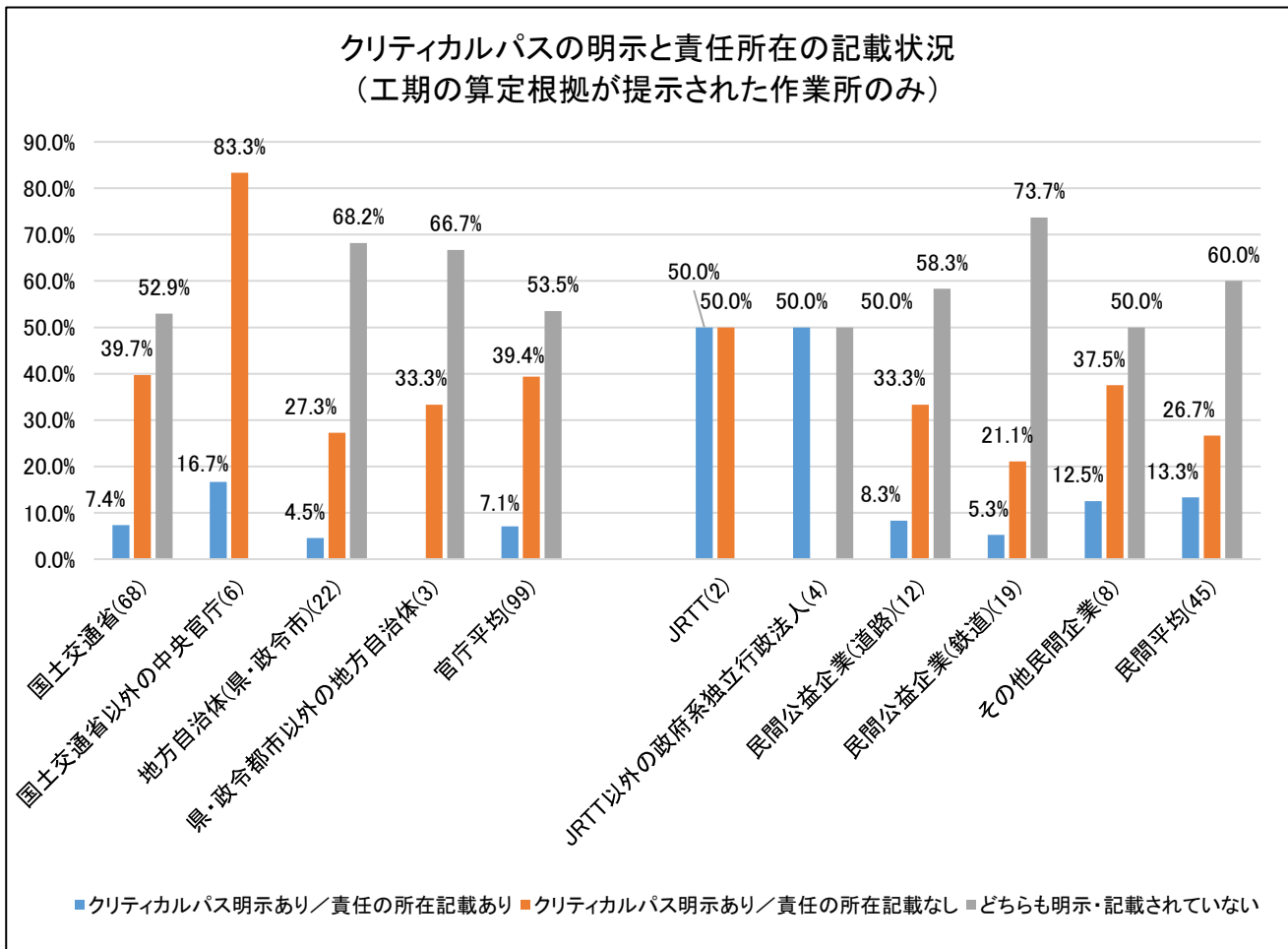
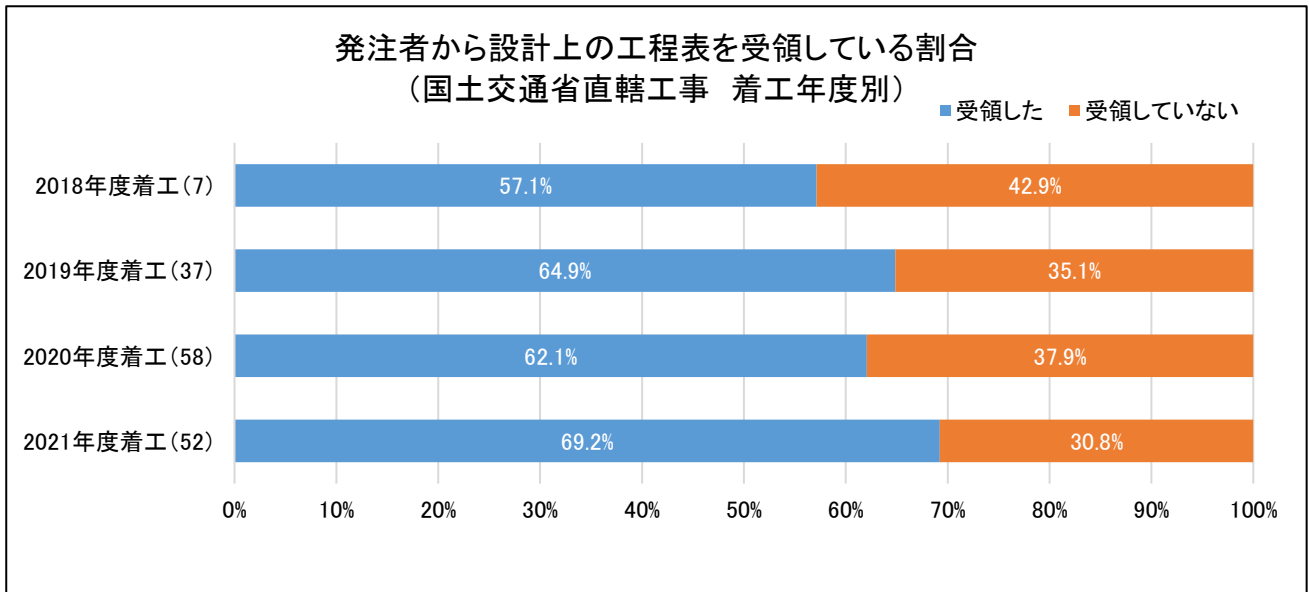


着工月はある程度、平準化しているものの、3月が多い状況は続いている。

竣工月は3月に極端に集中している。年度末であり、予算消化などの問題から平準化は難しいかもしれないが、働き方改革や休日取得、技能労働者の確保や重機・資材調達の点からも平準化が進むことを期待する。

Ⅷ. 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2020年調査よりも改善



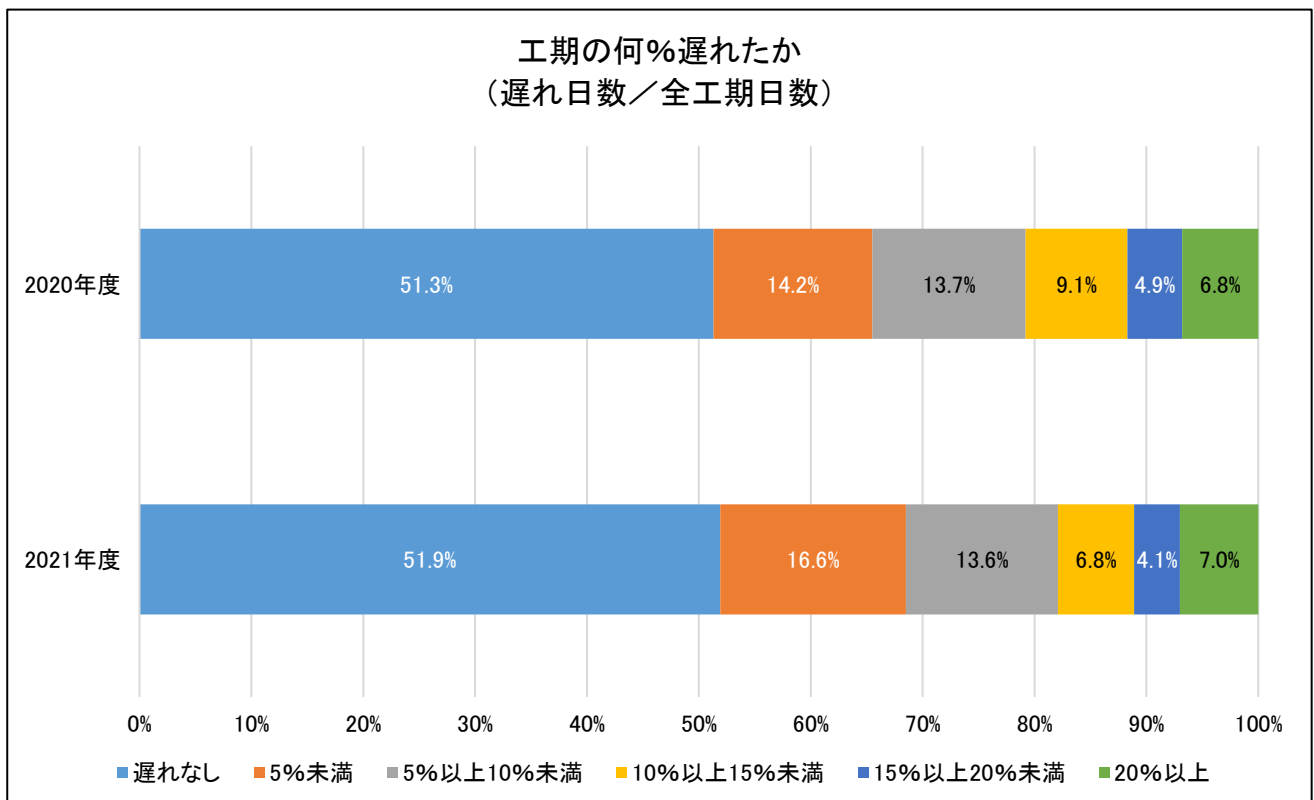
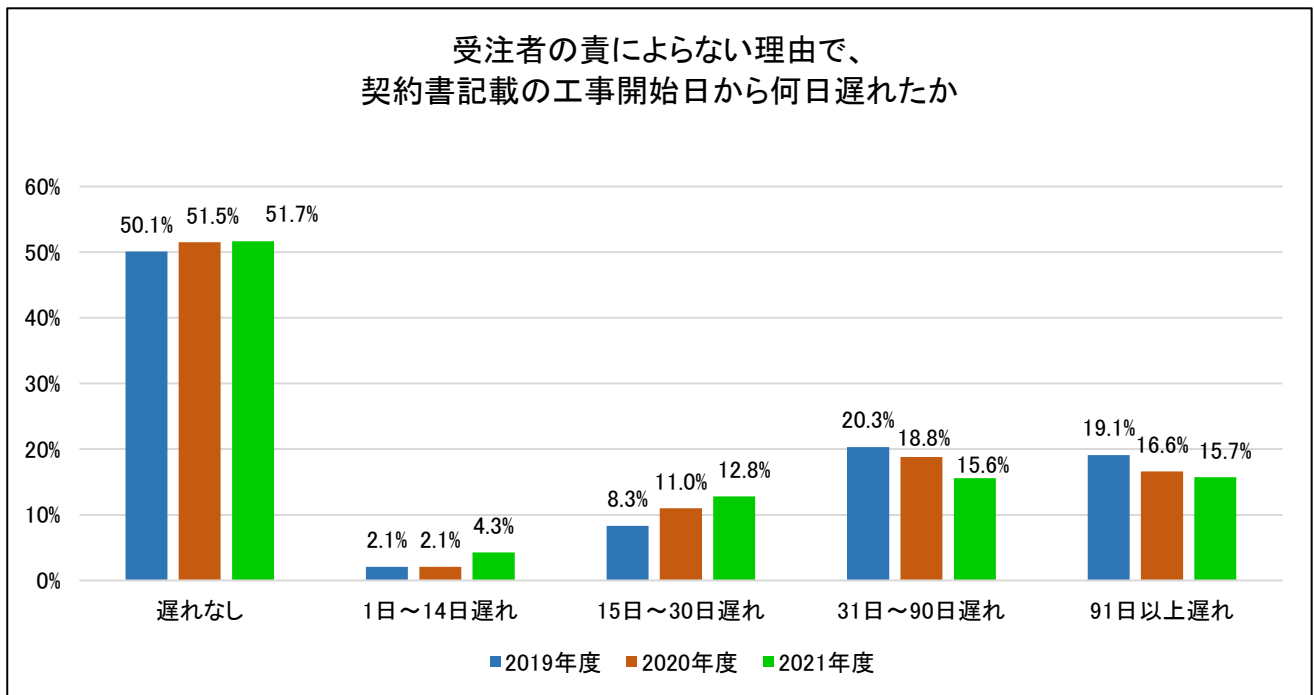


発注者からの工程表受領状況は2020年調査よりも改善した。特に、国土交通省と民間公益企業(道路)で受領している割合が大幅に増加した。

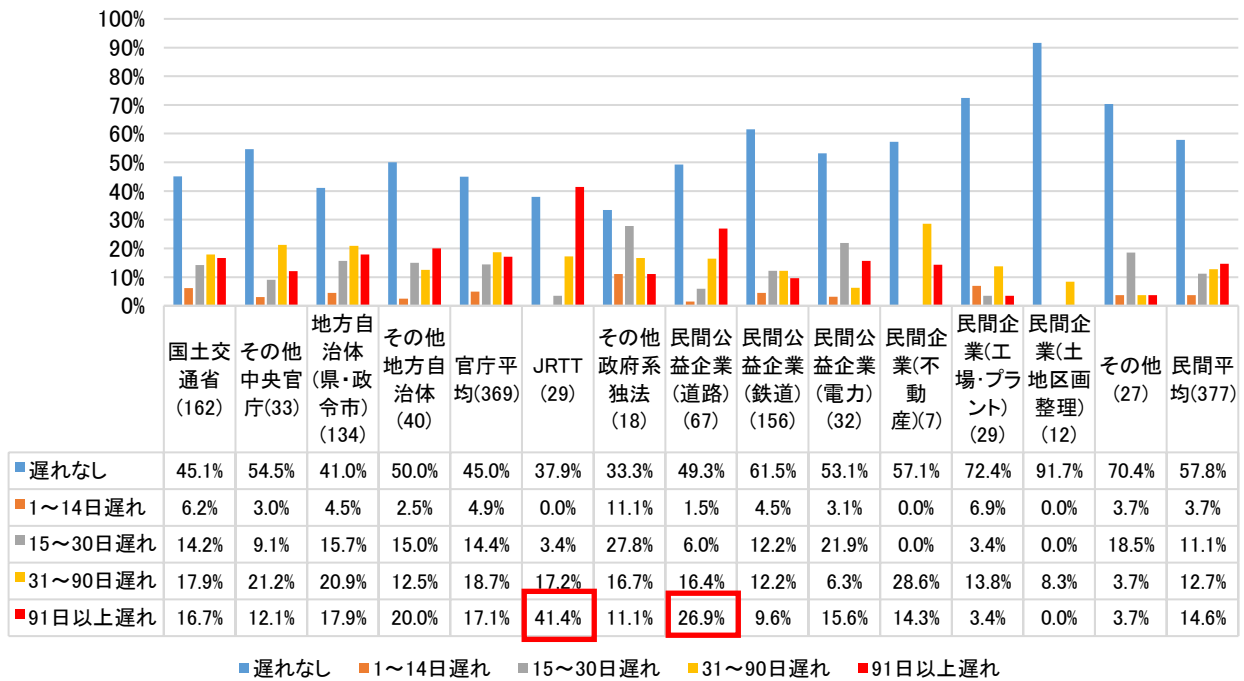
一方で、工程表の受領は進んでいるものの、クリティカルパスの明示と責任の所在の記載については進んでいない。クリティカルパスの明示は工期が適正かを判断する際に重要となるので、今後更に適正に運用されることに期待したい。また、発注時に未解決となっている課題の責任の所在についても明確にされることが望まれる。

Ⅸ. 着工の遅れについて

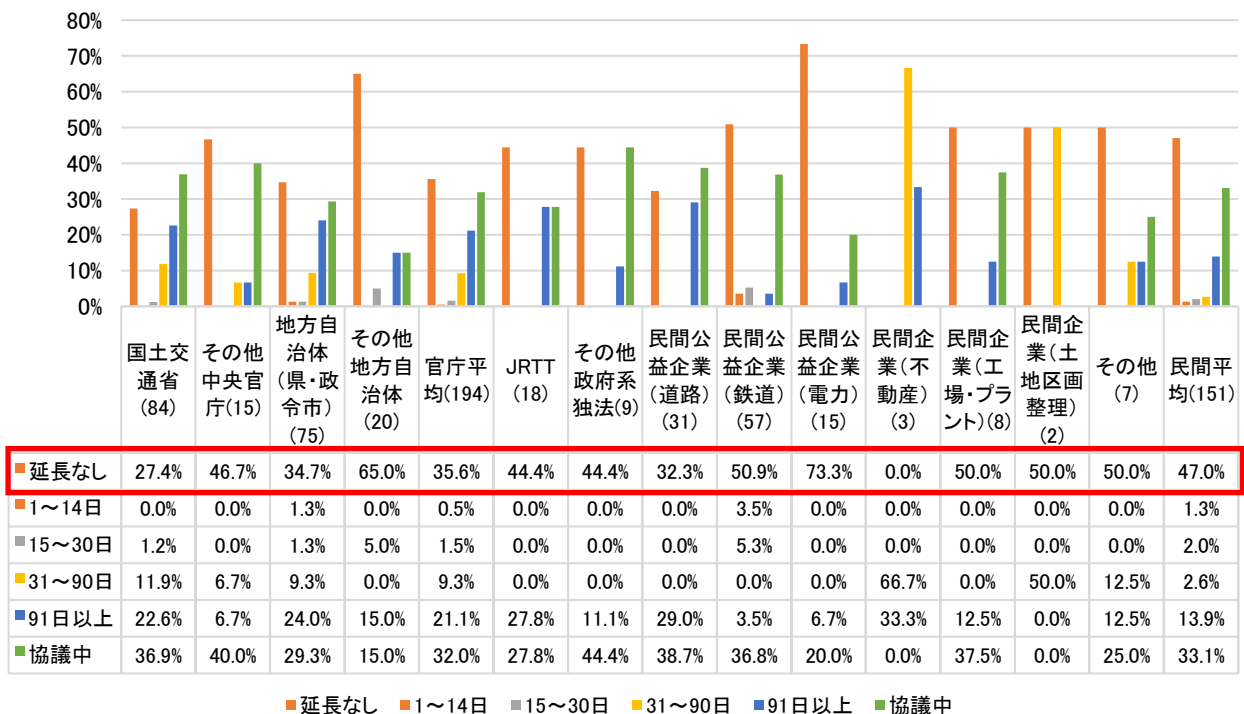
半数の作業所で着工遅れが発生



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 着工遅れがあった作業所のみ回答)



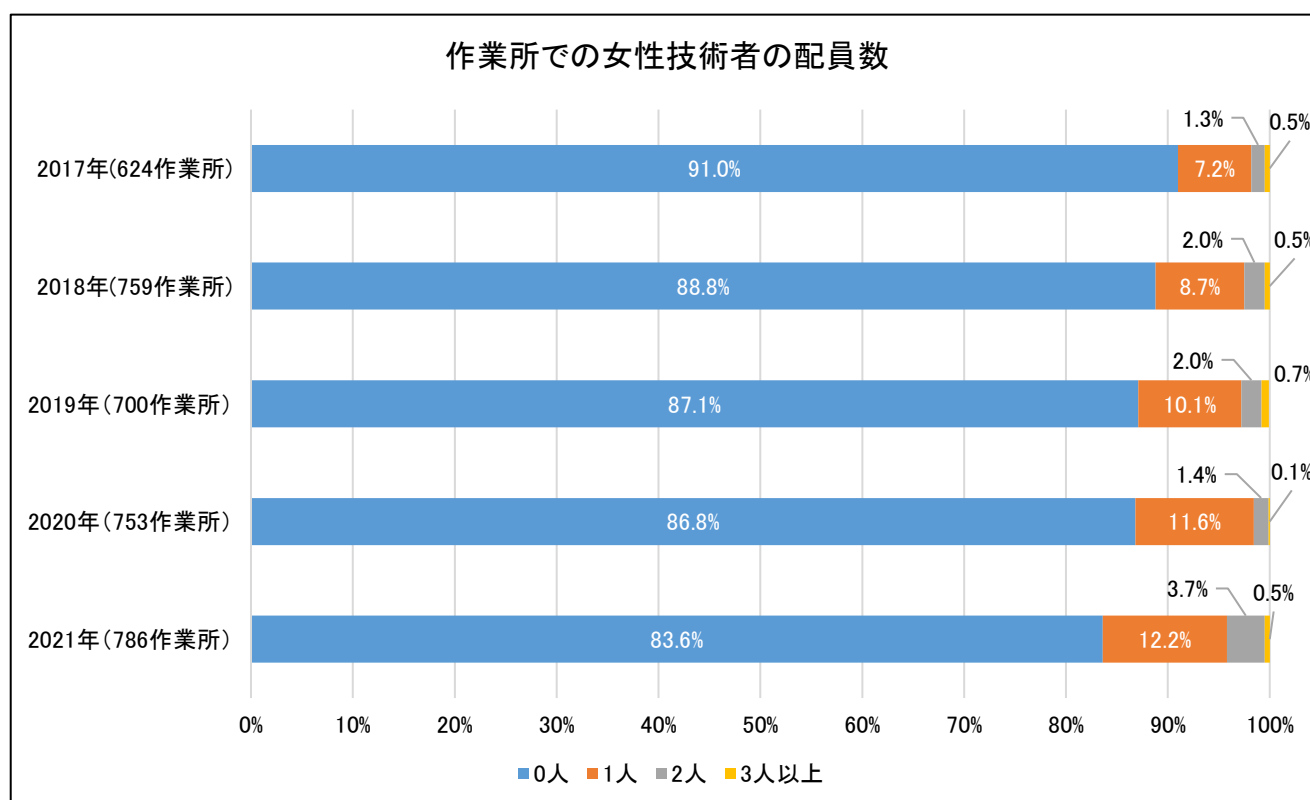
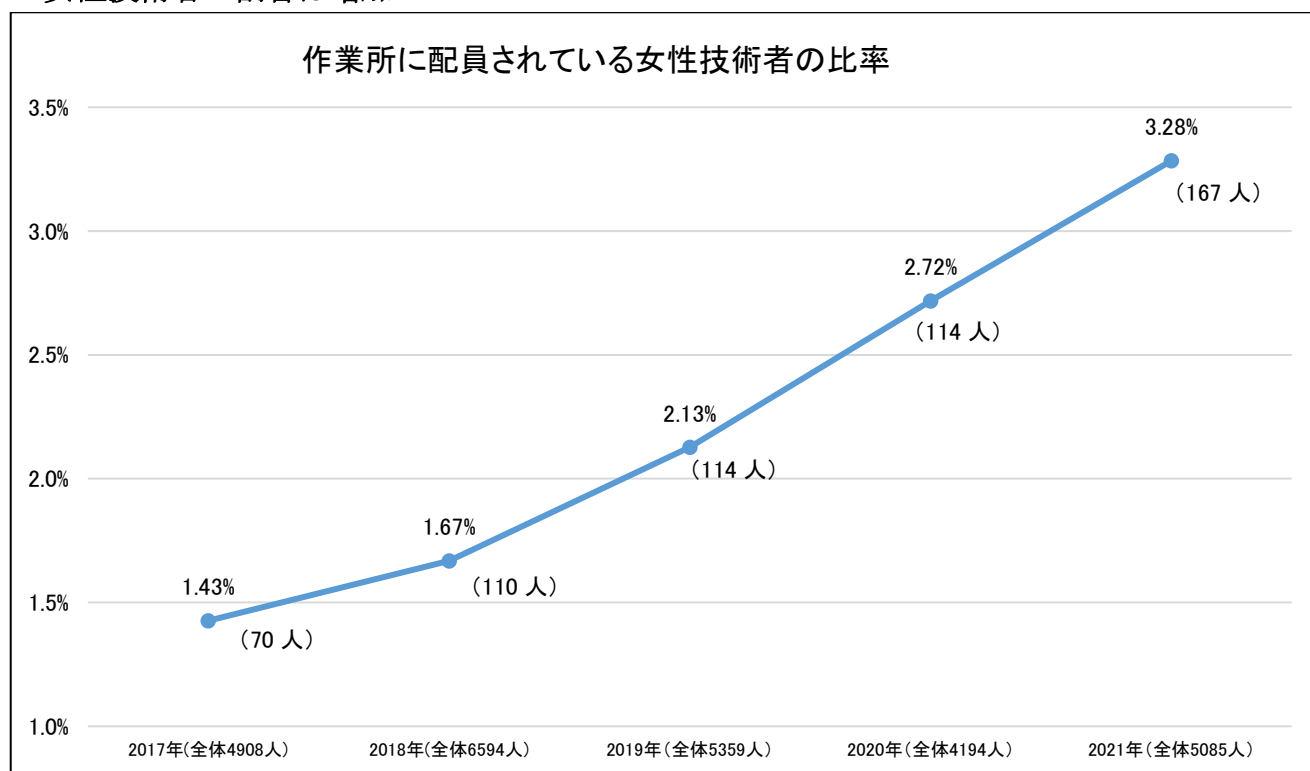
着工遅れに対して何日延長が認められたか
(発注者別 着工遅れがあった作業所のみ回答)



着工の遅れは半数近くの作業所で発生しているものの、遅れなしで着工できている作業所も若干ではあるが増加し、91日以上遅れる作業所の割合も2020年調査より減少するなど、改善傾向である。しかし、受注者の責によらずに着工が遅れたにも関わらず工期の延長が認められない割合も一定数あるので、着工が遅れた場合は適切な工期延長されることが望まれる。また、契約書記載通りに着工できるように手続きが進むことが望まれる。

X. 土木作業所での女性活躍推進の現状

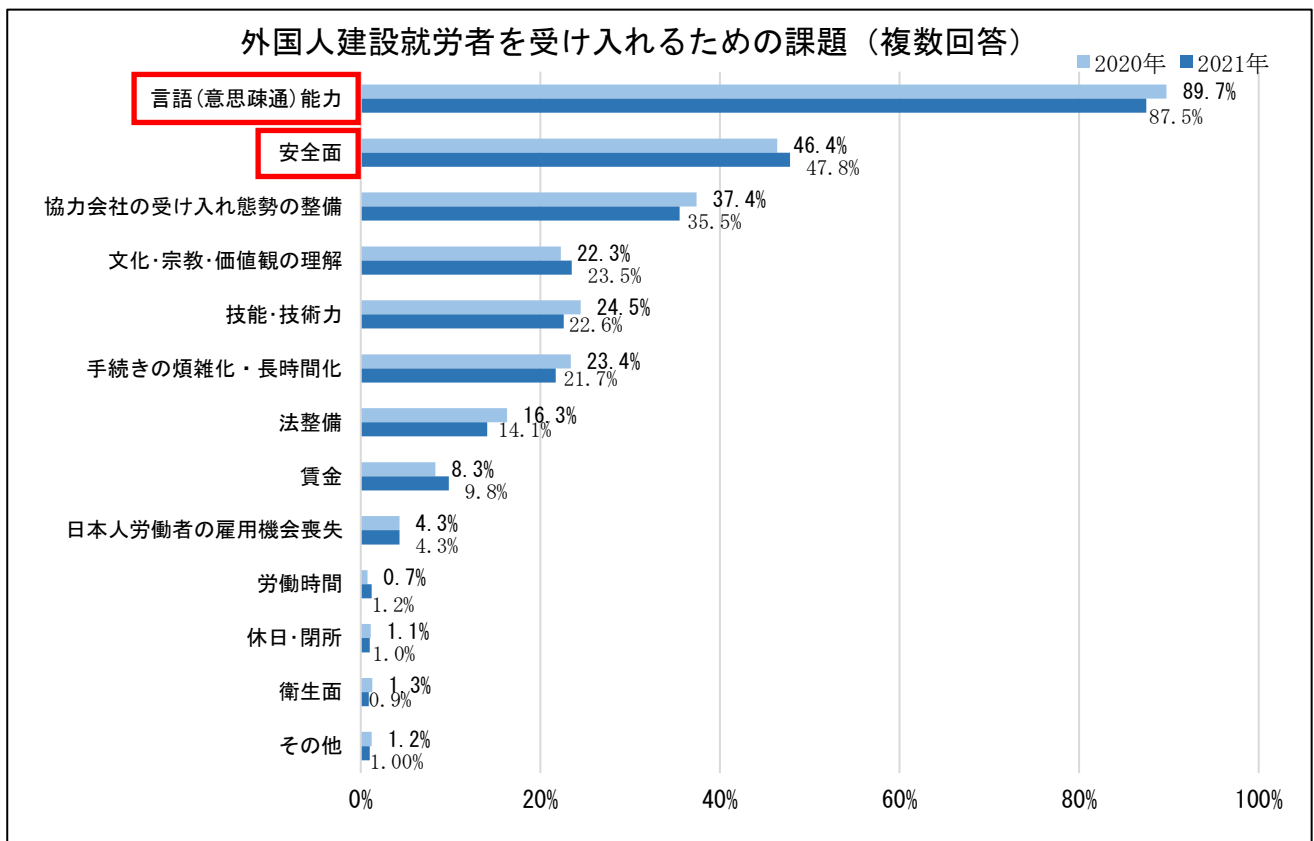
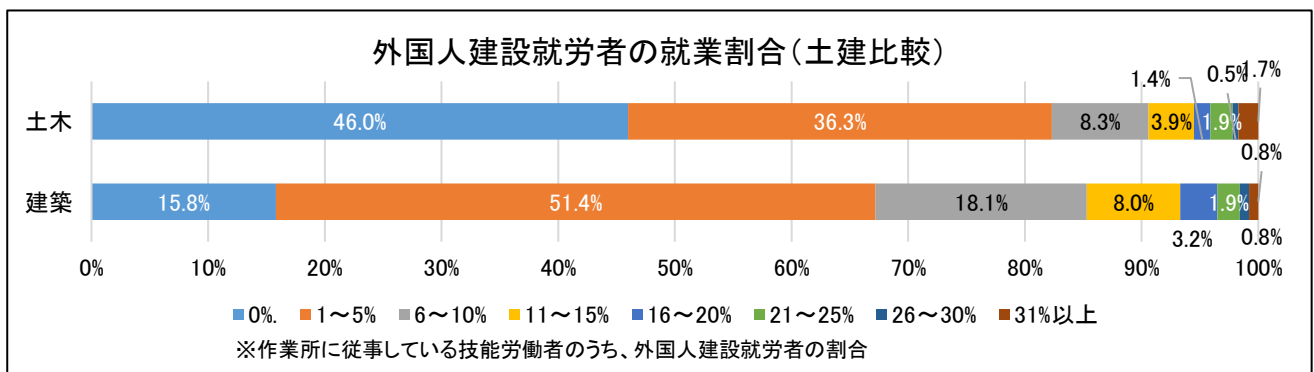
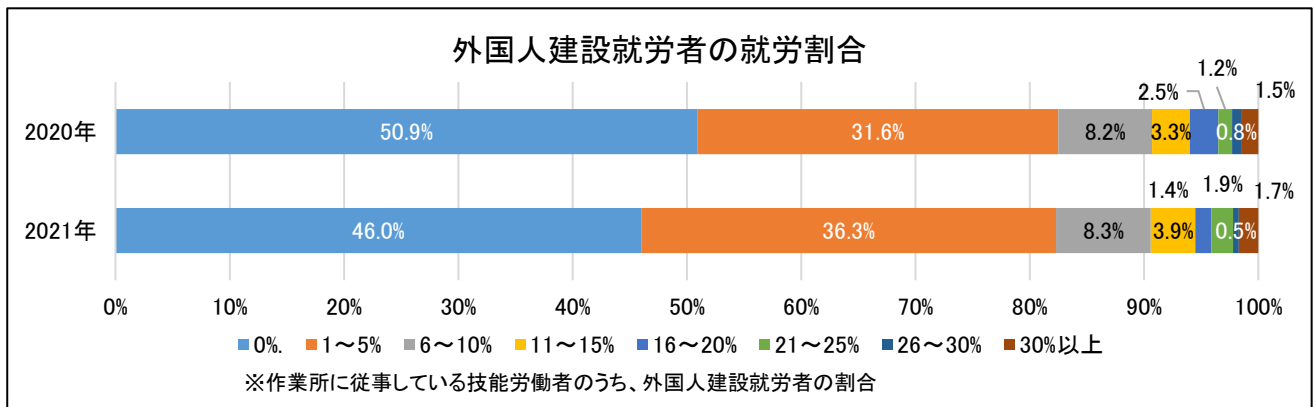
女性技術者の割合は増加



女性技術者の割合や配属されている作業所の割合は年々増加傾向である。引き続き女性が作業所で働き続けられる職場環境づくりが必要である。

XI. 外国人建設就労者について

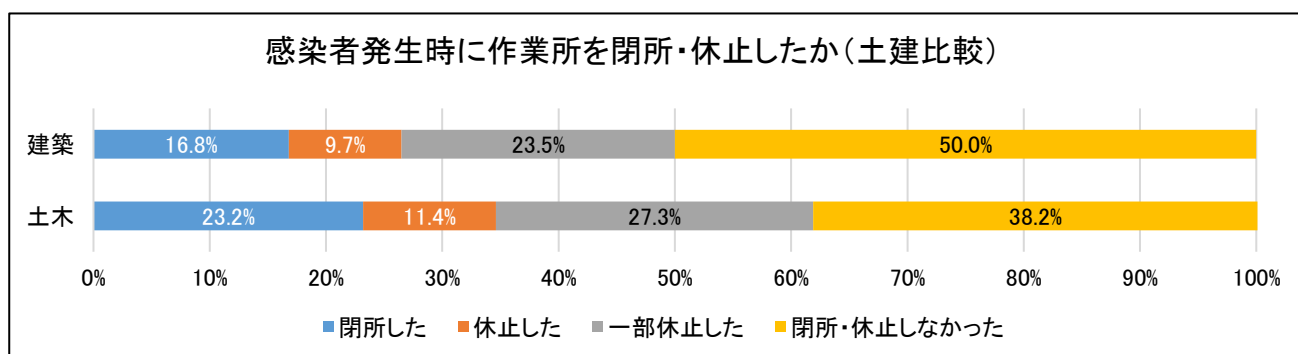
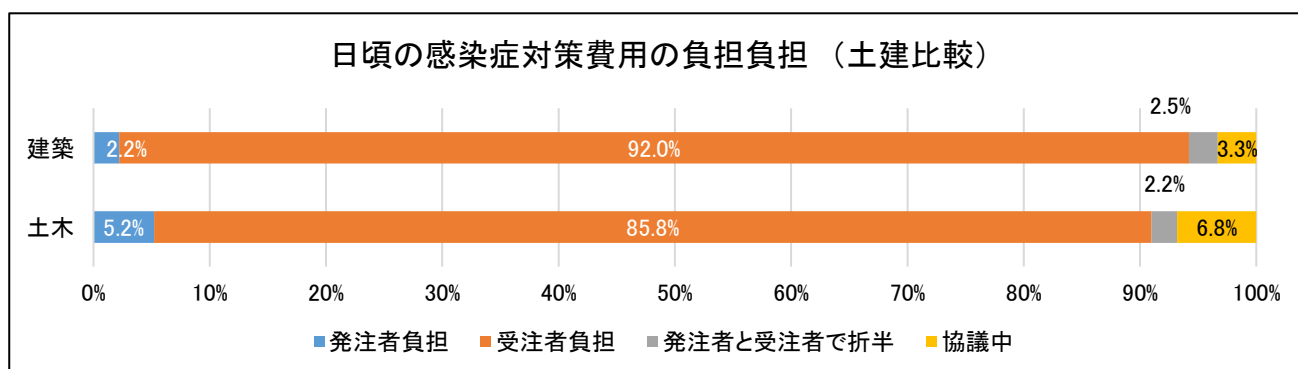
外国人建設就労者が就労している作業所の割合が増加



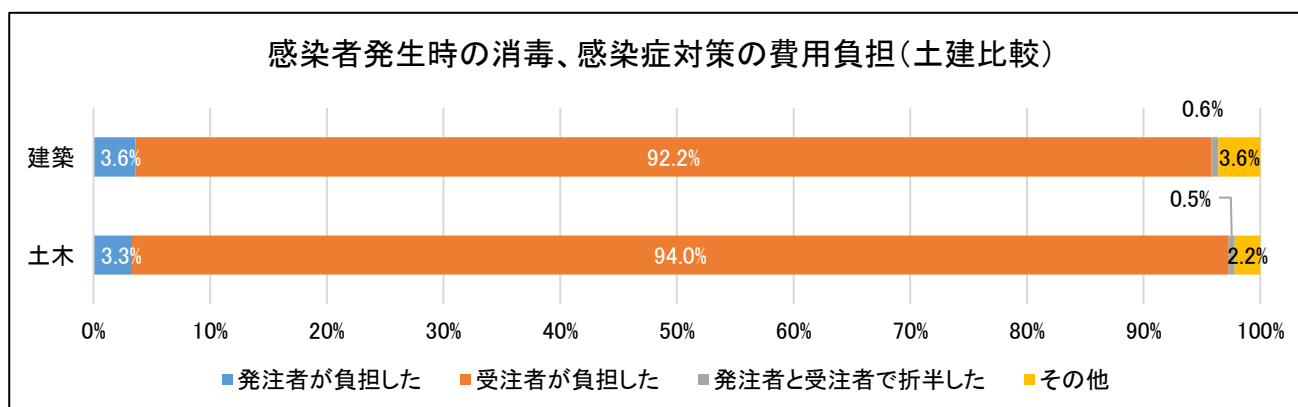
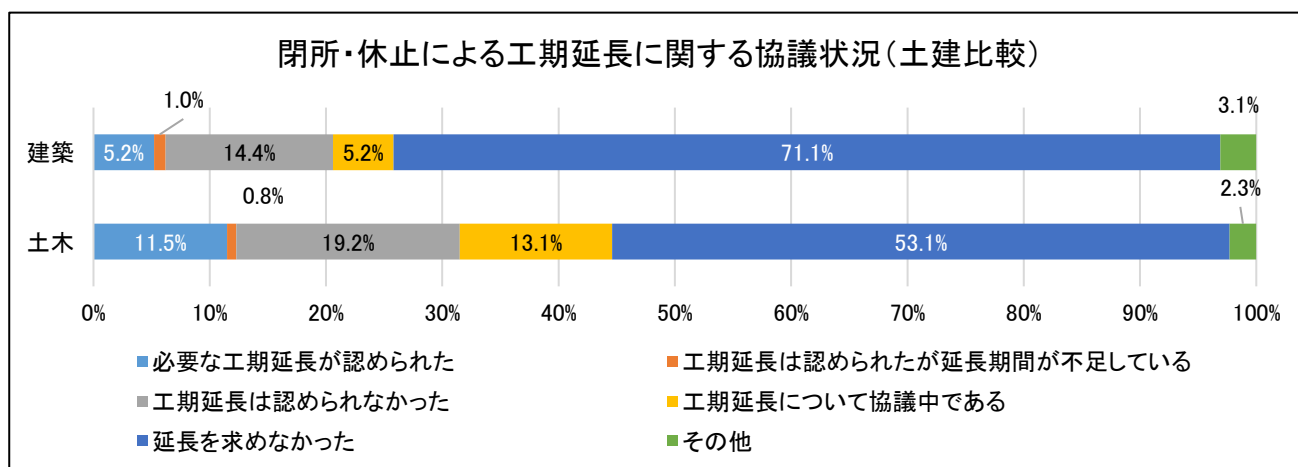
土木は外国人建設就労者が就労している作業所の割合が年々増加しているが、建築よりは低い傾向である。外国人建設就労者を受け入れる際に言語能力と安全面が課題として多くあがっており、2020年調査から傾向は変わっていない。問題解決には制度改正や行政の支援も必要と思われる。

XII. 新型コロナウイルス感染症対策について

感染症対策費用はほぼ受注者が負担



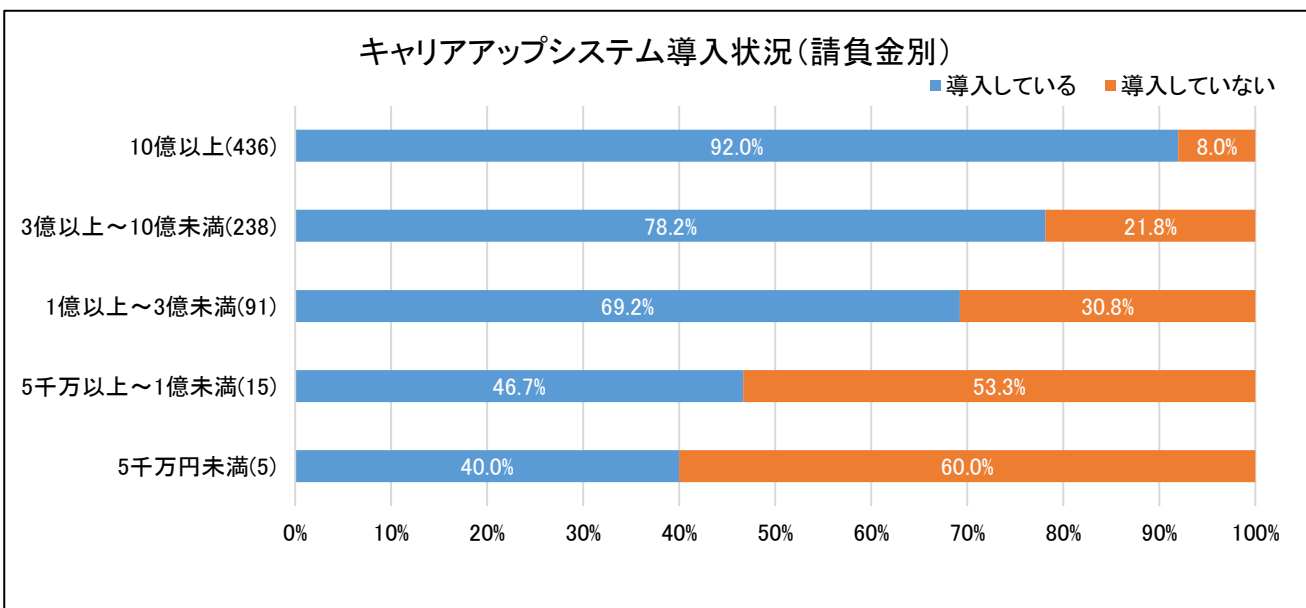
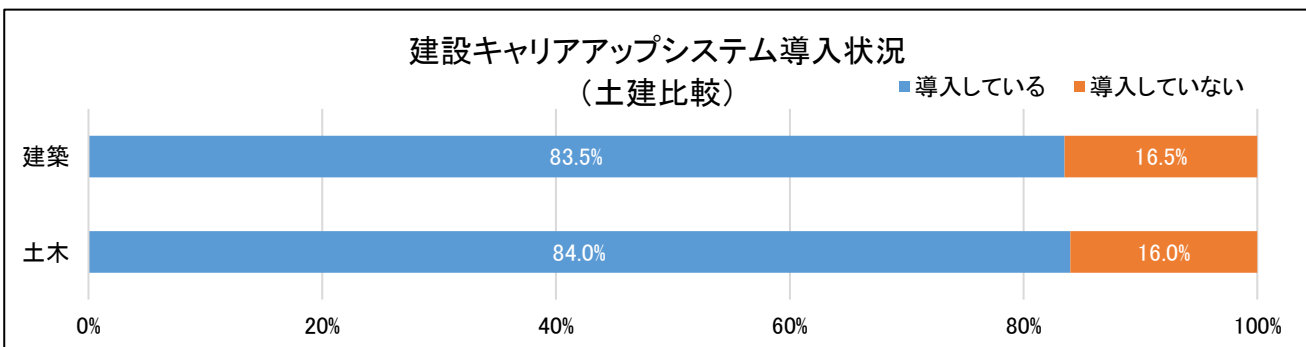
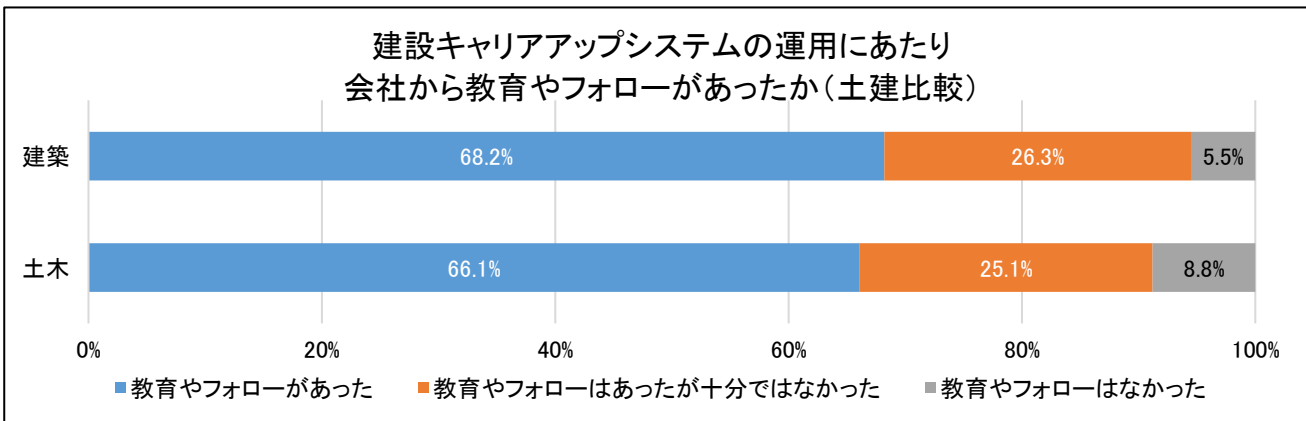
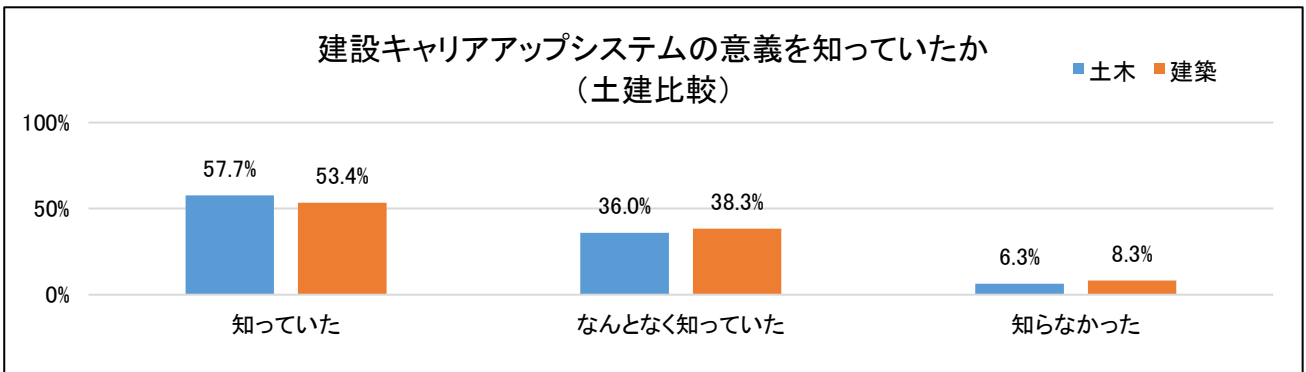
※「休止」とは、作業所は工事をしていないが、職員が現場事務所に出勤している状況のことをいう。

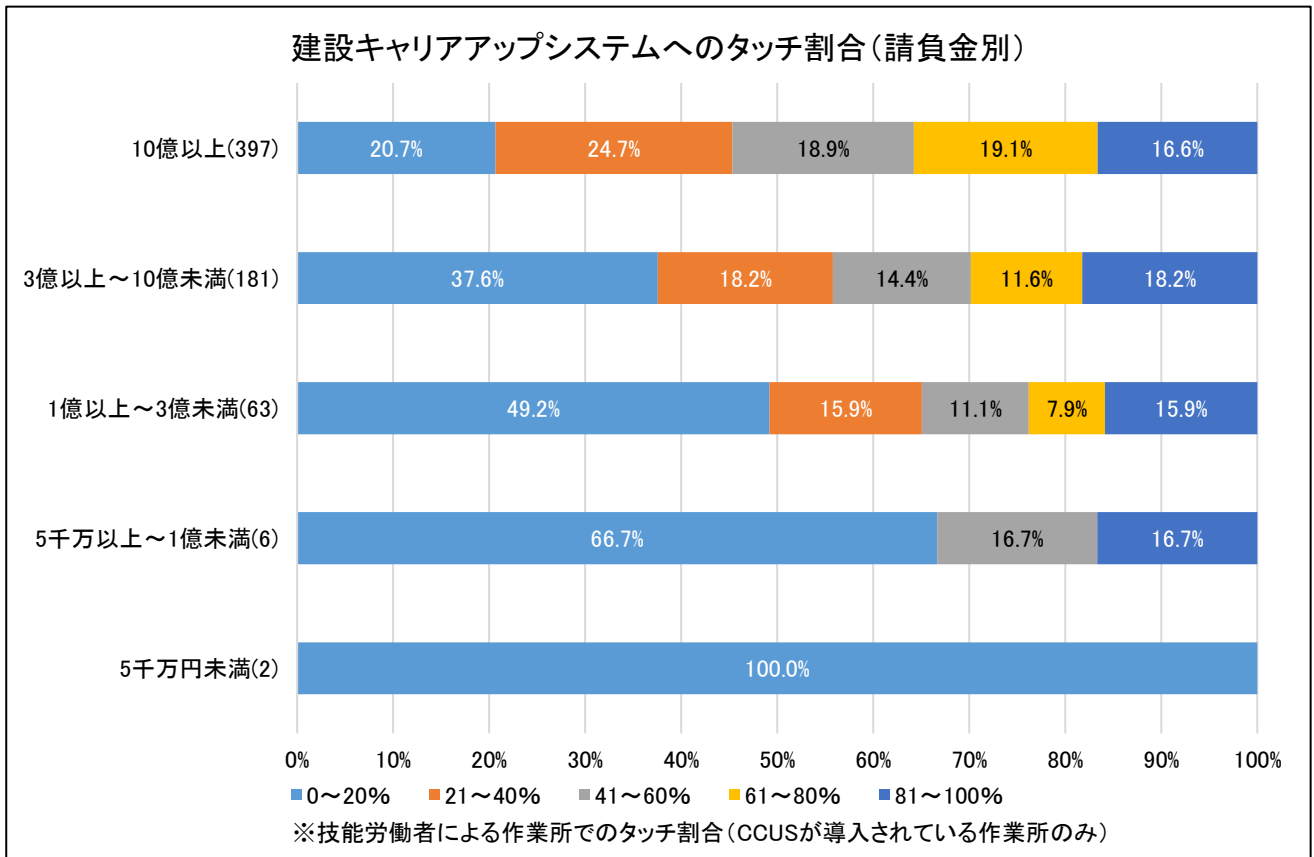
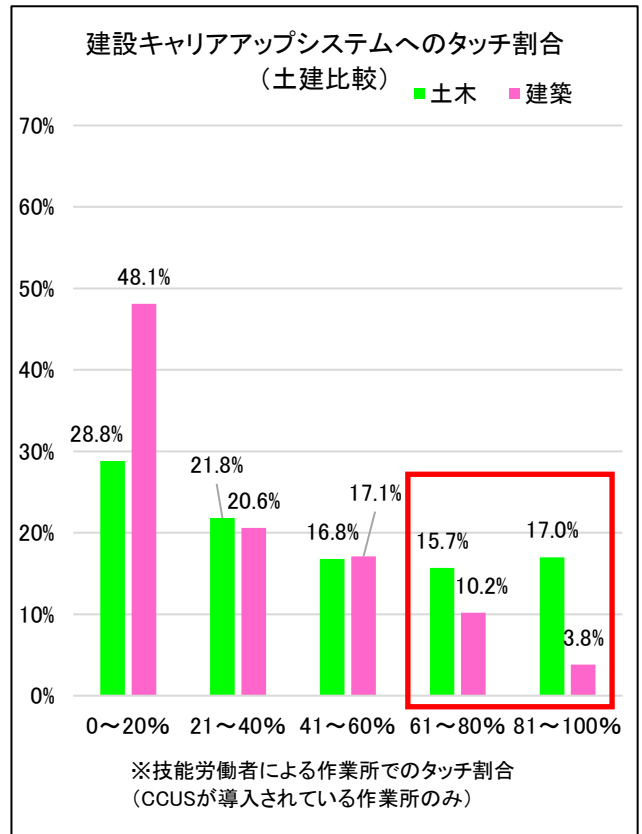
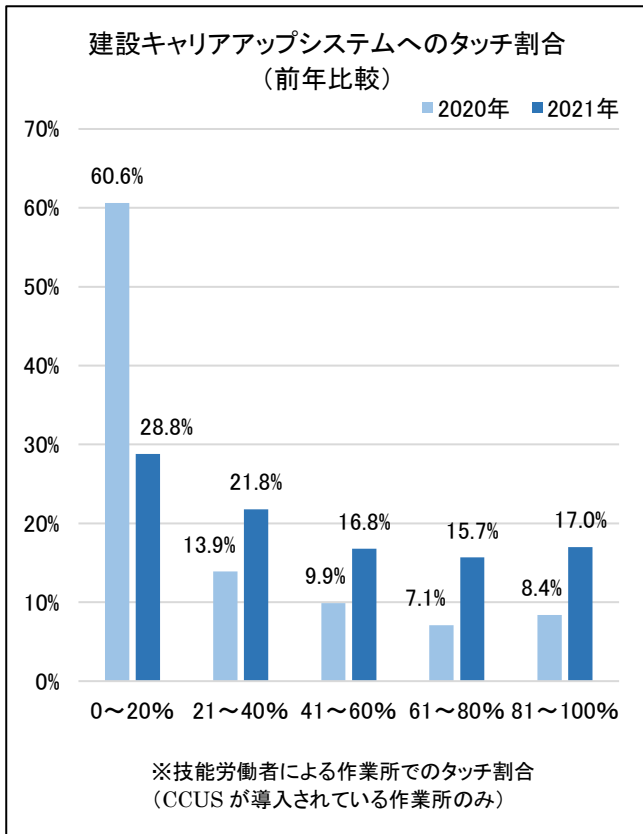


作業所における日頃の感染症対策費用や感染者発生時の消毒などの費用については、土木、建築ともにほぼ受注者負担となっている。また、閉所や休止による工期延長を求めなかった作業所が半数を超えている。

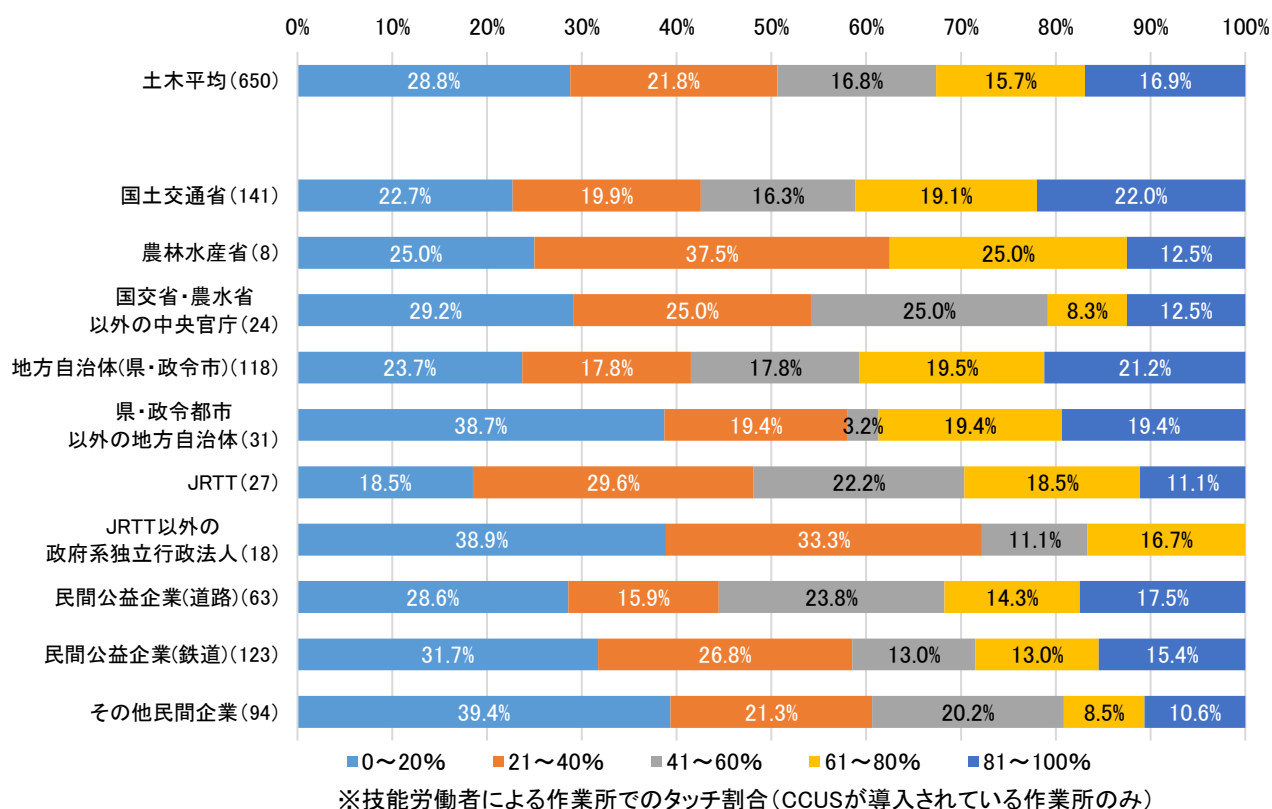
ⅩⅢ. 建設キャリアアップシステムについて

技能労働者の建設キャリアアップシステムへタッチする割合が大幅に増加

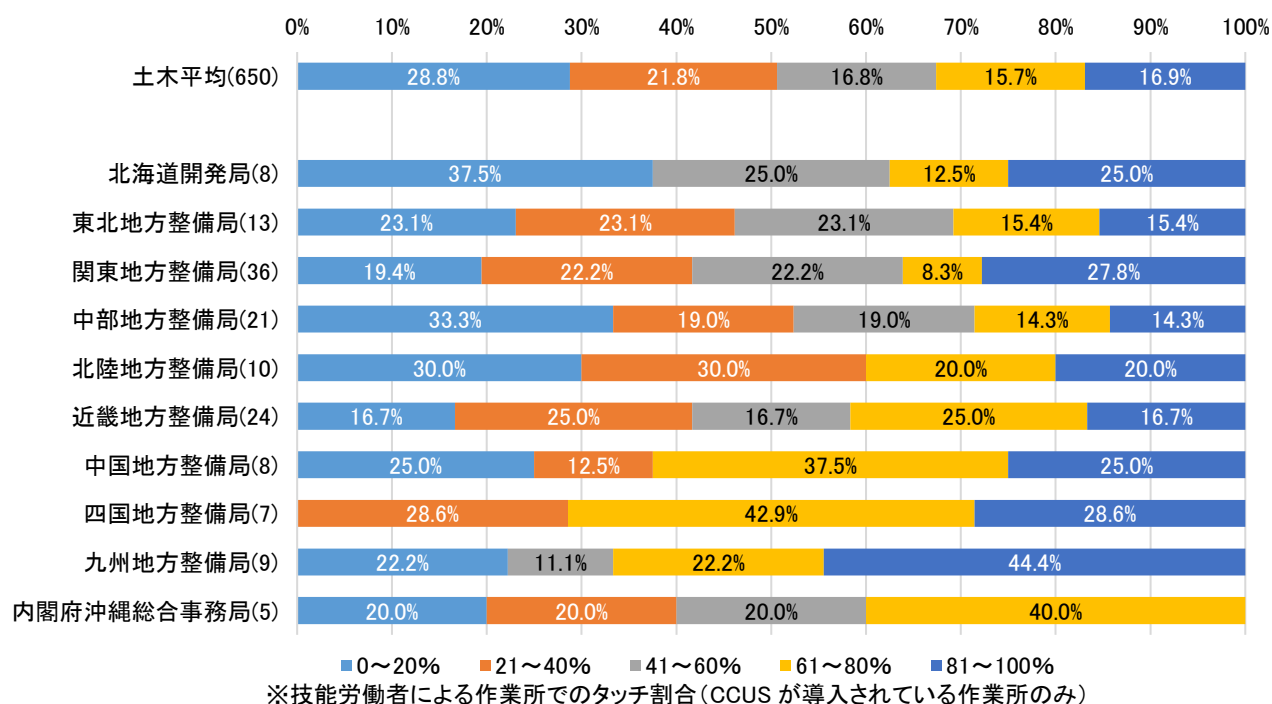




建設キャリアアップシステムへのタッチ割合（発注者別）



建設キャリアアップシステムへのタッチ割合 (整備局別)

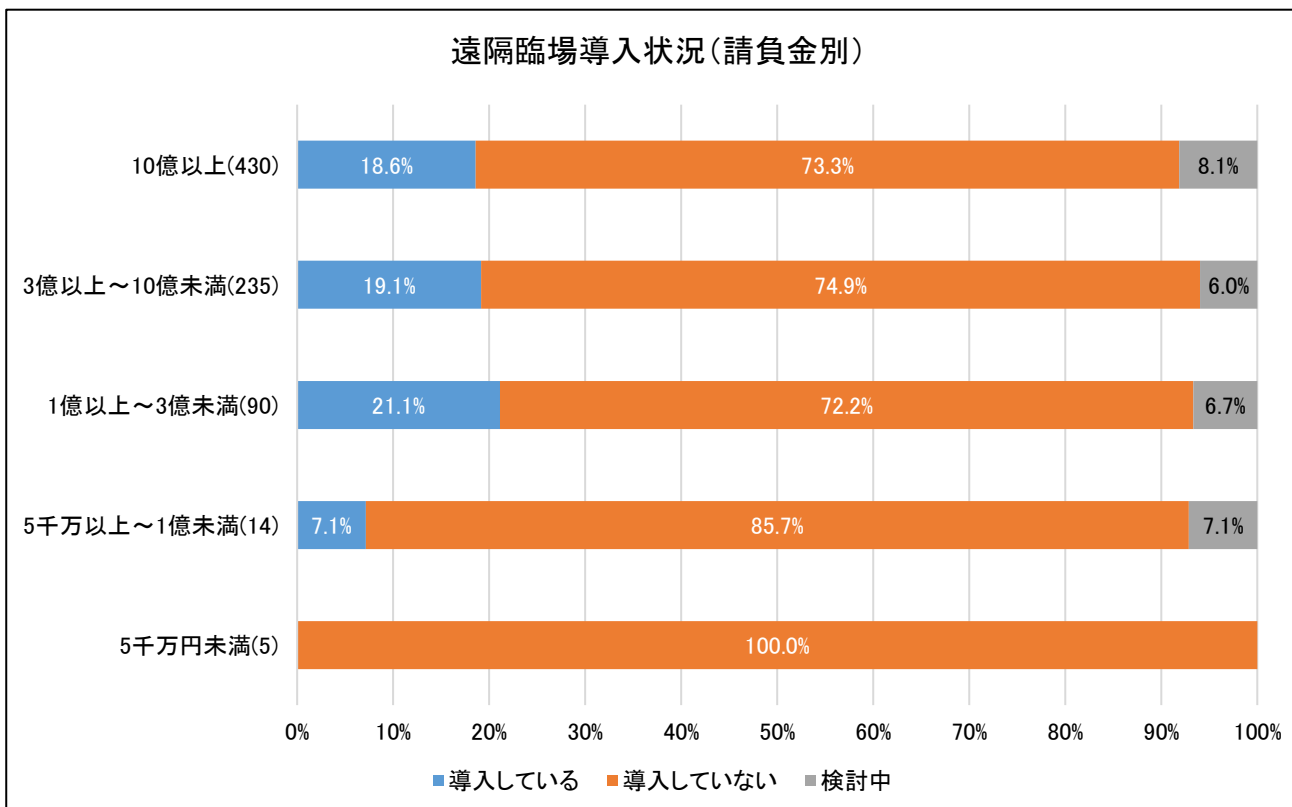
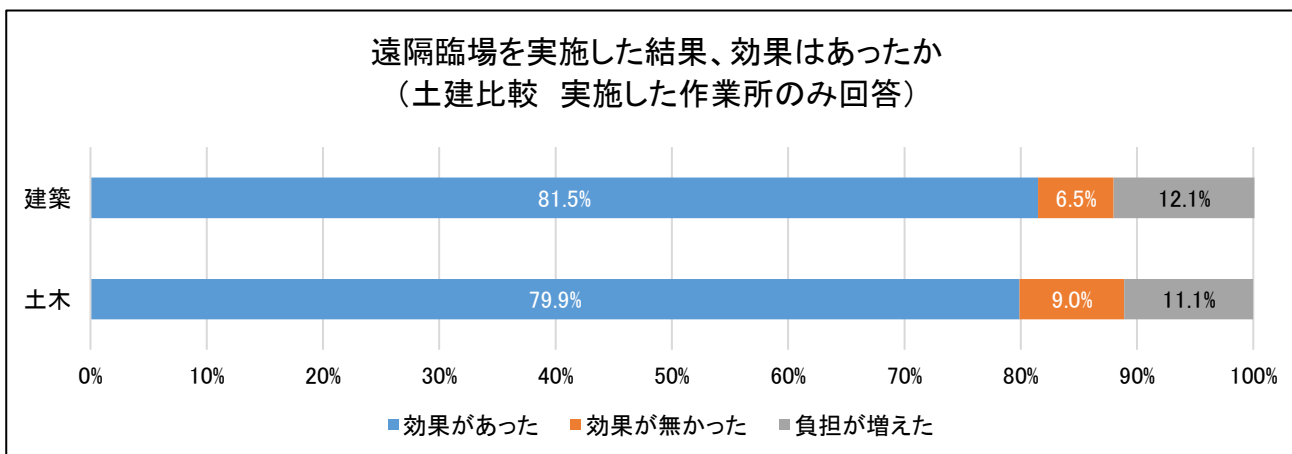
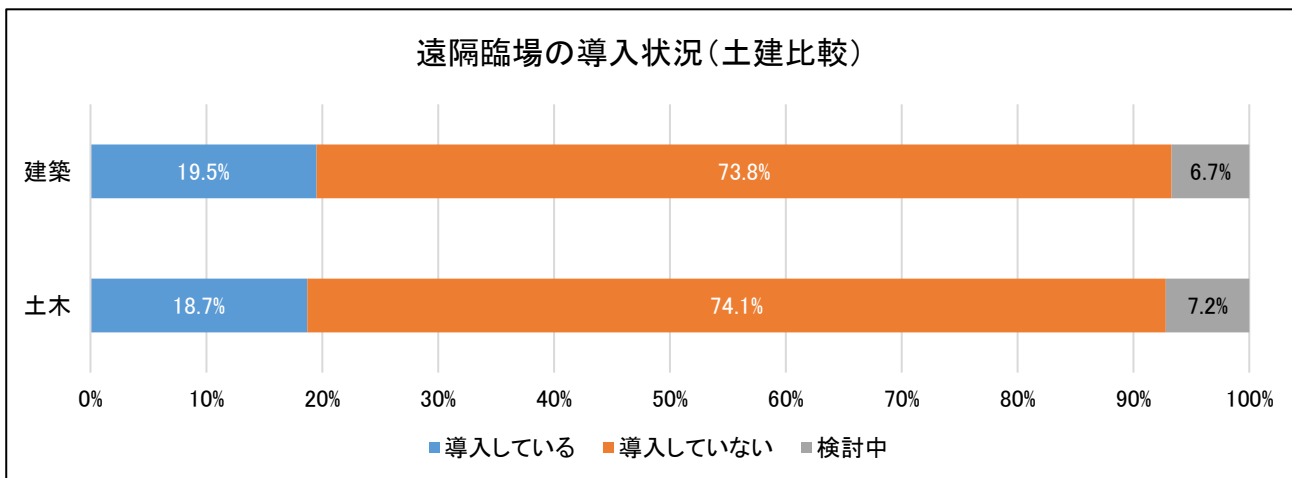


土木、建築ともに作業所での建設キャリアアップシステムの導入割合が8割を超える。

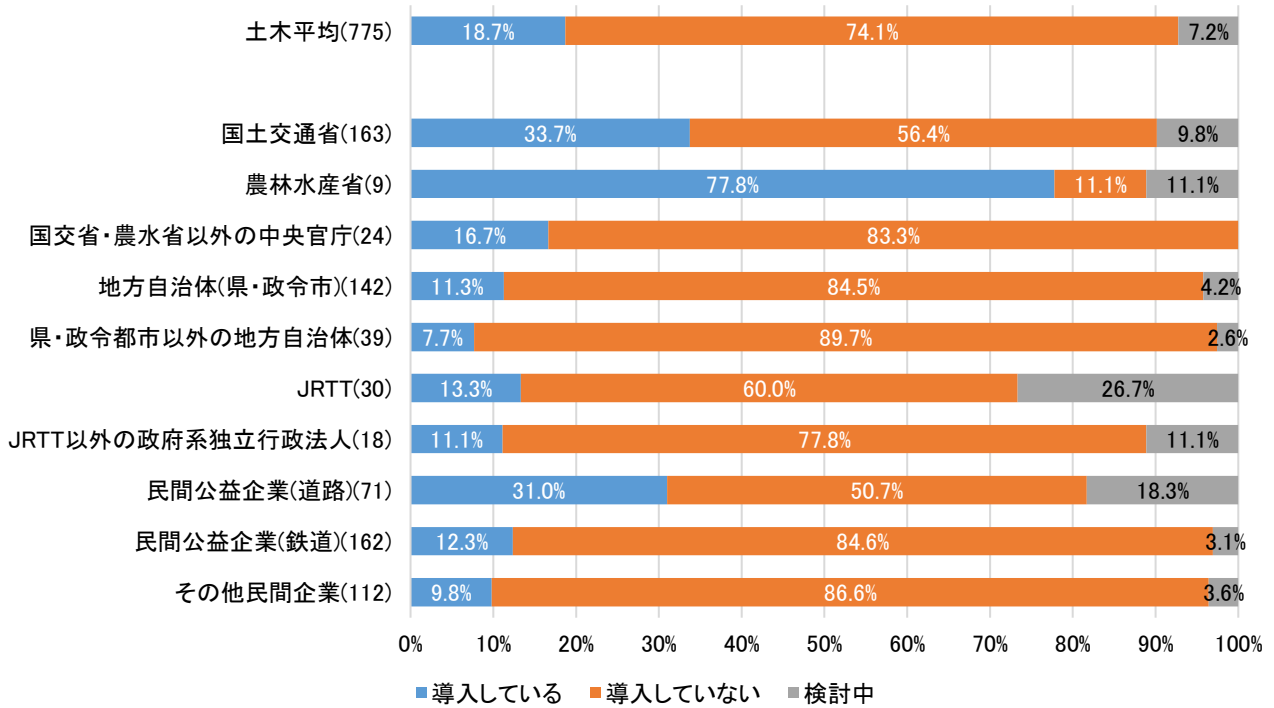
また、技能労働者の建設キャリアアップシステムへタッチする割合も2020年調査と比べると大幅に増加した。土木と建築で比較すると土木の方が技能労働者のタッチする割合が高い結果となった。

XIV. 遠隔臨場について

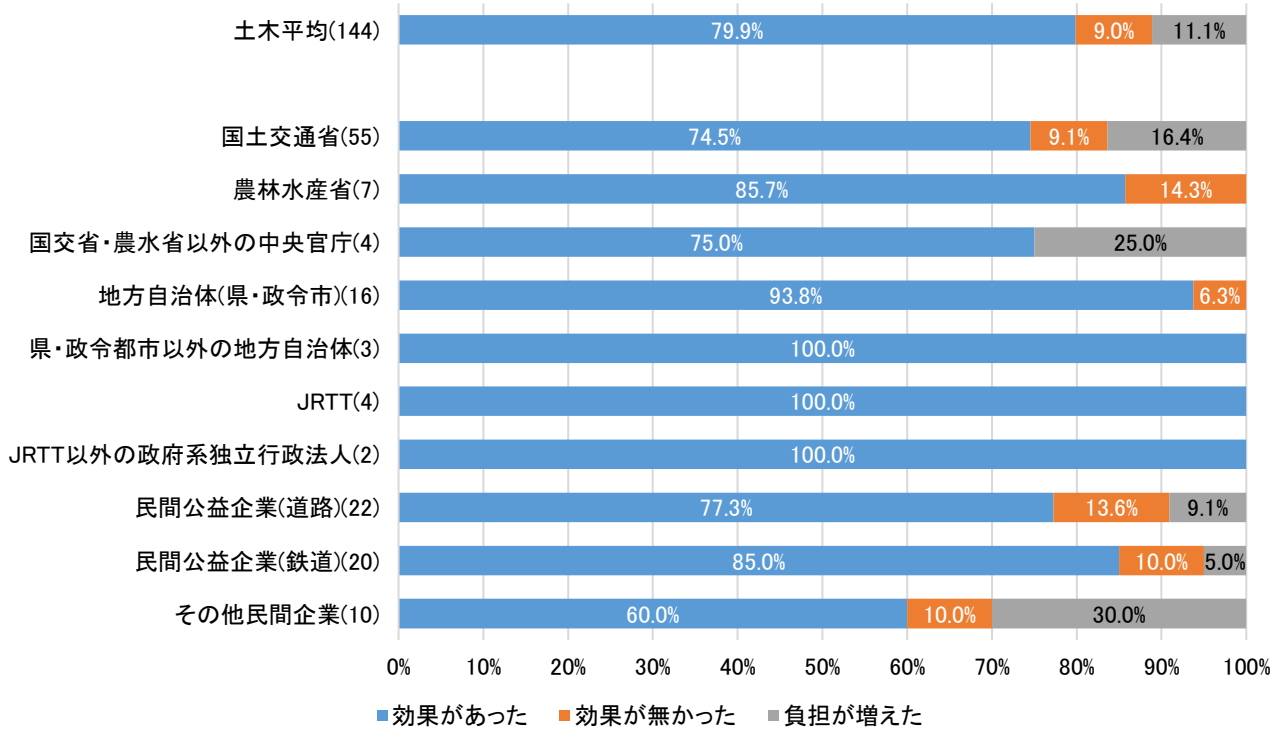
※社外検査だけでなく、社内検査において導入した場合も「導入している」に含む
 遠隔臨場を導入した作業所の約8割で「効果があった」と回答



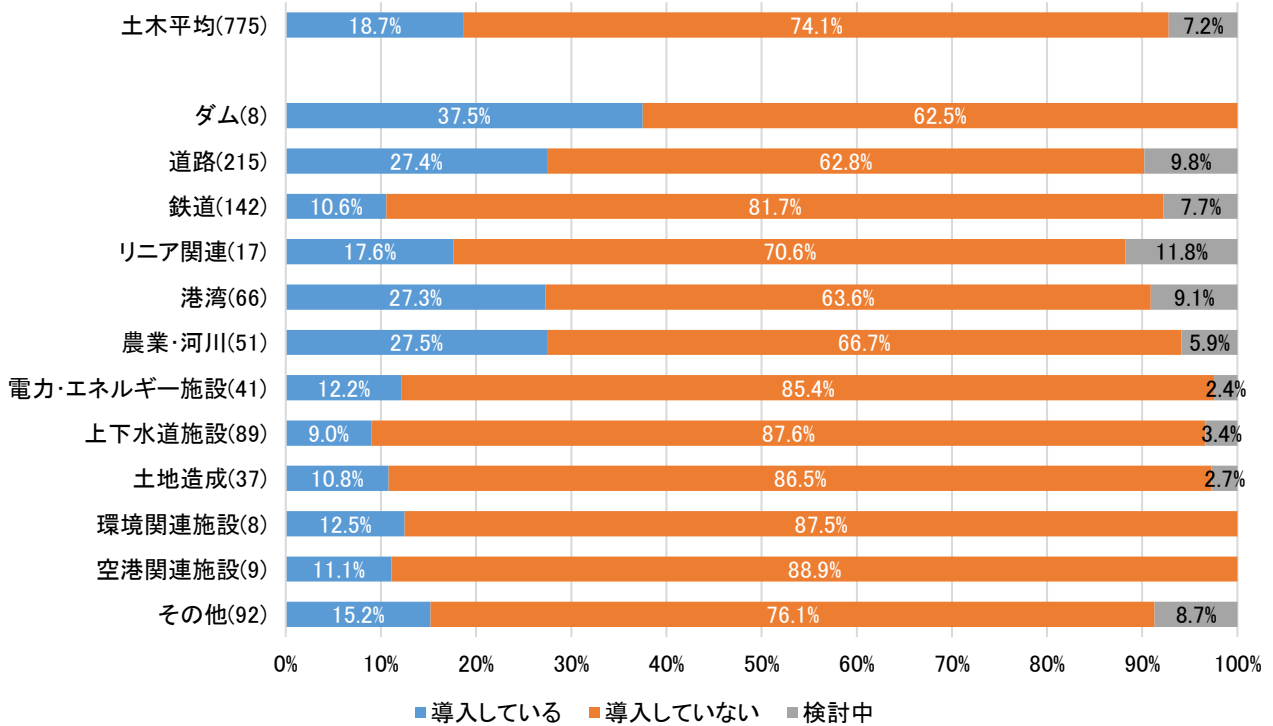
遠隔臨場導入状況(発注者別)



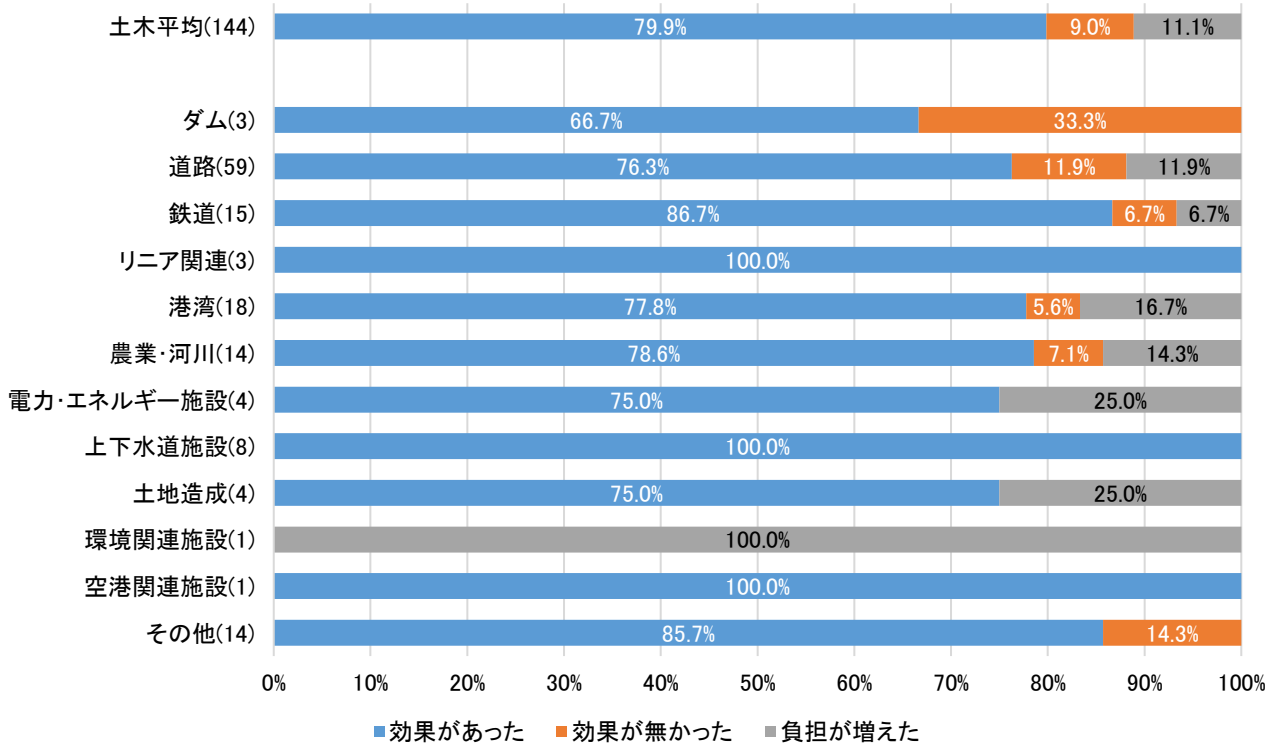
遠隔臨場を実施した結果、効果はあったか (発注者別 実施した作業所のみ回答)



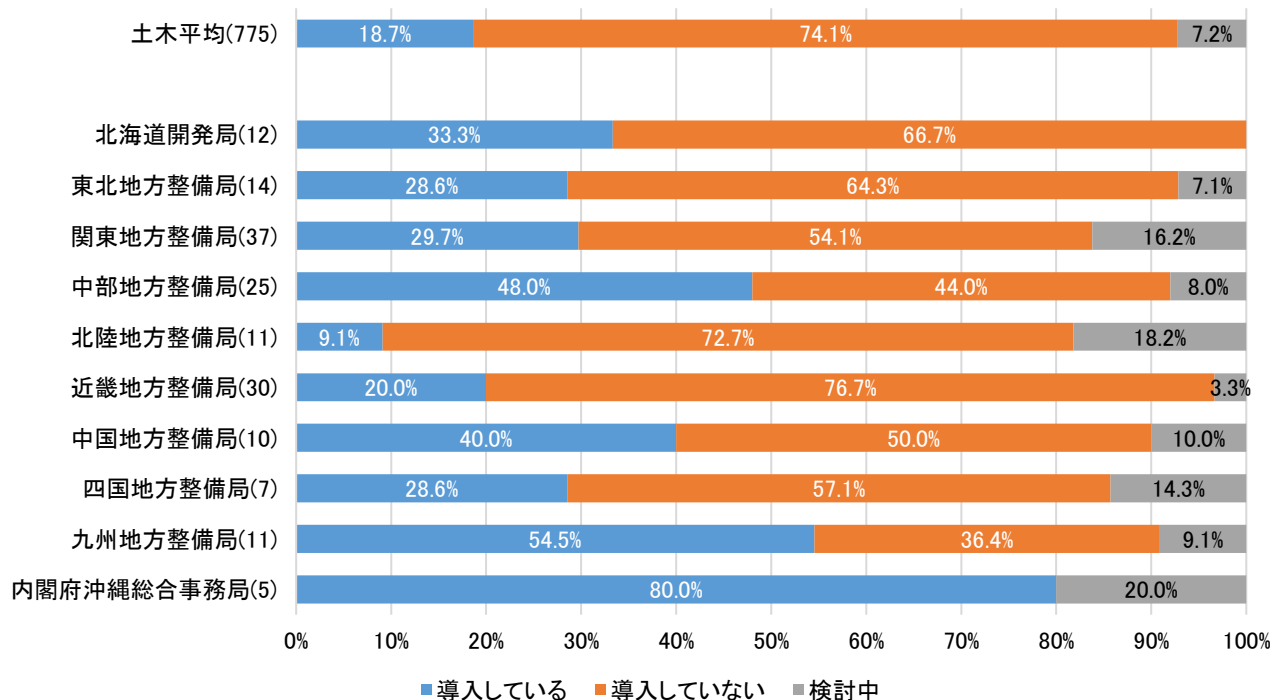
遠隔臨場の導入状況(用途別)



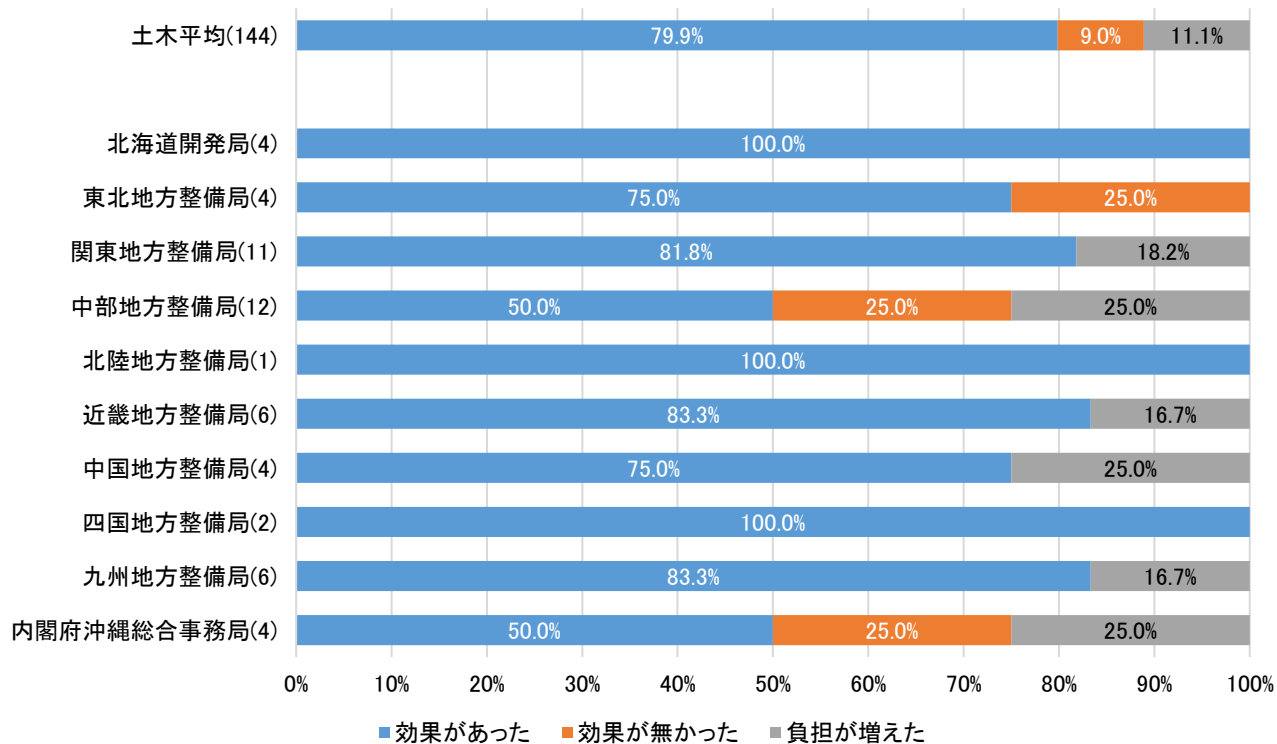
遠隔臨場を実施した結果、効果はあったか (用途別 実施した作業所のみ回答)



遠隔臨場の導入状況(整備局別)



遠隔臨場を実施した結果、効果はあったか (整備局別 実施した作業所のみ回答)

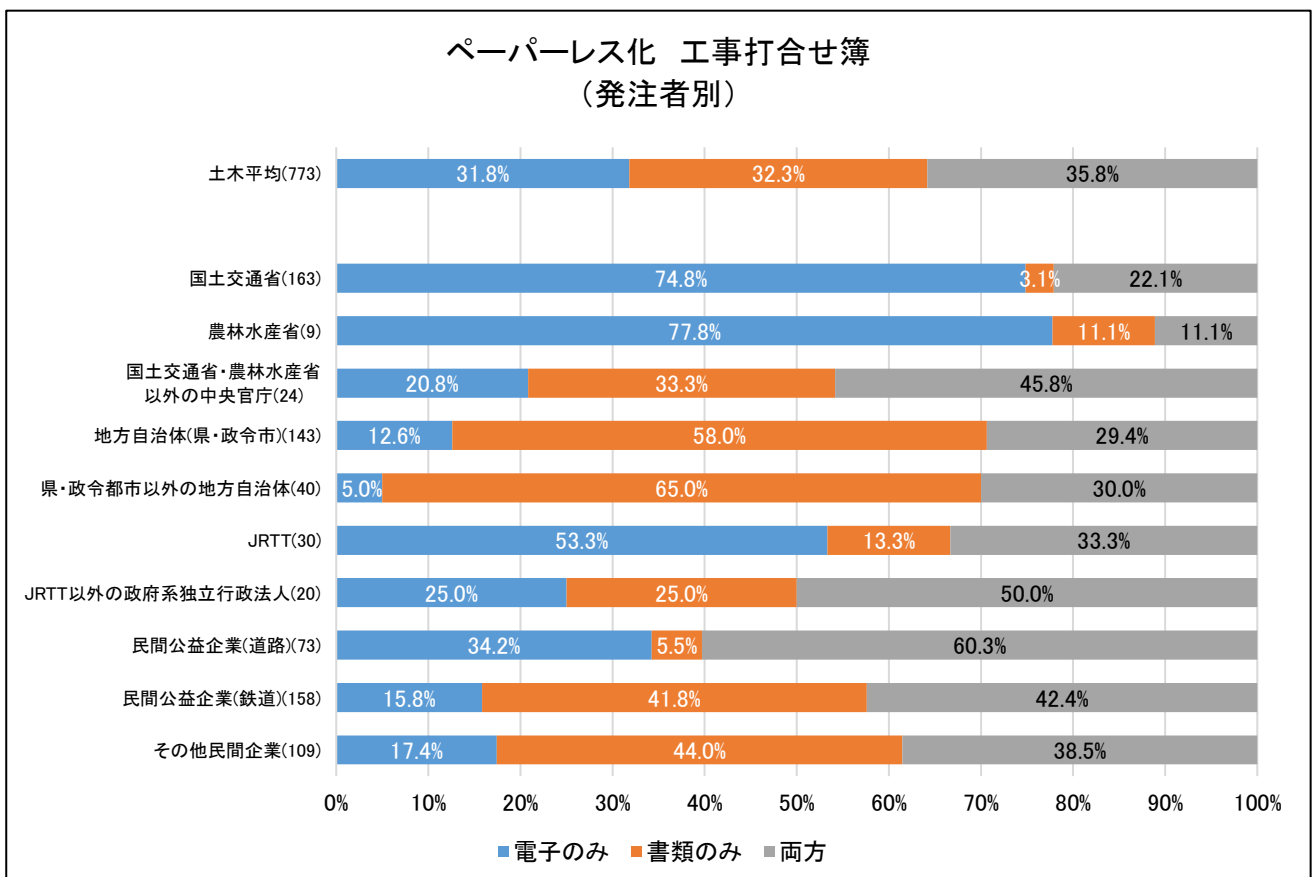
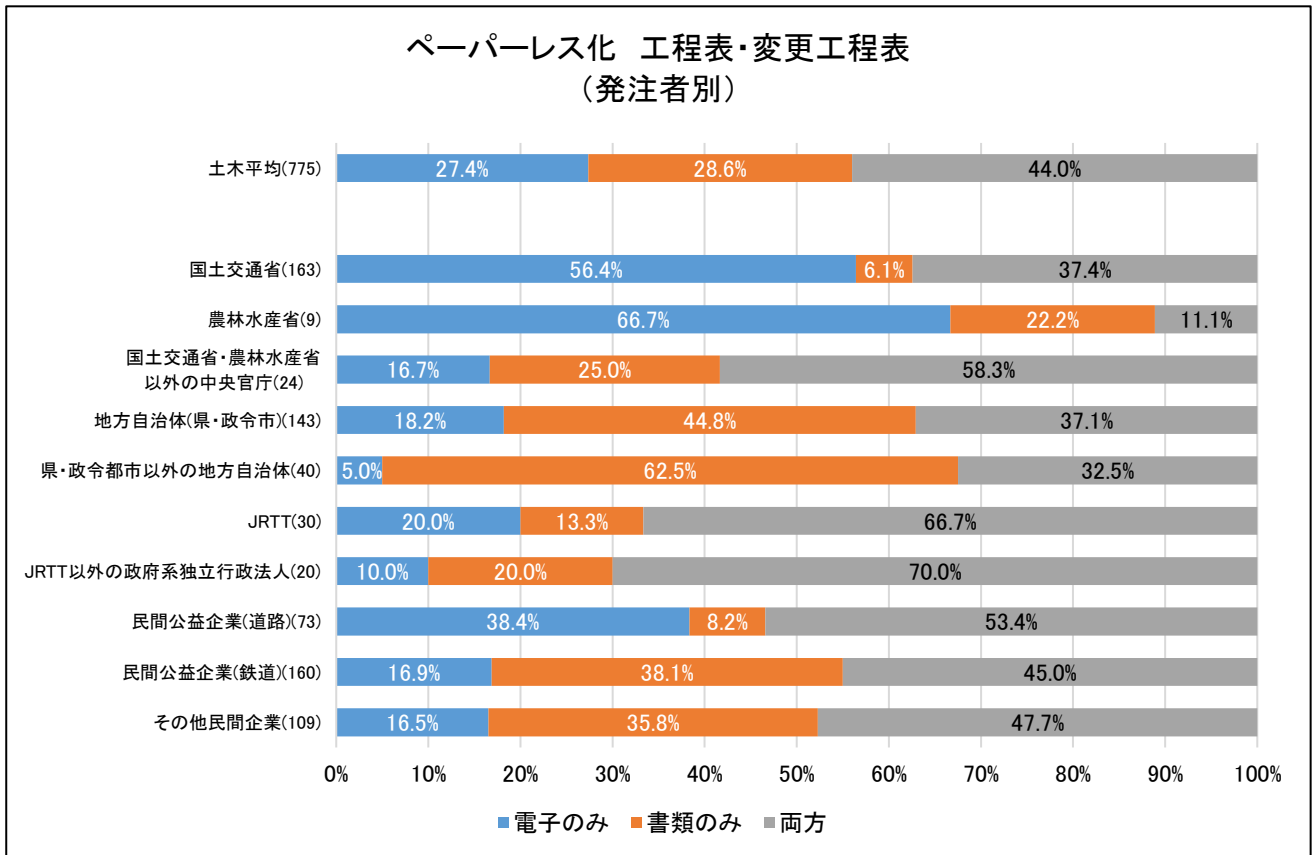


導入している作業所の割合は2割弱と少ないものの「効果があった」と回答した割合は8割を超える結果となった。一方で、通信環境が悪いと検査ができないなど、今後改善しなければいけない課題もあるが、これからさらに遠隔臨場導入が進むことが望まれる。

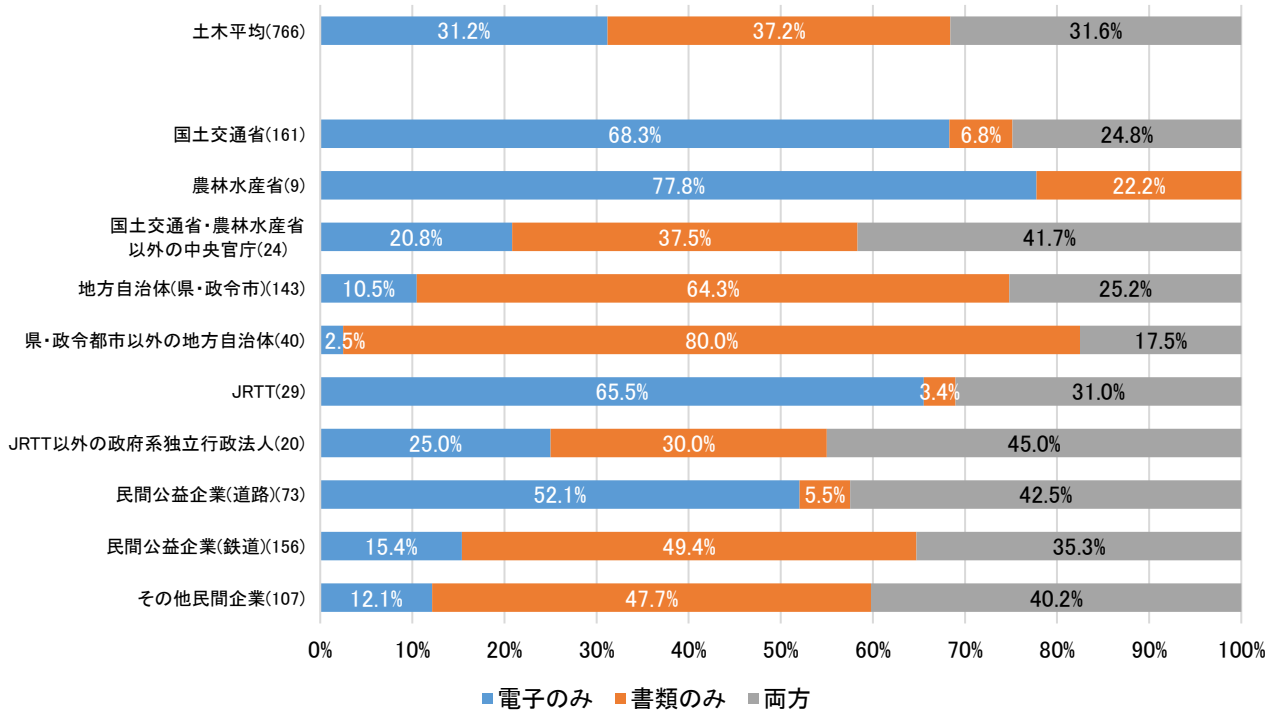
XV. ペーパーレス化について

1.発注者別

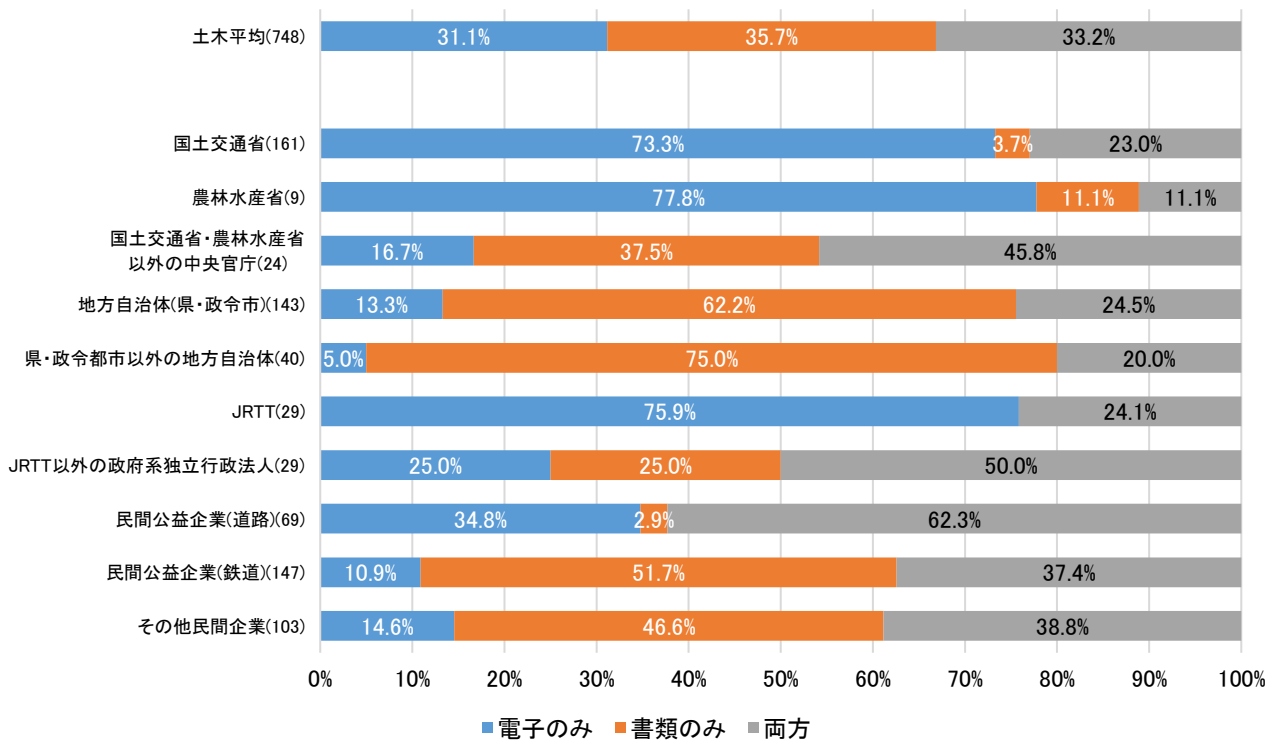
国土交通省、農林水産省、JRTT、民間公益企業(道路)がペーパーレス化に積極的



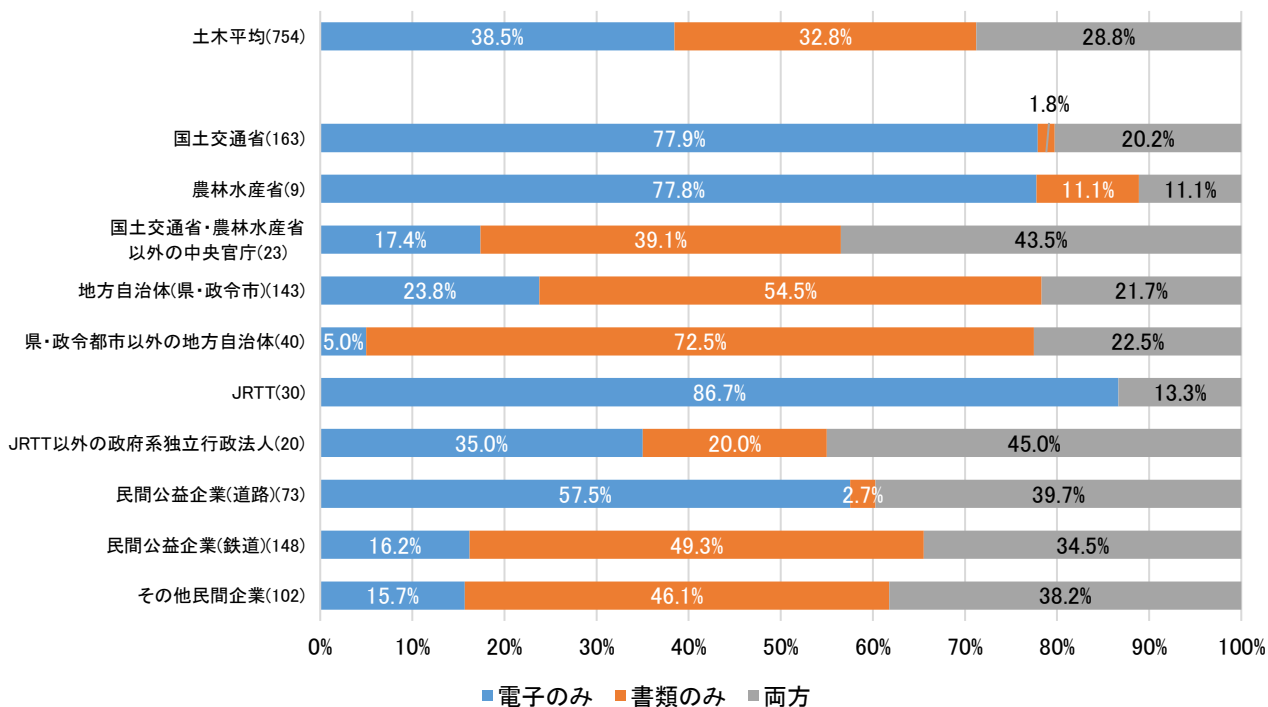
ペーパーレス化 材料確認書 (発注者別)



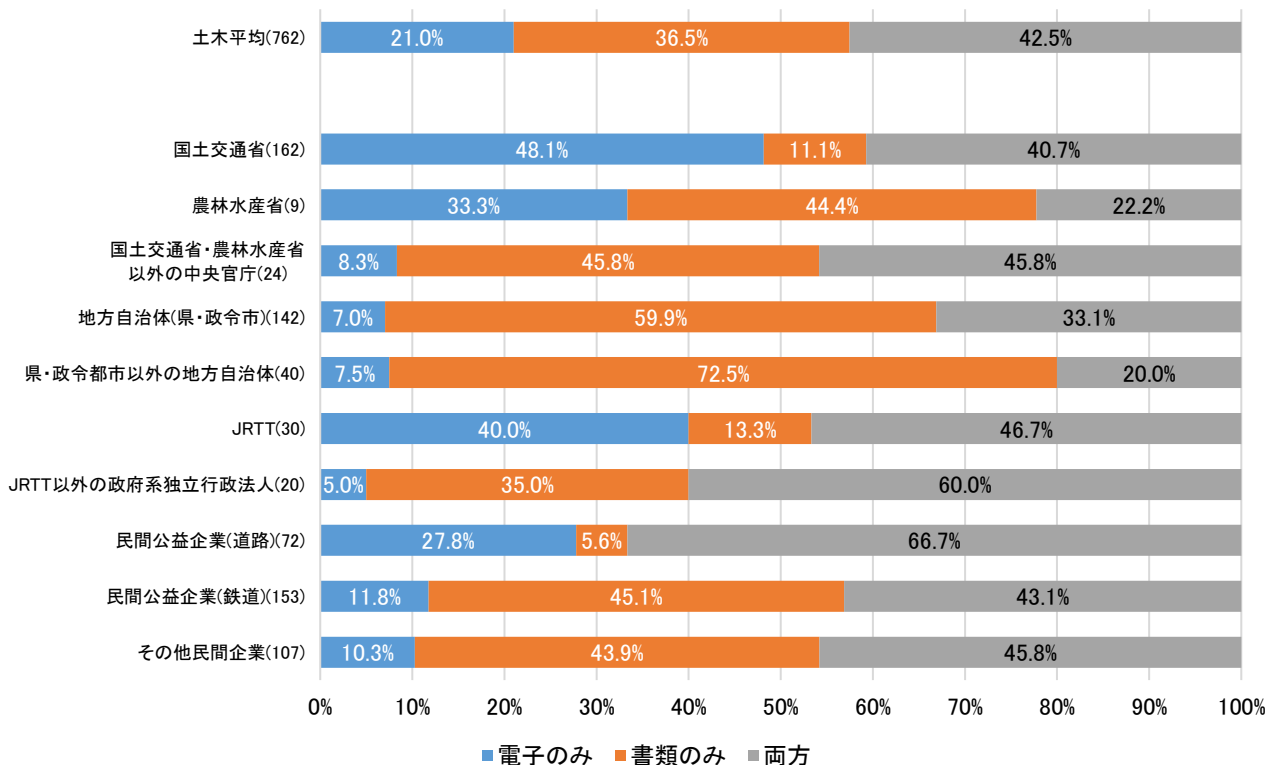
ペーパーレス化 段階確認書 (発注者別)



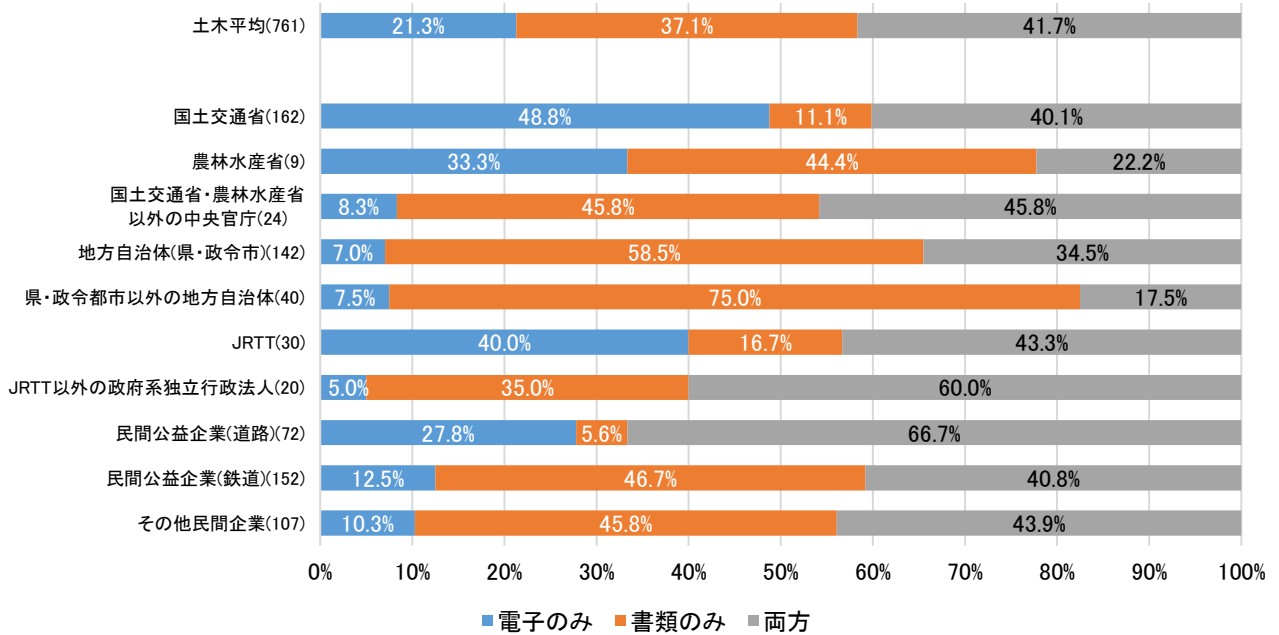
ペーパーレス化 確認・立会依頼書 (発注者別)



ペーパーレス化 出来高管理図表 (発注者別)



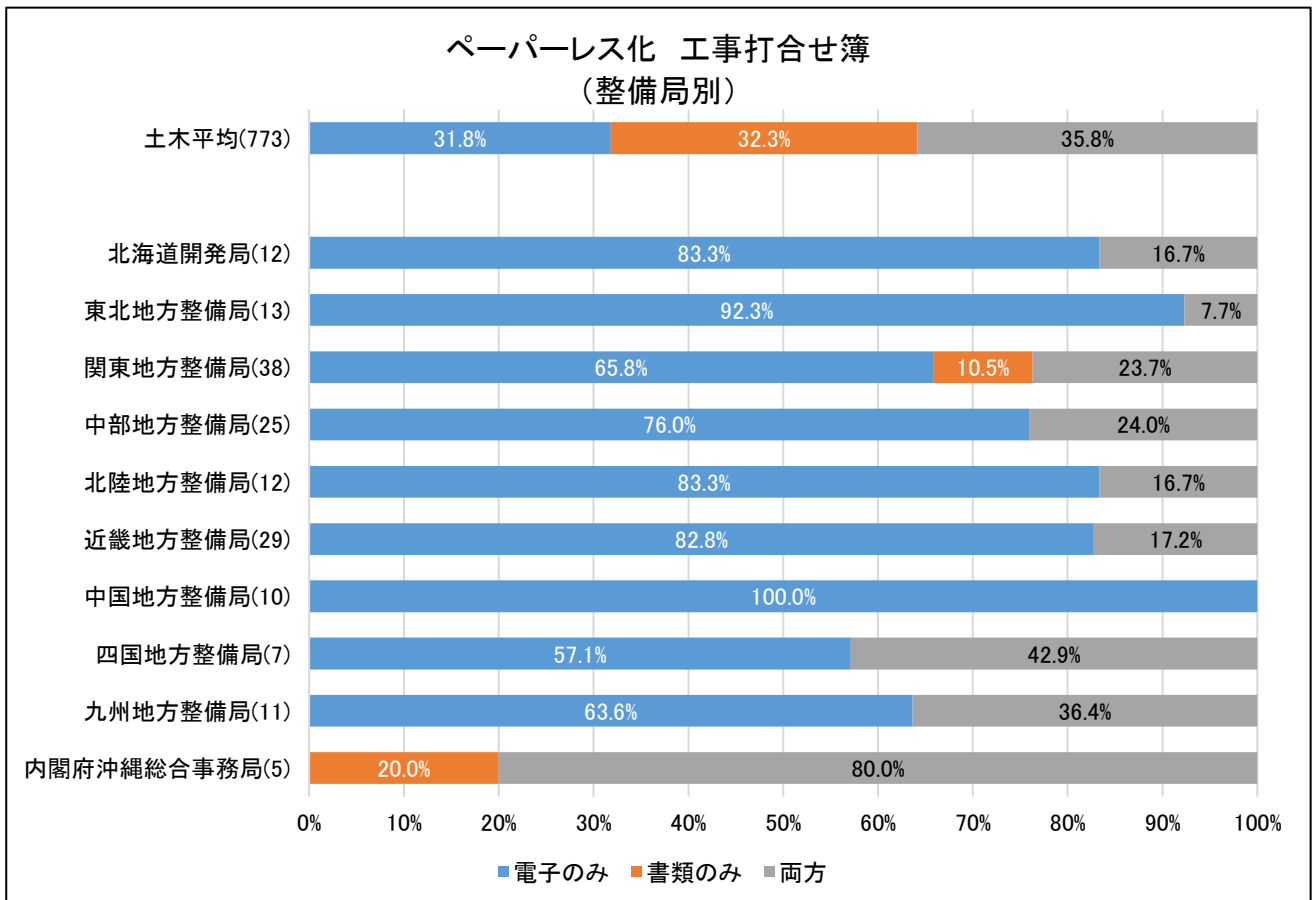
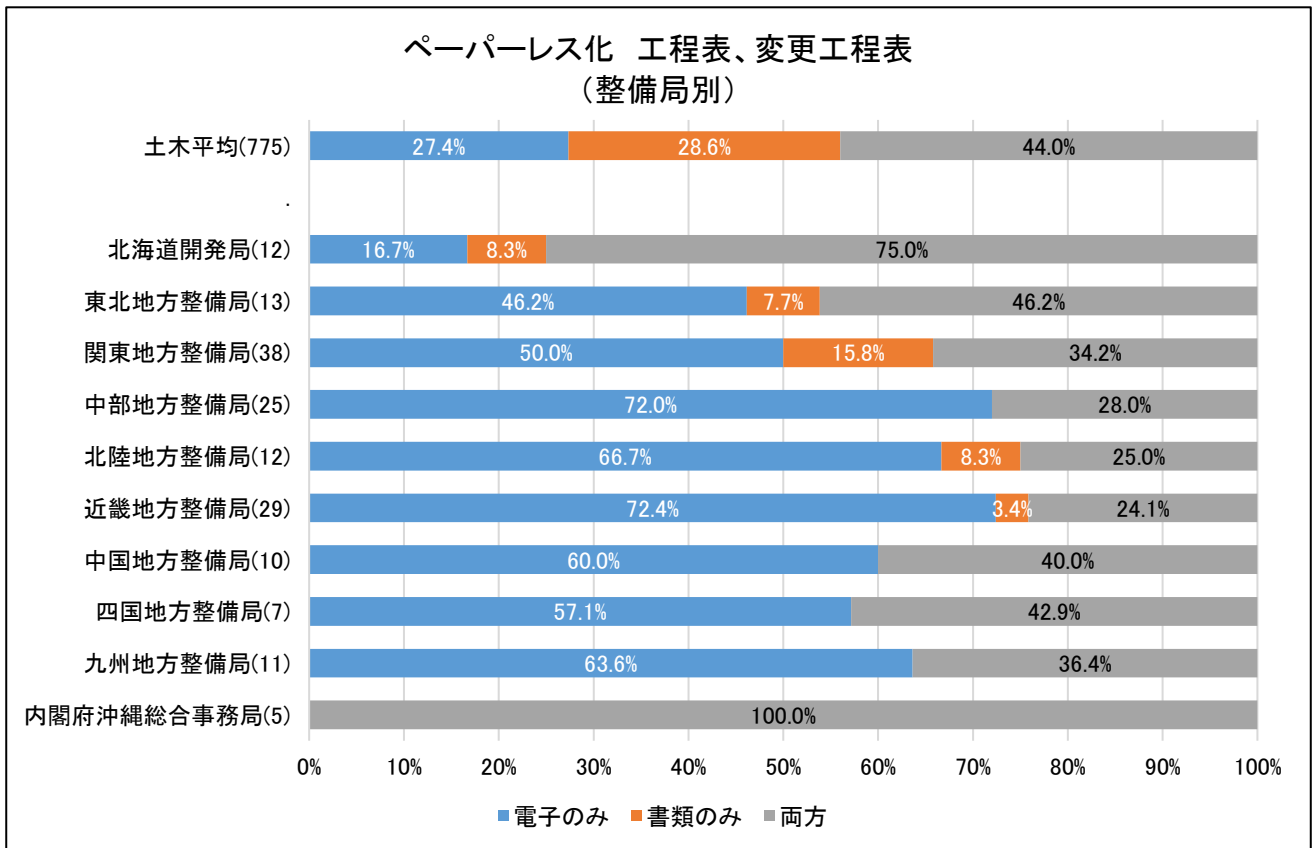
ペーパーレス化 品質管理図表
(発注者別)



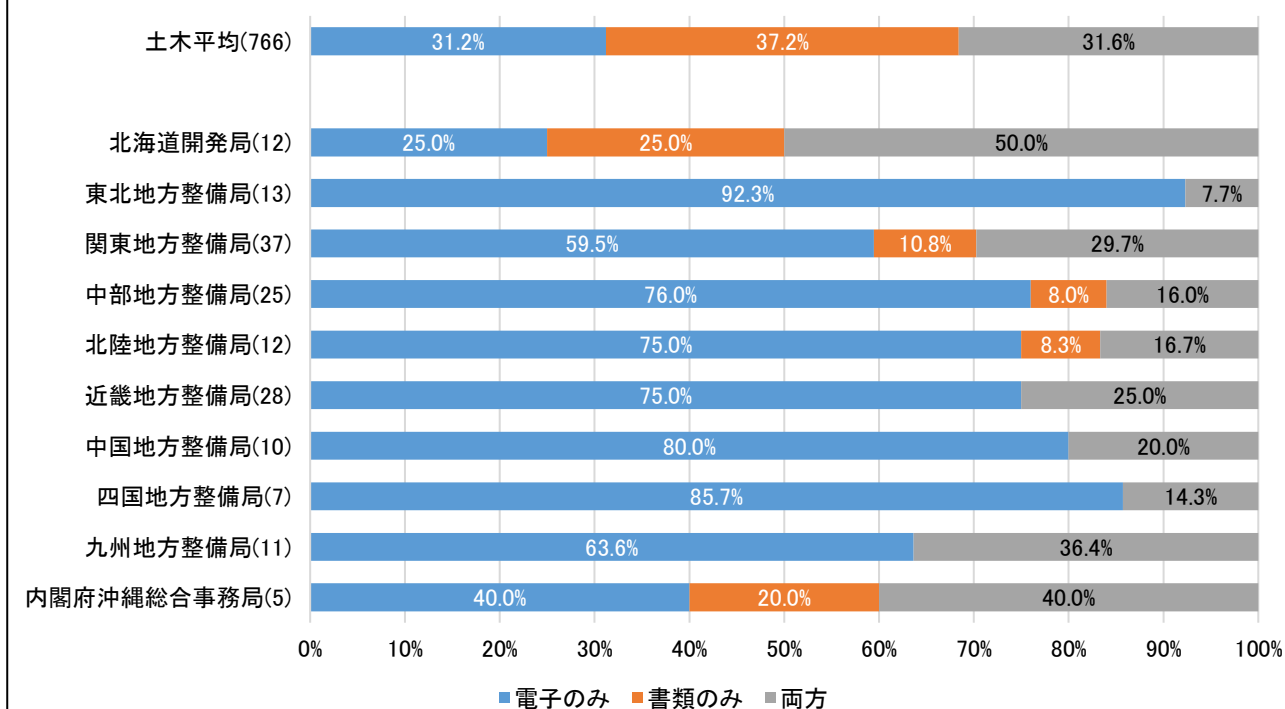
ペーパーレス化は、特に国土交通省、農林水産省、JRTT、民間公益企業(道路)において積極的に取り組んでいることがうかがえる。

2. 地方整備局別

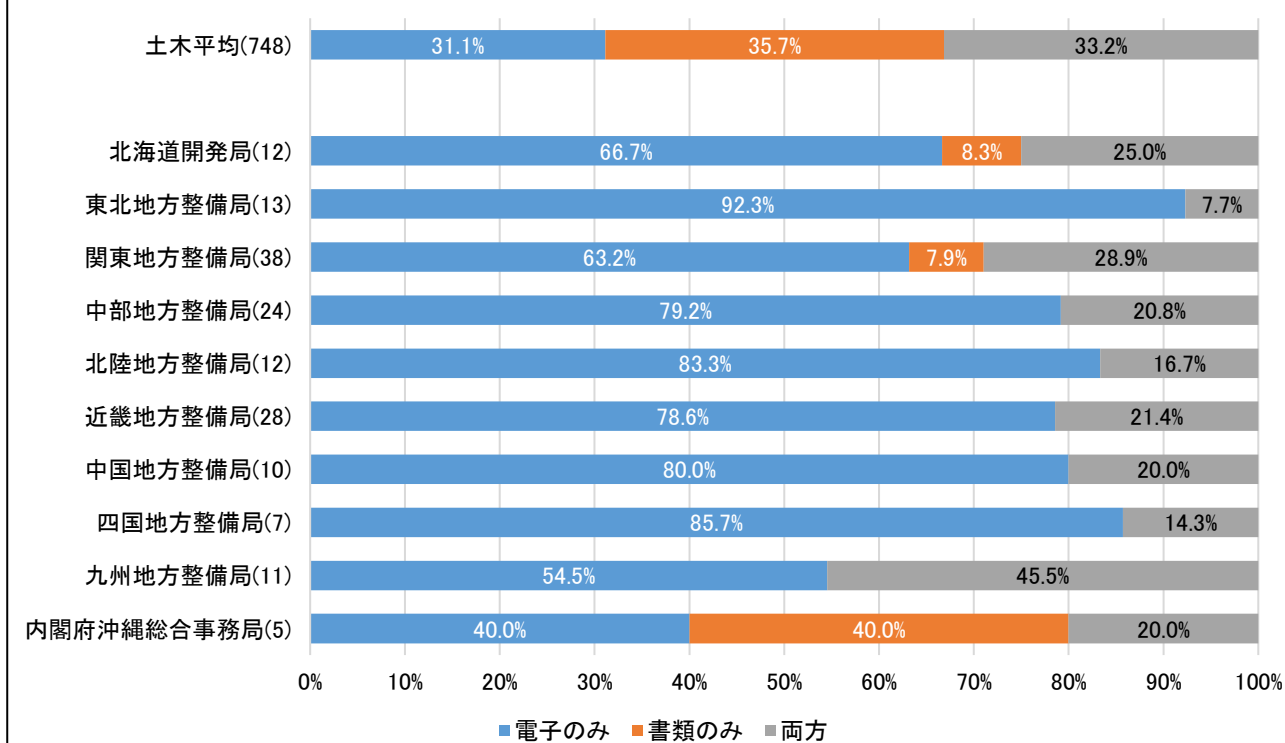
積極的にペーパーレス化に取り組んでいる



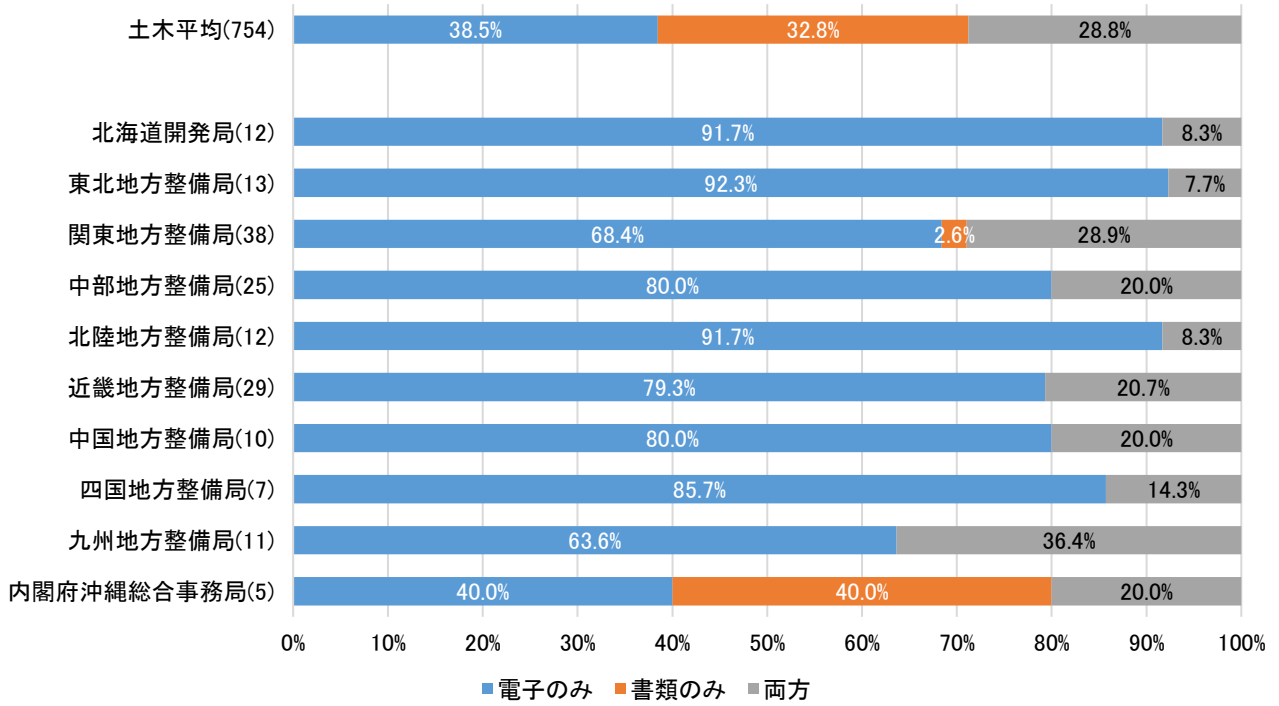
ペーパーレス化 材料確認書 (整備局別)



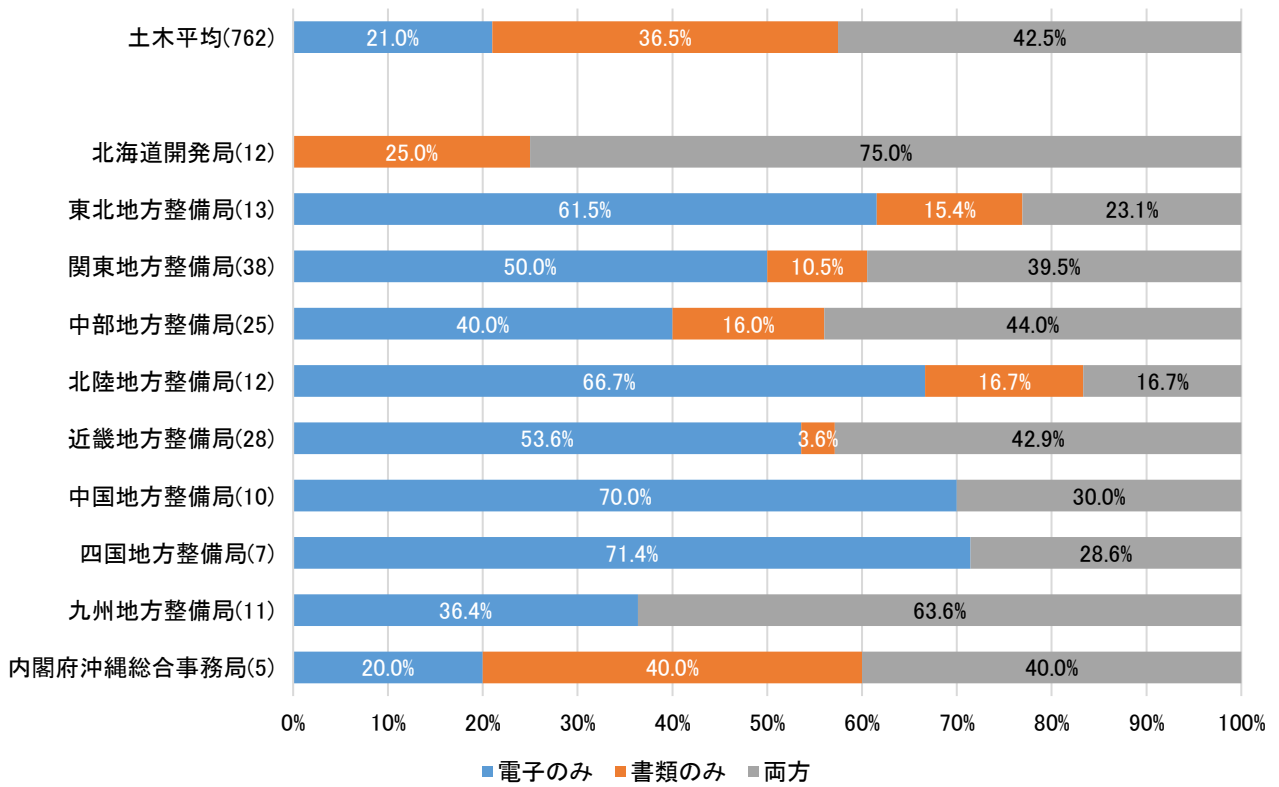
ペーパーレス化 段階確認書 (整備局別)



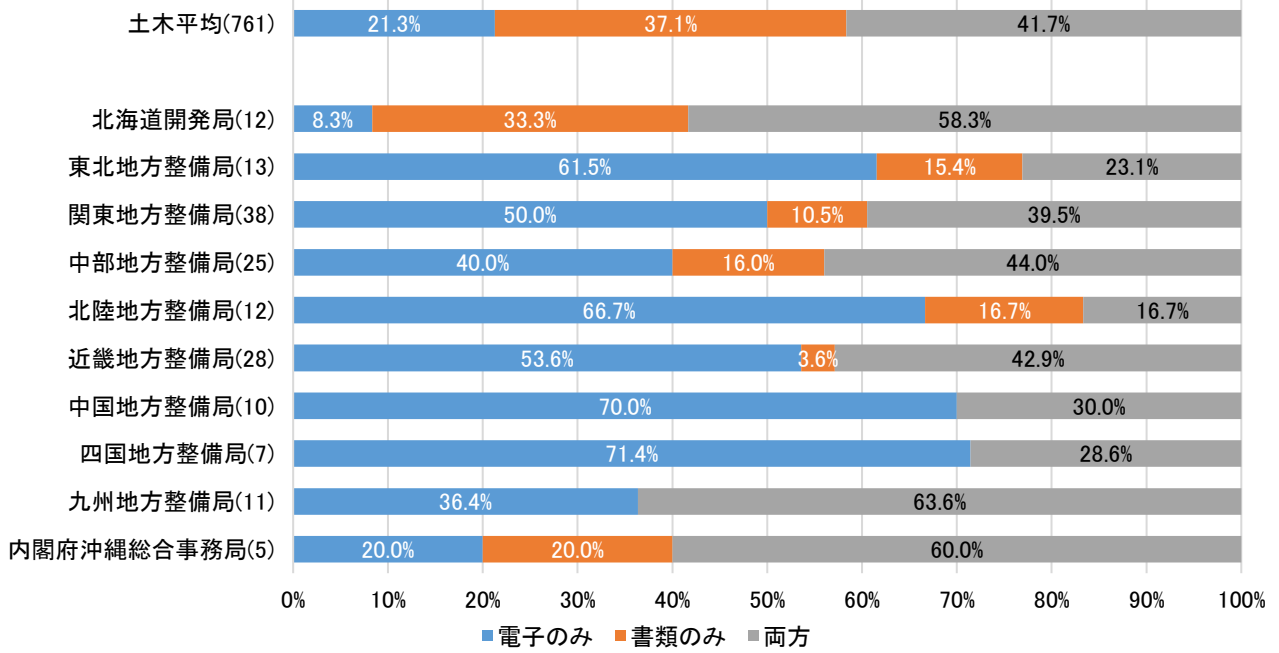
ペーパーレス化 確認・立会依頼書
(整備局別)



ペーパーレス化 出来高管理図表
(整備局別)



ペーパーレス化 品質管理図表
(整備局別)

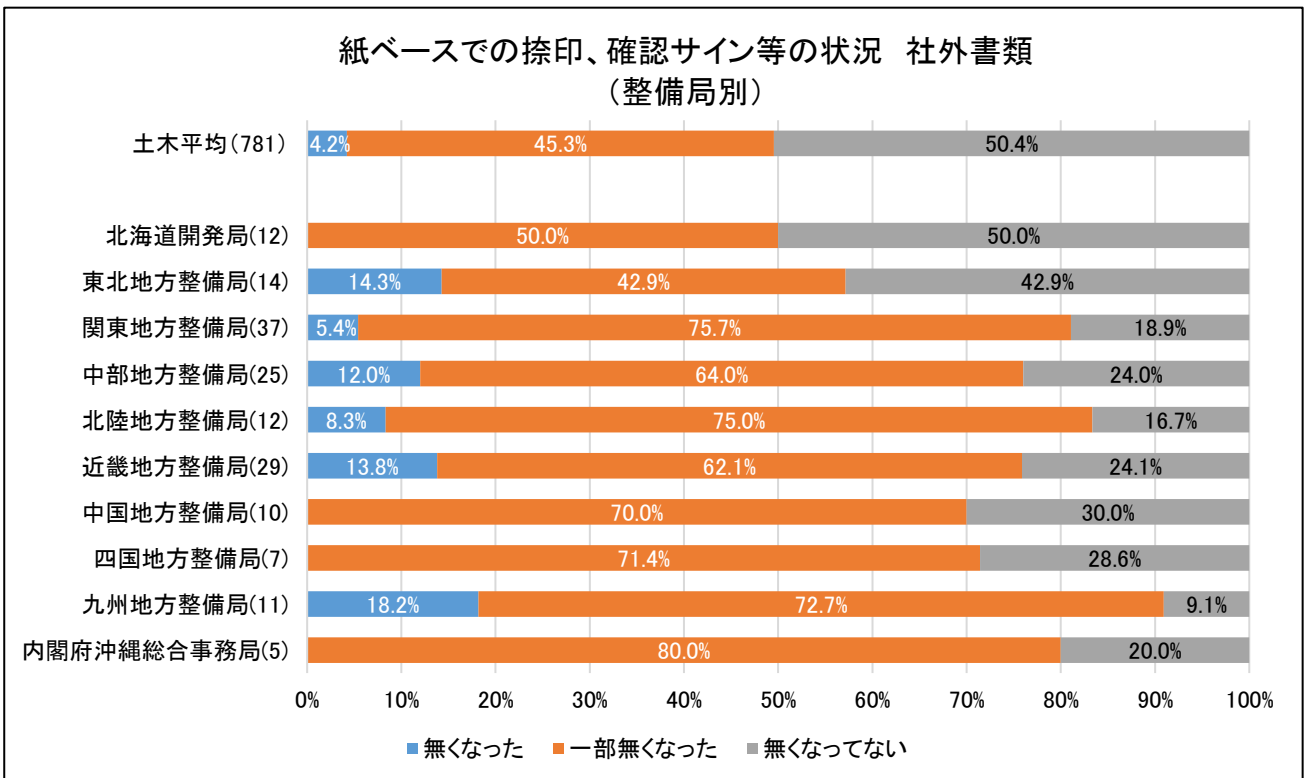
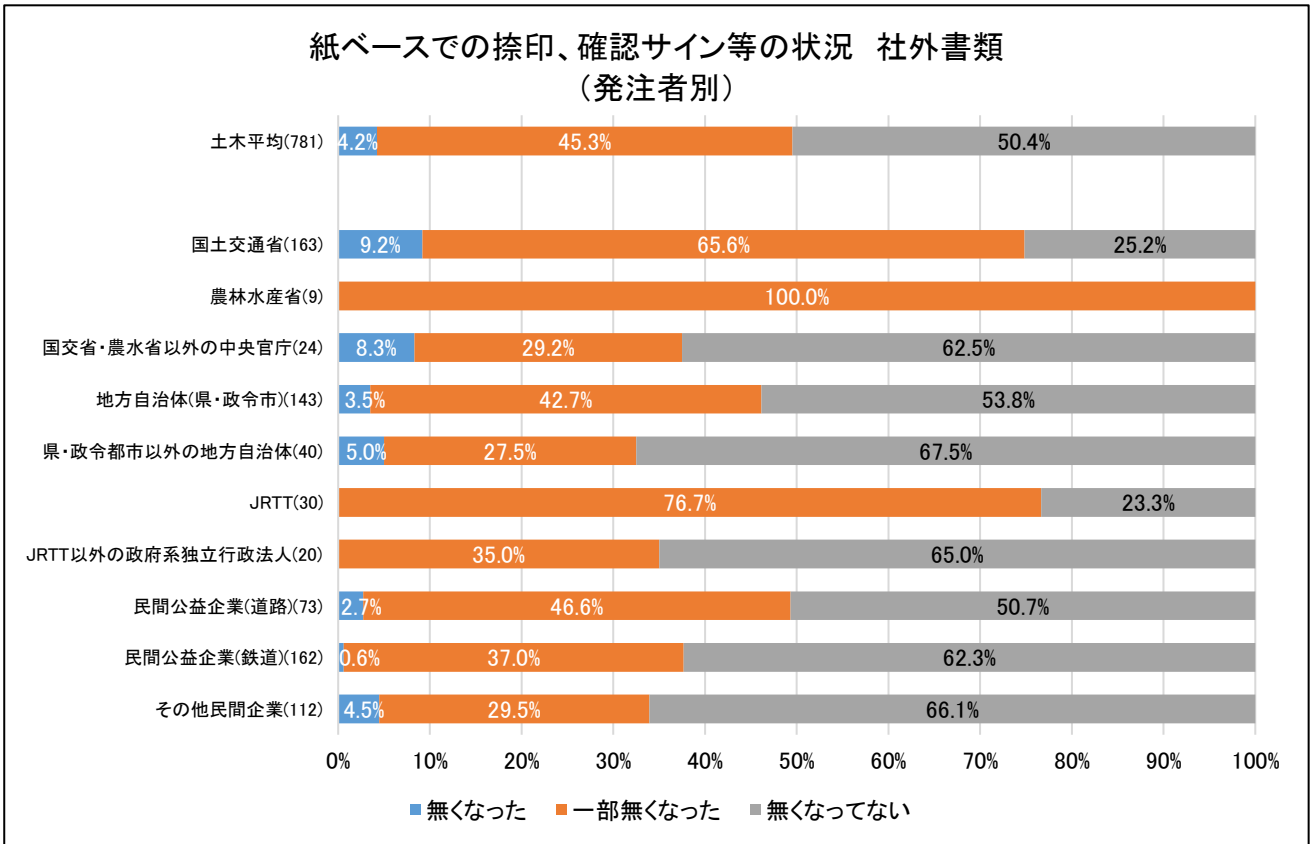


国土交通省は他の発注者よりも積極的にペーパーレス化に取り組んでいるが、地方整備局によって差がある結果となった。

XVI. サインレスについて

※サインレスとは(例:書類の確認や捺印の際に実印での押印をやめた、もしくは電子印に変更など。)

国土交通省がサインレスに積極的



国土交通省はサインレスへの取り組みも積極的であるという結果となった。

自由記述の抜粋

本アンケートではテーマごとに自由記述欄を設けています。その内容を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がありました。

【「実現する」理由】

- ・設計図書による4週8閉所の条件明示と工事内容や施工時期に見合った工期設定であれば、実現可能と思う。
(国土交通省(東北地方整備局) / 道路(改良) / 50歳～54歳)
- ・協力会社にも4週8休制度が普及したと感じるから。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 55歳～59歳)
- ・時間外労働の上限規制への対応のために必要であり、そうせざるを得ない状況になると考える。
(地方自治体(県・政令市) / 土地造成 / 55歳～59歳)
- ・罰則が適用されると閉所せざるを得ないと考える。
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 30～34歳)
- ・法令で決められた場合はせざるを得ない。逆に上限規制がなければ実現することはないと思う。
(民間公益企業(鉄道) / その他(舗装) / 40歳～44歳)
- ・業界が一斉に始めてしまえば民間も含めて出来ると思う。ただし、日給月給の技能労働者などが困ると思われるので、早急な救済策がなければ、建設業の若手人材不足が加速するだけだと思っている。
(民間公益企業(電力) / 土地造成 / 55歳～59歳)

【「実現しない」理由】

- 発注機関にもよるが、民間工事はいまだに週6勤務を前提とした工期設定を行っているうえ、発注が遅れても竣工日が変わらないため国からの徹底した指導が必要と思われる。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 29歳以下)
- 技能労働者が月給制にならない限り、所得の関係で無理だと考える。
(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 55歳～59歳)
- 工期の設定にもよるが、大規模工事では労働者に代わる自動機械等の導入で、作業効率の向上が考えられるが、小規模工事では機械に代わる部分の割合が低いため、作業員の能力に頼る部分が多く、4週8閉所は難しいと考える。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 50歳～54歳)
- 発注者が契約条件として明確にすれば公共工事では実現すると思われるが、民間工事ではそこまで徹底できるとは思えない。
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 45歳～49歳)
- 官公庁工事においては発注者が8閉所に対して理解しているが、民間工事においては発注者の理解が無い。また、受注者側としても年間施工高が落ちてしまい、売上・利益が下がってしまうため。
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 40歳～44歳)
- 民間工事では、発注者の理解を得るのが難しいため、工期ありきの工程で施工せざるを得ない。土日の工事を法律によって規制しないと難しい。
(民間企業(土地区画整理) / 土地造成 / 40歳～44歳)

2. 発注者に求める改善点

土曜閉所の実現にむけた発注者の対応や意識の改善について意見がありました。

- 17 時以降のメールや電話及び短期間を期限とした書類依頼の撤廃。
(国土交通省(北海道開発局) / 農業・河川 / 40 歳～44 歳)
- 隣接工区との取り合いも考慮した施工方法、工期の設定。
(国土交通省(関東地方整備局) / 港湾 / 35 歳～39 歳)
- さらなる書類の簡素化、十分余裕のある工期設定。受注から工事着手までは非常に業務が多忙となっているため、工事開始前の十分な猶予期間(2か月程度)の設定。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 50 歳～54 歳)
- 4 週 8 閉所に加えて、祝日作業を制約しないと難しいと思う。また、発注者側から時間外に連絡が来るので対応せざるを得ない状況になっており、改善が必要。
(国土交通省(四国地方整備局) / 道路(新設) / 30～34 歳)
- 会議のための資料に過度なレベルを要求されるため、職員の業務が増大している。会議資料は成果ではないので、柔軟に対応してもらいたい。
(地方自治体(県・政令市) / 土地造成 / 55 歳～59 歳)
- 民間発注者側に対し、政府および業界からの強い指導や働き掛けが無いと、受注企業毎では対応できない。受注機会を失う恐れが大となるのを払拭できない。
(民間企業(工場・プラント) / 電力・エネルギー施設 / 60 歳以上)
- 時間外労働の上限規制は法令で定められる事項となる。発注者としても、法令を遵守した対応を取ってもらわないと、実現は不可能となる。
(その他 / 土地造成 / 50 歳～54 歳)

3. 国土交通省の各施策について

国土交通省の各施策に対しての意見がありました。

- ・設計の精度が悪く、施工者にて確認する事が多いので成果品の確認をしっかり行って欲しい。
(国土交通省(北海道開発局) / 農業・河川 / 35歳～39歳)
- ・ウィークリースタンスの実施を要望する。(フレックスタイム制の監督員より、17時以降に電話やメールによる依頼がくることがあった)
(国土交通省(中部地方整備局) / 港湾 / 60歳以上)
- ・今回の工事が当初から暫定発注で、契約後にほとんどの図面が差し替わった。暫定設計での発注はなるべく少なくして欲しい。
(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 55歳～59歳)
- ・検査時に検査官が確認する項目や内容を統一するべきである。現状は検査ですべてのことを聞かれてもいいように色々な書類・写真・資料を作っている。予め聞かれる内容や項目がわかれば必要以上に書類を準備することがなくなる。簡素化は紙が電子化されただけで、普段の業務量は減っていない。
(国土交通省(北陸地方整備局) / 道路(新設) / 40歳～44歳)
- ・発注者のワンデーレスポンスに対する意識は感じるが、出来ていないことが多い。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 45歳～49歳)
- ・書類簡素化となっているが、実際は完成検査の際に、詳細な内容まで確認点検がなされるため、提出義務のない書類作成・整理が必要となり、以前より作成書類は増えていると感じる。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 60歳以上)
- ・発注者の業務が非常にハードに感じる。発注者の業務体制の整備が必要だと思う。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 港湾 / 55歳～59歳)
- ・働き方改革の観点から見ても、地方自治体はもっと国土交通省の施策を積極的に導入、指導をしていくべき。システム自体はあるのにほぼ運用が出来ていない状況で、補助監督員に捺印をもらい発注者に提出しに行くだけで2時間近くの間を要する。情報化社会が加速していく中で地方自治体の書類等の管理はアナログすぎて、取引企業の働き方改革の妨げとなっている。
(地方自治体(県・政令市) / 農業・河川 / 30～34歳)

4. 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。

- 発注者積算が実際の施工能力(施工場所に係留する潜水土船の隻数、石材の日当たり投入数量など)と乖離しており、工程通り施工することが難しい。
(国土交通省(東北地方整備局) / 港湾 / 30～34歳)
- 関係機関との調整が完了してから発注するべき。コンサル作成の作業計画や工程に作業上、無理が無いか精査すべき。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 35歳～39歳)
- 当初設計工期が適正であっても、入札日の延期等により契約・着工日が遅れた場合、工期末だけが変わらず、実質的には工期短縮を求められる。当初計画から入札や契約日が遅れた場合には、工期全体の見直し、或いは、入札前後の条件変更による工期延長が可能であることを特記仕様書に明記する等の対応をして欲しい。
(国土交通省(中国地方整備局) / 道路(新設) / 55歳～59歳)
- 元請、下請、技能労働者ともに繁忙期と閑散期の差が大きく効率が悪い。働き方改革にも悪影響を与える。
(国土交通省(四国地方整備局) / 港湾 / 50歳～54歳)
- 現実的でない工程設定がある(例:3交代制にして工期を1/3にする)。
(国土交通省(九州地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- 週休2日を必須とし、工程の進捗を緩やかにしなければ残業時間の削減は現状では難しい。職員だけが交代で週休2日を確保するような工程では技能労働者の過重労働を回避できない。
(地方自治体(県・政令市) / その他(地盤改良) / 45歳～49歳)
- 官庁工事では年度末竣工工事が多いため、秋口から交通誘導員やダンプ、プラントなどが確保しにくくなり、工期に間に合うかヒヤヒヤすることがある。
(県・政令都市以外の地方自治体 / その他 / 29歳以下)
- 4週8閉所になっていない。(土曜日に休むと発注者に怒られる。)
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 50歳～54歳)

5. 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。

- 年々技能労働者が減っていて高齢者と外国人が多くなっている。若者に魅力のあるところをアピールしてどんどん技能労働者を増やす施策を行っていただきたい。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 30～34 歳)
- 若手が非常に減ってきている。土日を休日としている現場が多いが、日給月給の場合は非常に辛い。賃金を上げて月給制になるようにしてほしい。
(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 45 歳～49 歳)
- 生産性向上を目的として現場に WEB カメラの配置台数が増えており、常に監視されているようで嫌だとの声もある。但し、生産性を向上させる為には WEB カメラによって全施工区域を遠隔地で確認できるような設備にしなければ担い手不足には対応できないとの考えから我慢して頂いている。
(地方自治体(県・政令市) / その他(地盤改良) / 45 歳～49 歳)
- 週休二日制は元請会社では普及してきているが、技能労働者までは全然普及していない。週休二日(週 5 日労働)で、今までと変わらぬ収入が得られる労務単価にならないかぎり普及しないと感じる。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 40 歳～44 歳)
- 技能労働者も現場監督も担い手が減少している中で、産業を維持するには建設業界だけを考えていても解決しない。社会全体で少子高齢化対策やシルバー世代の労働力活用など幅広く、早急に取り組まないといけないと思う。
(民間公益企業(道路) / その他(維持修繕・リニューアル) / 50 歳～54 歳)
- 技能労働者不足で予定の人員が現場に入らず、作業日数で補うため、閉所予定日に作業をせざるを得ない。
(民間公益企業(電力) / 電力・エネルギー施設 / 60 歳以上)
- 技能労働者の絶対数不足で工期内竣工するのが厳しい。
(民間企業(工場・プラント) / その他(構造物(カルバート、擁壁)) / 45 歳～49 歳)

6. 外国人建設就労者について

外国人建設就労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。

- 不法就労が無くなるよう、手続きはしっかり行ってもらい、元請はチェックを確実に行う。注意喚起掲示物などが理解できるように、多言語表示は必須である。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- 短期就労ではなく、長期にわたり日本で働けるようにする。日本語教育の補助。適正な賃金の確保。
(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- 外国人建設就労者の存在は、必要不可欠である。特に土工の仕事を積極的にやる日本人技能労働者がほとんどいない。
(国土交通省(中部地方整備局) / ダム / 40歳～44歳)
- 外国人建設就労者を増やすよりも日本人労働者が働きたいと思える職場を目指すべきだと考える。
(国土交通省(四国地方整備局) / 港湾 / 50歳～54歳)
- 外国人を現場に受け入れるにあたり、確認しなければならない書類が多すぎ、煩雑である。まるで外国人を受け入れることが悪であると思わされる。不法滞在・不法就労の問題はあるが、もっと簡単に受け入れられる体制が必要と思われる。
(民間公益企業(鉄道) / リニア関連 / 45歳～49歳)
- 現状は書類の確認や報告などに手間と時間を要するため、積極的に外国人建設就労者を受け入れたいとは思えない。カード1枚を現場で確認するだけで入場可能となるようなシステムにしてほしい。
(民間公益企業(鉄道) / その他(土工舗装) / 40歳～44歳)
- 相互のコミュニケーションの確立。(言葉、図面、イラスト、ジェスチャー等)
(民間公益企業(鉄道) / 道路(新設) / 40歳～44歳)
- 場内で危険箇所等を知らせる場合に国際的に共通のマーク・アイコン等があると情報共有がしやすい。
(その他 / 上下水道施設 / 30～34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の普及に必要なことについての意見がありました。

- 建退共とのリンクは有効と思う。
(国土交通省(東北地方整備局) / 道路(新設) / 45歳～49歳)
- 建設キャリアアップシステム加入を準備期間を設け義務化する。加入申請に必要な費用を発注者が負担する。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 45歳～49歳)
- 協力会社や技能労働者にかなり早めに登録をお願いしても、「カードを取得するまで数か月かかった」と言う苦情が非常に多い。受付からカード発行までの期間を短縮していただきたい。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- 将来的な構想や理念ではなく、今すぐ感じられるメリットがあれば直ぐに普及すると思う。
(国土交通省(九州地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- 登録費用の無償化。
(国土交通省、農林水産省以外の中央官庁 / その他(解体) / 50歳～54歳)
- 小規模の建設会社に対する手続きの簡素化、金銭的支援など。
(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 60歳以上)
- 建退共と連動させるという話があるが、結局データを取り出すだけで電子証紙交付と紐づいていないと聞く。せっかく作るのであれば業界だけでなく関連するものすべて紐づけていきたい。すでに取りこぼしがある時点で普及させる気がないように思う。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 30～34歳)
- とにかく簡単にすること。わかりやすく教えていかないとまず「使ってみよう」という気にならない。また、特典を増やしてあげること。政策で可能なのでは。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 55歳～59歳)
- 導入および維持管理のための費用を見積計上させていただきたい。(通信環境の悪い現場での導入にはかなりの費用が発生します。)
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 55歳～59歳)
- グリーンサイトなど、安全関係書類との連動により、現場書類の簡素化につなげる。
(民間公益企業(鉄道) / 道路(新設) / 45歳～49歳)

8. 書類の電子化・サインレスについて

書類の電子化やサインレスに関する意見がありました。

【書類の電子化】

- ・品質確保調整会議において対面式の場合、発注者側の参加人数分の施工計画書をペーパーで配布するようになっており、ペーパーレス化を望む。
(国土交通省(東北地方整備局) / 港湾 / 55歳～59歳)
- ・電子納品時の CD-R 等の記録媒体での提出(納品)を、情報共有システム(工事帳票管理システム)への登録に変更してほしい。
(国土交通省(北陸地方整備局) / 港湾 / 50歳～54歳)
- ・電子化よりも書類自体を減らしてほしい。
(国土交通省(内閣府沖縄総合事務局) / 港湾 / 50歳～54歳)
- ・ほぼ全ての書類で電子化が必要。電子化できない書類などないように感じる。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 40歳～44歳)
- ・竣工検査時は、電子のみではまだスムーズに検査が進まない。電子、紙、両方用意する必要がある。
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 55歳～59歳)

【サインレス】

- ・全ての書類で電子化できる。確認したのかと聞かれるが、印鑑やサインがあれば確認した事実となるのは古い。聞いたり見たりしていなくても印鑑を捺印するだけの書類は多い。
(国土交通省(北陸地方整備局) / 道路(新設) / 40歳～44歳)
- ・提出書類のうち、現場代理人ではなく会社の代理人(支店長等)の押印が必要なものはサインレスでいい。
(地方自治体(県・政令市) / 港湾 / 55歳～59歳)
- ・発生残土搬入申請書など提出書類全般でサインレスが可能だと思う。社印が本当に必要な書類かどうかを一度見直してほしい。
(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 29歳以下)
- ・契約や法令に係るもの以外がすべてサインレスになってほしい。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 45歳～49歳)
- ・時短につながる、可能な書類はすべてサインレスになってほしい。
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 55歳～59歳)

9. 技能労働者の声について

技能労働者からの生の声を集めました。

- 若年層や高齢層は週休2日を望む傾向にあると思う。30代～50代の方は家庭もあり賃金が下がってしまうことを懸念している。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 35歳～39歳)
- 出稼ぎの技能労働者は特に賃金アップを要求する声が多い。4週8閉所になったことで給料が減っているのに、短期間で稼ぎたい人にとっては歓迎されていない。工期や安全面に対して制約が増えたため、技能労働者の士気が低下していると思う。
(国土交通省(四国地方整備局) / 道路(新設) / 30～34歳)
- どこの会社も人材不足。特に30歳から45歳の中堅社員が不足している。そのため会社の存続を考えると若手が十分に成長するまで高齢社員が給料を削減されても在籍する必要があると思う。若手の待遇もしかりであるが、高齢者に対しても待遇の改善を願う。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 50歳～54歳)
- 建設キャリアアップシステムは現場の登録・作業員名簿の登録などやることが多く面倒。その割に得られるものが少ない。
(JR TT / 鉄道(新設) / 50歳～54歳)
- 建設キャリアアップシステムがエラーになると次の人が反応しなくなるため、復帰を早くしてほしい。また、新しいカードが届いたばかりなのにエラーになるため登録が出来ない。
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 35歳～39歳)
- 軌道業界の技能労働者は、日給月給で作業をしているため、閉所日や全休日を作ることで、月間の給料が下がっている現状がある。また、線路内の作業は特殊であり、各線区に施工できる日程が決まっており、一般的に土日作業しやすい(競合する作業があまりない)状況がある。そういった条件を鑑みずに全体の土木業界の定義に当てはめると、給与面で魅力を感じて従事している技能労働者の土木離れをおこしてしまう恐れがある。
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 35歳～39歳)
- メリットや意味が分からず建設キャリアアップシステムを使用している技能労働者がほとんどである。土曜日や祝日、夏季休暇・GW・冬期休暇などの休暇が増えると困る。
(JR TT 以外の政府系独立行政法人 / 上下水道施設 / 30～34歳)
- 建設キャリアアップシステムでキャリアを積み、給料が上がるシステムは理解しているが、鉄筋・鳶工などの力仕事は。高齢の方ほど不向きである為、公平に評価していただけるシステムにしてほしい。
(民間企業(工場・プラント) / 道路(新設) / 50歳～54歳)

10. 遠隔臨場について

遠隔臨場について意見がありました。

【効果があった】

- ・発注者の移動時間短縮による、立会にかかる時間の短縮、立会予定の急な変更への対応がしやすくなる。
(国土交通省(関東地方整備局) / 港湾 / 35歳～39歳)
- ・時間の変更対応に融通が利いた。
(国土交通省(内閣府沖縄総合事務局) / 港湾 / 55歳～59歳)
- ・録画を含めた映像を見ながらの打ち合わせができ、情報を共有することができた。
(JRJT / 鉄道(新設) / 45歳～49歳)
- ・移動の時間や費用が削減された。日程、時間調整が容易になった。
(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 60歳以上)
- ・遠隔地への移動時間を省略できるため負担は減るが、ネットワーク環境の整備状況に左右される。
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 30～34歳)

【効果が無かった】

- ・通信状況が悪く、ほとんど効果がなかった。発注者事務所が近くであるため、遠隔臨場の段取りを考えれば、現場に臨場して頂ける方が格段に速く済む。
(国土交通省(中部地方整備局) / ダム / 40歳～44歳)
- ・発注者側の負担は減少すると思うが、施工者側は現状では負担が減らない。(提出書類が減るわけではない)
(地方自治体(県・政令市) / 港湾 / 50歳～54歳)

【負担が増えた】

- ・施工状況検査後に、録画した動画から立会者が写っている静止画を抽出し検査報告を提出しているため、立会検査より手間がかかる。(施工状況検査時に写真も撮っているが、それでは立会者が写っていないため)
(国土交通省(中部地方整備局) / 港湾 / 60歳以上)
- ・現場状況によっては通信状態の悪い箇所などがあり、別途立会する必要が発生した。
(国交省(内閣府沖縄総合事務局) / 港湾 / 50歳～54歳)

11. その他自由意見

建設産業の魅力化にむけた様々な意見がありました。

- 国土交通省は、最先端で新しい取り組みにチャレンジしていると思う。請負者側が理解できていない点については、今後もアドバイスをいただきたい。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- 国土交通省直轄工事では、週休2日試行工事が増え4週8閉所実現が現実的になっている。一方、その他の発注者への浸透はまだまだな部分が多い。その他官庁、地方自治体、民間企業へも適正な工期の設定や、週休2日に関わる経費の外出しなどを徹底するような仕組みづくりを望む。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 35歳～39歳)
- 全国的に技能労働者が減っているのは理解しているが、地方ではさらに技能労働者がいない。専門職種はまだどうにかなるが、小規模な工事で地元業者に依頼する時は特に難航する。また、田舎ほど地元の反対が多く、負担が大きく感じる。おそらく解決策はないが、建設業に魅力を感じる政策を考えてほしい。
(国土交通省(四国地方整備局) / 道路(新設) / 30～34歳)
- 2024年度4週8閉所を実現するために、法律で土曜日作業を禁止する。(平日に休んでも家族交流ができない)
(地方自治体(県・政令市) / その他(地盤改良) / 50歳～54歳)
- 建設業全体での職員の時間外労働削減、働き方改革の実現の為には、発注者の理解と協力、具体的な対策が必要。国交省から各地方自治体や工事発注者に向けて強く働きかけをしてほしい。現状では不十分である。
(地方自治体(県・政令市) / 農業・河川 / 30～34歳)
- 自治体では直轄工事に比べてあらゆる面で動きが鈍いと感じている。とにかく条件変更への理不尽な抵抗感が根強い。請け負けにならないように業務を遂行しているが、自治体の意識改革に期待したい。
(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 40歳～44歳)
- 建設キャリアアップシステム、ビルディ、グリーンサイト等々バラバラで運営するのではなく一本にまとめてほしい。
(民間企業(土地区画整理) / 土地造成 / 50歳～54歳)
- 国土交通省には建設業界の地位向上に努めてもらいたい。また、行政監督官庁として、働き方改革に向けた民間発注者への指導を実施願いたい。
(民間企業(工場・プラント) / 電力・エネルギー施設 / 60歳以上)

基礎データ

加盟組合別回答数

加盟組合名	回答数	割合		加盟組合名	回答数	割合
青木あすなろ	16	2.0%		戸田	43	5.4%
アサヌマ	20	2.5%		飛島	25	3.2%
安藤ハザマ	27	3.4%		中山	10	1.3%
奥村	54	6.8%		西松	29	3.7%
鴻池	18	2.3%		野村	0	0.0%
国土	18	2.3%		ピーエス三菱	19	2.4%
五洋	40	5.0%		フジタ	46	5.8%
佐藤	33	4.2%		松村	0	0.0%
佐藤秀	0	0.0%		馬淵	0	0.0%
シミズ	39	4.9%		丸彦	5	0.6%
JS	0	0.0%		三井住友	30	3.8%
鈴与三和	0	0.0%		宮地	13	1.6%
銭高	8	1.0%		名工	26	3.3%
大鉄	49	6.2%		森本	0	0.0%
大日本	37	4.7%		横河	4	0.5%
大豊	12	1.5%		りんかい日産	11	1.4%
鉄建	25	3.2%				
東鉄	63	7.9%				
東洋	73	9.2%		総数	793	

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	割合	割合（不明除く）
現場代理人、監理技術者、作業所長等	652	82.2%	82.3%
主任技術者、副所長等	47	5.9%	5.9%
担当技術者	93	11.7%	11.7%
不明	1	0.1%	
総数	793	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	割合	割合（不明除く）
1～2人	133	16.8%	16.9%
3～4人	239	30.1%	30.4%
5～6人	192	24.2%	24.4%
7～10人	122	15.4%	15.5%
11～15人	49	6.2%	6.2%
15人以上	51	6.4%	6.5%
不明	7	0.9%	
総数	793	100.0%	

回答者の年齢

回答者の年齢	件数	割合	割合（不明除く）
29歳以下	58	7.3%	7.3%
30～34歳	57	7.2%	7.2%
35歳～39歳	67	8.4%	8.5%
40歳～44歳	83	10.5%	10.5%
45歳～49歳	149	18.8%	18.8%
50歳～54歳	229	28.9%	29.0%
55歳～59歳	90	11.3%	11.4%
60歳以上	58	7.3%	7.3%
不明	2	0.3%	
総数	793	100.0%	

従事している作業所の着工年月

契約着工年月	件数	割合	割合（不明除く）
2019年3月以前	174	21.9%	22.3%
2019年4月～2020年3月	134	16.9%	17.2%
2020年4月～2020年9月	78	9.8%	10.0%
2020年10月～2021年3月	203	25.6%	26.0%
2021年4月以降	192	24.2%	24.6%
不明	12	1.5%	
総数	793	100.0%	

従事している作業所の竣工年月

契約竣工年月	件数	割合	割合（不明除く）
2022年2月以前	197	24.8%	25.2%
2022年3月	190	24.0%	24.3%
2022年4月～2023年3月	224	28.2%	28.6%
2023年4月以降	171	21.6%	21.9%
不明	11	1.4%	
総数	793	100.0%	

従事している作業所の工期日数

契約工期日数	件数	割合	割合（不明除く）
1年未満	179	22.6%	23.0%
1年～1年6ヶ月未満	97	12.2%	12.5%
1年6ヶ月～2年未満	86	10.8%	11.0%
2年以上	417	52.6%	53.5%
不明	14	1.8%	
総数	793	100.0%	

従事している作業所の用途

用途	件数	割合	割合（不明除く）
ダム	8	1.0%	1.0%
道路（新設）	164	20.7%	20.7%
道路（改良）	57	7.2%	7.2%
鉄道（新設）	51	6.4%	6.4%
鉄道（改良）	95	12.0%	12.0%
リニア関連	17	2.1%	2.1%
港湾	67	8.4%	8.4%
農業・河川	51	6.4%	6.4%
電力・エネルギー施設	42	5.3%	5.3%
上下水道施設	92	11.6%	11.6%
土地造成	38	4.8%	4.8%
環境関連施設	8	1.0%	1.0%
空港関連施設	9	1.1%	1.1%
その他	94	11.9%	11.9%
不明	0	0.0%	
総数	793	100.0%	

従事している作業所の発注者別件数

発注者	件数	割合	割合（不明除く）
① 国土交通省	165	20.8%	20.9%
② 農林水産省	9	1.1%	1.1%
③ ①～②以外の中央官庁	24	3.0%	3.0%
④ 地方自治体(県・政令市)	143	18.0%	18.1%
⑤地方自治体 (④以外の市町村・広域組合など)	40	5.0%	5.1%
⑤ 鉄道建設運輸施設整備支援機構	30	3.8%	3.8%
⑥ ⑥以外の政府系独立行政法人	20	2.5%	2.5%
⑦ 民間公益企業(道路)	73	9.2%	9.3%
⑧ 民間公益企業(鉄道)	169	21.3%	21.4%
⑨ 民間公益企業(電力)	32	4.0%	4.1%
⑩ 民間公益企業(ガス)	2	0.3%	0.3%
⑪ 民間企業(不動産)	8	1.0%	1.0%
⑫ 民間企業(工場・プラント)	29	3.7%	3.7%
⑬ 民間企業(土地区画整理)	13	1.6%	1.6%
⑭ 学校法人	0	0.0%	0.0%
⑮ その他	31	3.9%	3.9%
不明	5	0.6%	
総数	793	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	割合	割合（不明除く）
北海道開発局	12	7.3%	7.3%
東北地方整備局	14	8.5%	8.5%
関東地方整備局	38	23.0%	23.2%
中部地方整備局	25	15.2%	15.2%
北陸地方整備局	12	7.3%	7.3%
近畿地方整備局	30	18.2%	18.3%
中国地方整備局	10	6.1%	6.1%
四国地方整備局	7	4.2%	4.3%
九州地方整備局	11	6.7%	6.7%
内閣府沖縄総合事務局	5	3.0%	3.0%
不明	1	0.6%	
総数	165	100.0%	

従事している作業所の主な工種（2つ以内）

工種	件数	割合	割合（不明除く）
ダム	3	0.2%	0.2%
土工	199	15.6%	15.6%
トンネル	87	6.8%	6.8%
シールド	55	4.3%	4.3%
推進	34	2.7%	2.7%
開削	48	3.8%	3.8%
橋梁(上部)	93	7.3%	7.3%
橋梁(下部)	97	7.6%	7.6%
ケーソン	27	2.1%	2.1%
構造物(カルバート、擁壁)	121	9.5%	9.5%
浚渫	20	1.6%	1.6%
護岸・岸壁	52	4.1%	4.1%
築堤	14	1.1%	1.1%
舗装	39	3.1%	3.1%
地盤改良	43	3.4%	3.4%
樋門	6	0.5%	0.5%
埋立て	11	0.9%	0.9%
地中連続壁工	11	0.9%	0.9%
法面	25	2.0%	2.0%
軌道	38	3.0%	3.0%
維持修繕・リニューアル	73	5.7%	5.7%
災害復旧	11	0.9%	0.9%
除染	5	0.4%	0.4%
耐震補強	59	4.6%	4.6%
解体	16	1.3%	1.3%
その他	87	6.8%	6.8%
不明	2	0.2%	
総数	1276	100.0%	

従事している作業所の所在地

所在地	件数	割合		所在地	件数	割合
北海道	39	4.9%		兵庫	30	3.8%
青森	4	0.5%		京都	23	2.9%
岩手	19	2.4%		奈良	12	1.5%
秋田	7	0.9%		滋賀	11	1.4%
山形	4	0.5%		和歌山	10	1.3%
宮城	26	3.3%		岡山	13	1.6%
福島	18	2.3%		広島	12	1.5%
群馬	6	0.8%		山口	15	1.9%
栃木	11	1.4%		島根	12	1.5%
茨城	25	3.2%		鳥取	7	0.9%
東京	101	12.7%		香川	4	0.5%
神奈川	54	6.8%		愛媛	7	0.9%
千葉	21	2.6%		徳島	3	0.4%
埼玉	14	1.8%		高知	6	0.8%
愛知	41	5.2%		福岡	17	2.1%
三重	13	1.6%		佐賀	2	0.3%
岐阜	26	3.3%		熊本	12	1.5%
静岡	17	2.1%		長崎	4	0.5%
長野	7	0.9%		大分	4	0.5%
山梨	10	1.3%		宮崎	5	0.6%
新潟	12	1.5%		鹿児島	3	0.4%
富山	11	1.4%		沖縄	12	1.5%
石川	11	1.4%				
福井	17	2.1%				
大阪	55	6.9%		総数	793	100.0%