

2022 年土木作業所アンケート 集計結果

2023 年 3 月

日本建設産業職員労働組合協議会

はじめに

2022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、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と効果、工事書類の電子納品の導入状況、資材高騰の影響、ICTの取り組み状況、BIM/CIMの導入状況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さま、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：878 作業所

うち国交省発注作業所数 157 作業所

調査対象期間：2022年9月 1日～2022年9月30日

<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

渡邊 井上 水野 前田

info@nikkenkyo.jp

目 次

調査期間について	1
4週8閉所(休)指数の推移	
I. 作業所の「4週8休」と「4週8閉所」の現状	2
1. 2022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	
2. 発注者別	
3. 整備局別	
4. 用途別	
5. 配員数別	
II. 2024年までに4週8閉所(原則土曜閉所)の実現の可能性	11
1. 土木全体	
2. 整備局別	
III. 4週8閉所(原則土曜閉所)を実現するためには何が重要か	13
IV. 時間外労働の上限規制について	14
1. 現状の閉所設定で時間外労働の上限規制に抵触せずに竣工することはできるか	
2. 工期設定が4週8閉所だった場合、時間外労働の上限規制に抵触せずに竣工することはできるか	
V. 国交省の各種施策の状況について	16
1. 各施策の記載・運用・効果	
【三者会議】	
【設計変更ガイドライン】	
【設計照査ガイドライン】	
【設計変更審査会】	
【書類簡素化要領】	
【ワンデーレスポンス】	
【ASPなどの情報共有システム】	
【工事一時中止ガイドライン】	
【ウィークリースタンス】	
VI. 着工、竣工時期の平準化について	26
VII. 作業所での女性活躍推進の現状	27

VIII.	建設キャリアアップシステムについて	28
IX.	遠隔臨場について	30
X.	工事書類の電子納品について	32
XI	資材高騰の影響について	34
XII.	ICTについて	37
X III.	BIM/CIM について	38
X IV.	自由記述の抜粋	40
	1. 2024 年までに 4 週 8 閉所(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. 工期設定における問題点	
	5. 技能労働者の人員不足について	
	6. 建設キャリアアップシステムについて	
	7. ICT に関する取り組みについて	
	8. 技能労働者の声について	
	9. 遠隔臨場について	
	10. その他自由意見	
X V.	基礎データ	52
	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

調査対象期間は2022年9月1日～9月30日の1ヶ月間。

2022年の9月の休日日数は10日であった。

2022 9 Sep						
日	月	火	水	木	金	土
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

2022年9月 休日10日

4週8閉所(休)指数の推移

		2022年	2021年	2020年	2019年	2018年	2017年
休日	平均値	8.00休	7.61休	7.49休	7.68休	6.67休	6.08休
	指数	6.40	6.09	6.00	5.59	4.45	4.86
閉所	平均値	7.22閉所	6.79閉所	6.53閉所	6.47閉所	5.72閉所	5.39閉所
	指数	5.77	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をいう。

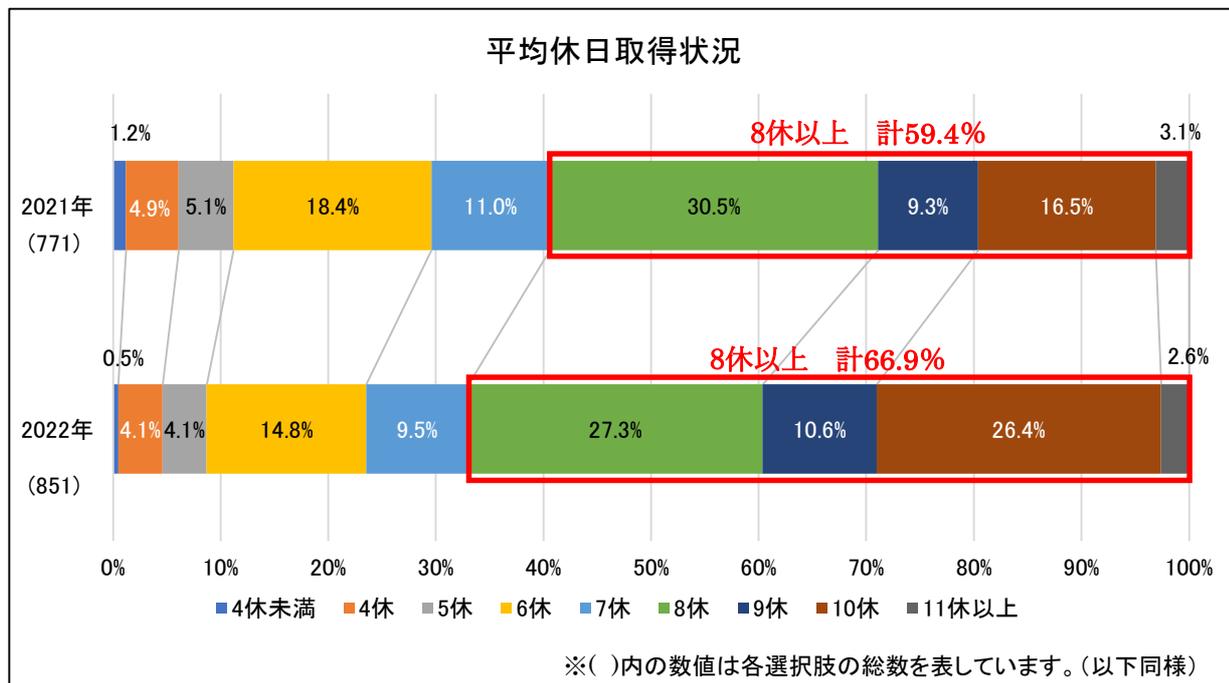
※集計時において未回答の作業所は計上しない。そのため、各グラフの作業所数の合計は一致しない。

2022年9月の土木作業所の休日取得状況は平均で8.00休7.22閉所であり、4週8休・閉所指数に換算すると6.40休5.77閉所となった。2021年9月は平均7.61休6.79閉所、4週8休・閉所指数換算で6.09休5.43閉所だった。指数換算で2021年調査から休日0.31増、閉所0.34増となっており、休日取得、閉所ともに改善していることがうかがえる。

I. 作業所の「4週8休」と「4週8閉所」の現状

1. 2022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

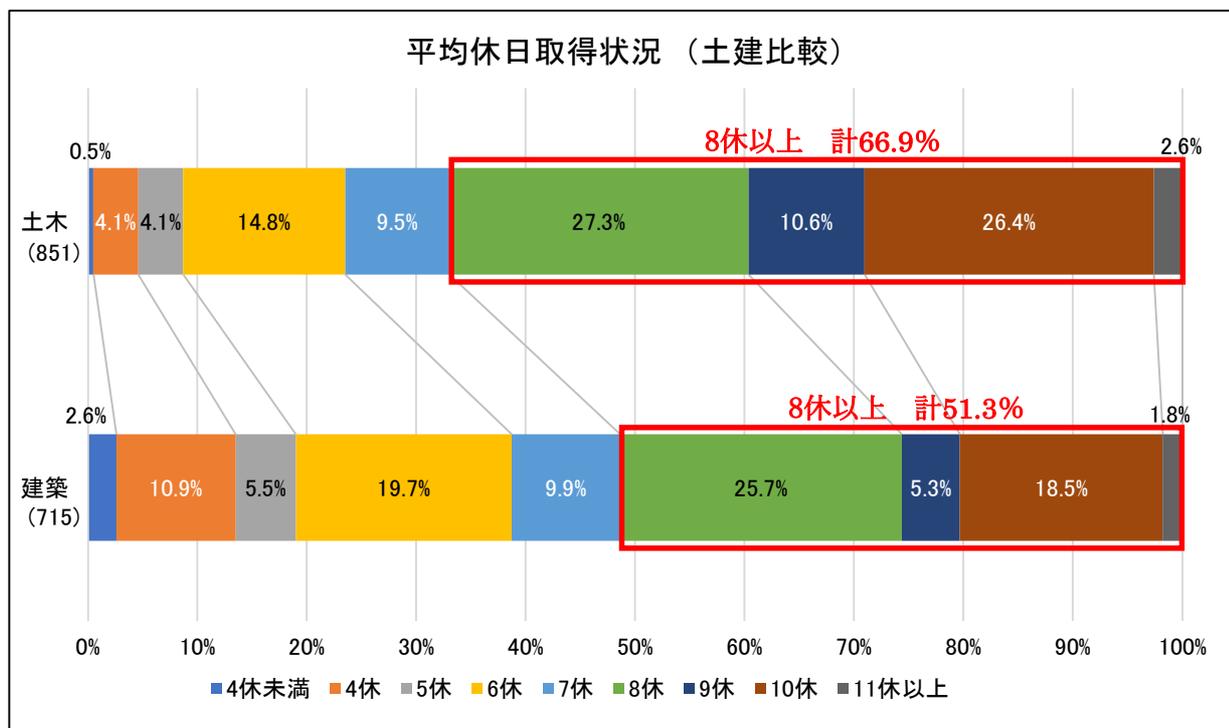
2021年調査に比べ8休以上が増加



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%)

2022年 4休未満の内訳(0休-0.0%、1休-0.1%、2休-0.2%、3休-0.2%)

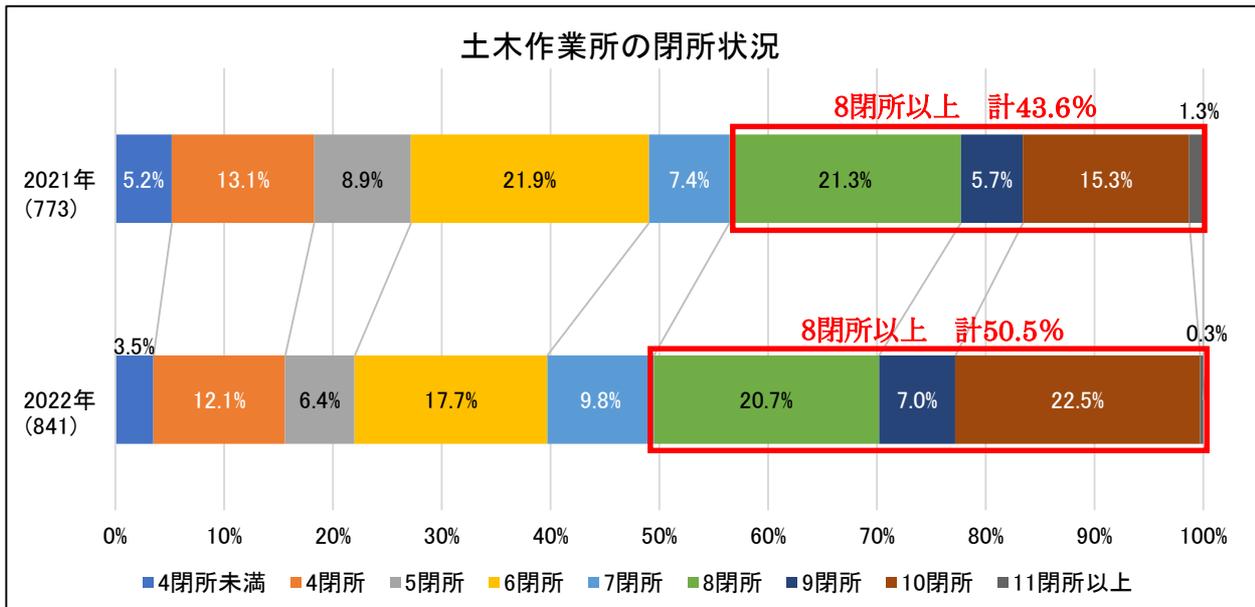
土木は建築に比べ休日取得日数が多い



土木 4休未満の内訳(0休-0.0%、1休-0.1%、2休-0.2%、3休-0.2%)

建築 4休未満の内訳(0休-0.8% 1休-0.3% 2休-0.4% 3休-1.1%)

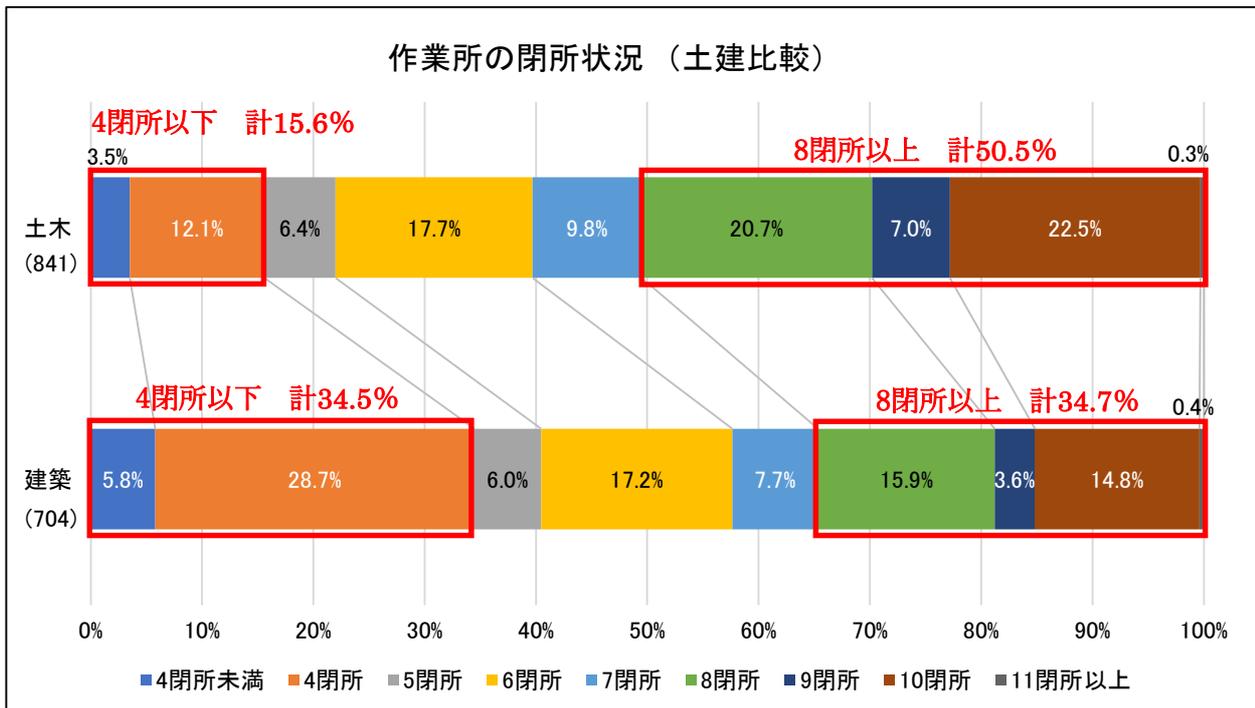
2021年調査に比べ8閉所以上が増加



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%)

2022年 4閉所未満の内訳(0閉所-0.0%、1閉所-0.2%、2閉所-1.0%、3閉所-2.3%)

土木は建築に比べ閉所日数が多い



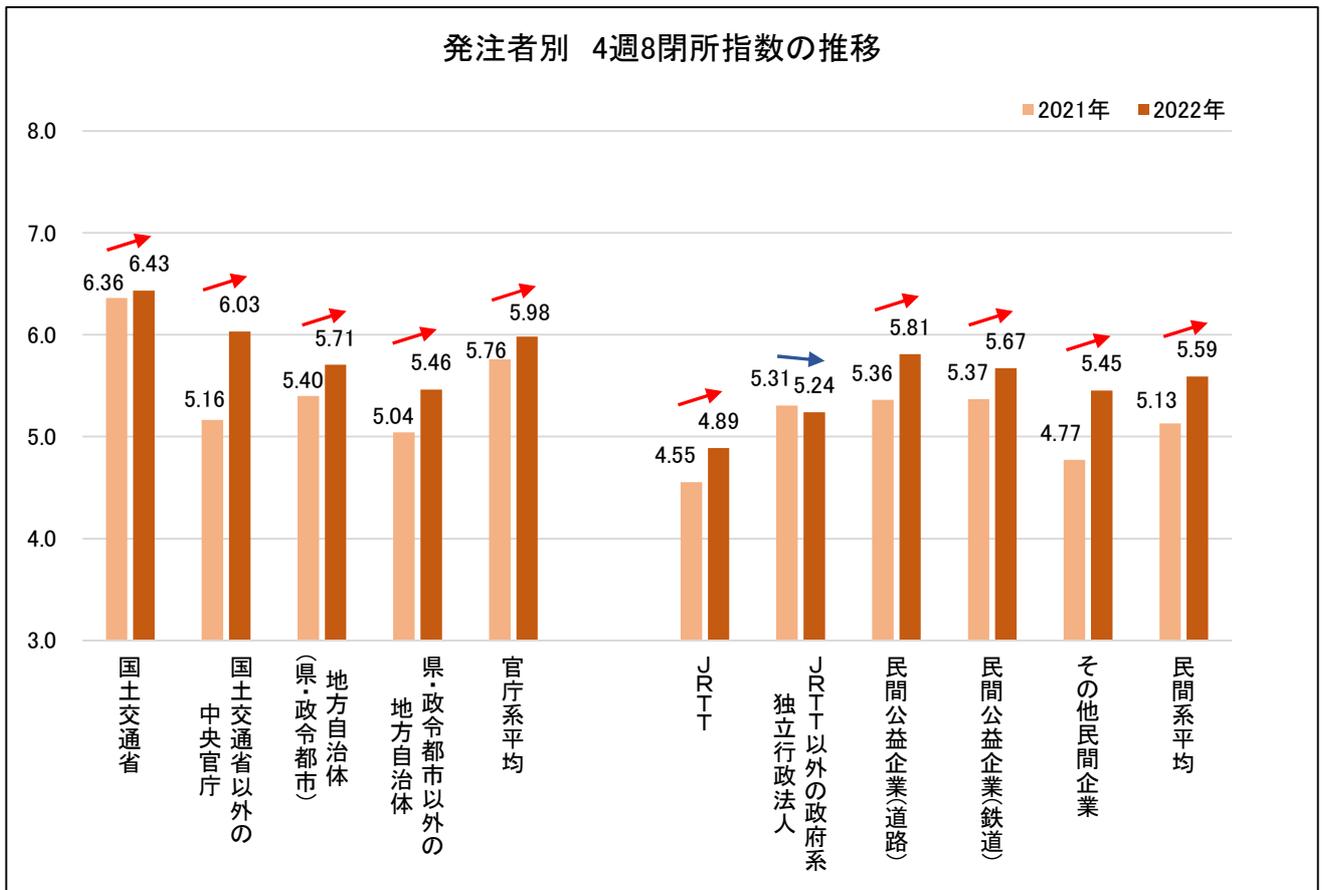
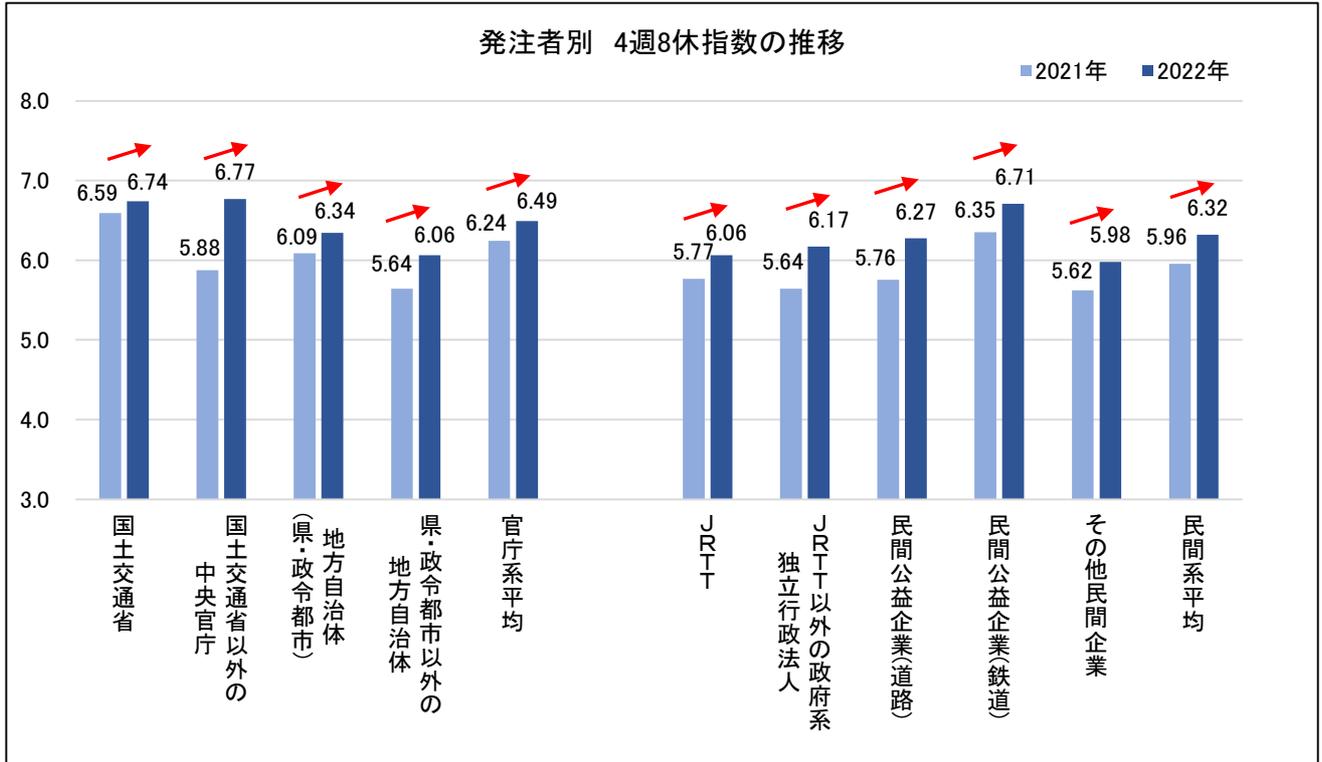
土木 4閉所未満の内訳(0閉所-0.0%、1閉所-0.2%、2閉所-1.0%、3閉所-2.3%)

建築 4閉所未満の内訳(0閉所-0.0%、1閉所-1.7%、2閉所-1.8%、3閉所-2.3%)

2022年9月の土木作業所の平均休日取得状況は、2021年9月の調査に比べ、8休以上できた作業所が7.5%増加し66.9%となった。また、10休以上できた作業所が9.9%と大きく増加し26.4%となった。また、閉所状況についても、8閉所以上できた作業所が6.9%増加して50.5%となり、そのうち10閉所以上できた作業所は7.2%増加し22.5%となった。また、土木は建築に比べ、休日取得日数、閉所日数ともに多かった。

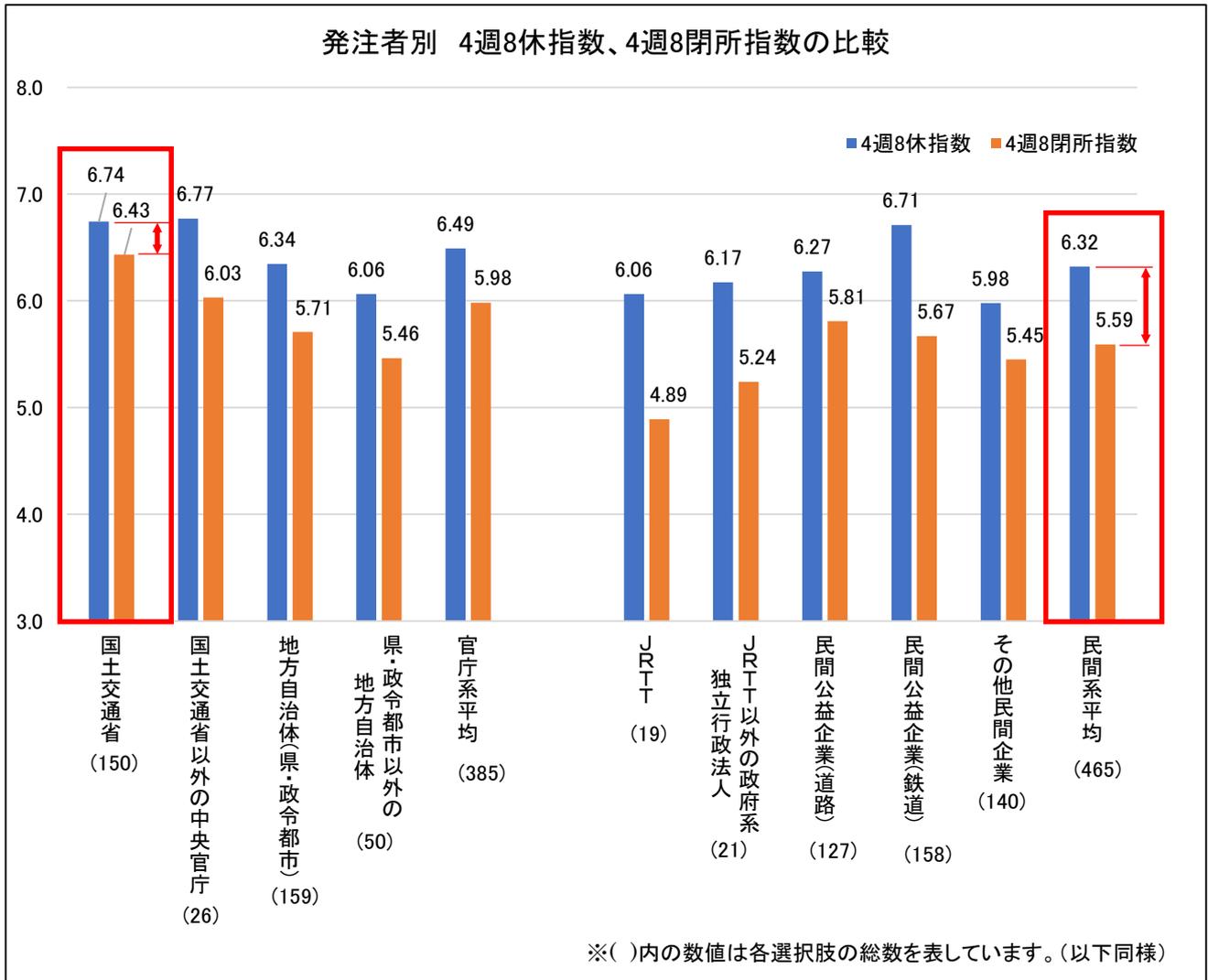
2. 発注者別

官庁系、民間系ともに4週8休指数、4週8閉所指数が増加



2021年調査と比べ4週8休指数はすべての発注者で増加し、4週8閉所指数については「JRTT以外の政府系独立行政法人」がわずかに減少したが、その他のすべての発注者で増加した。

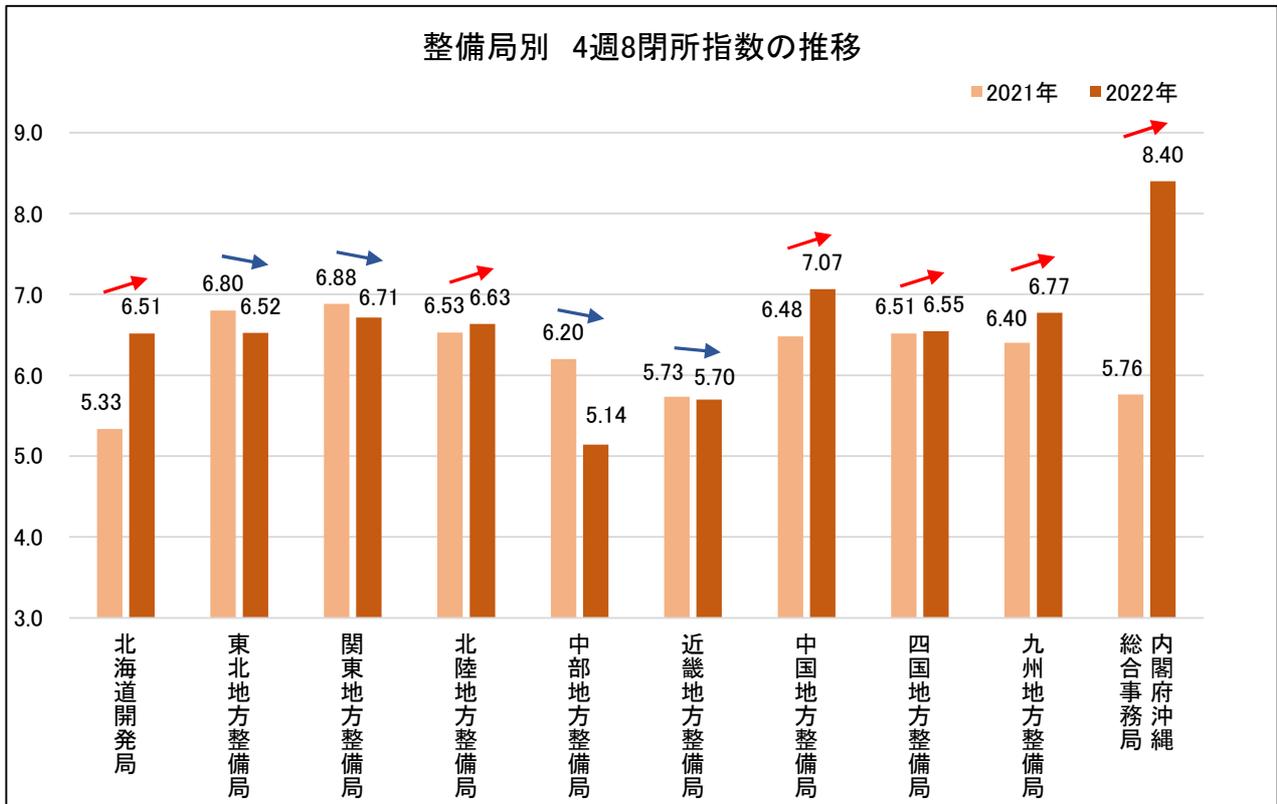
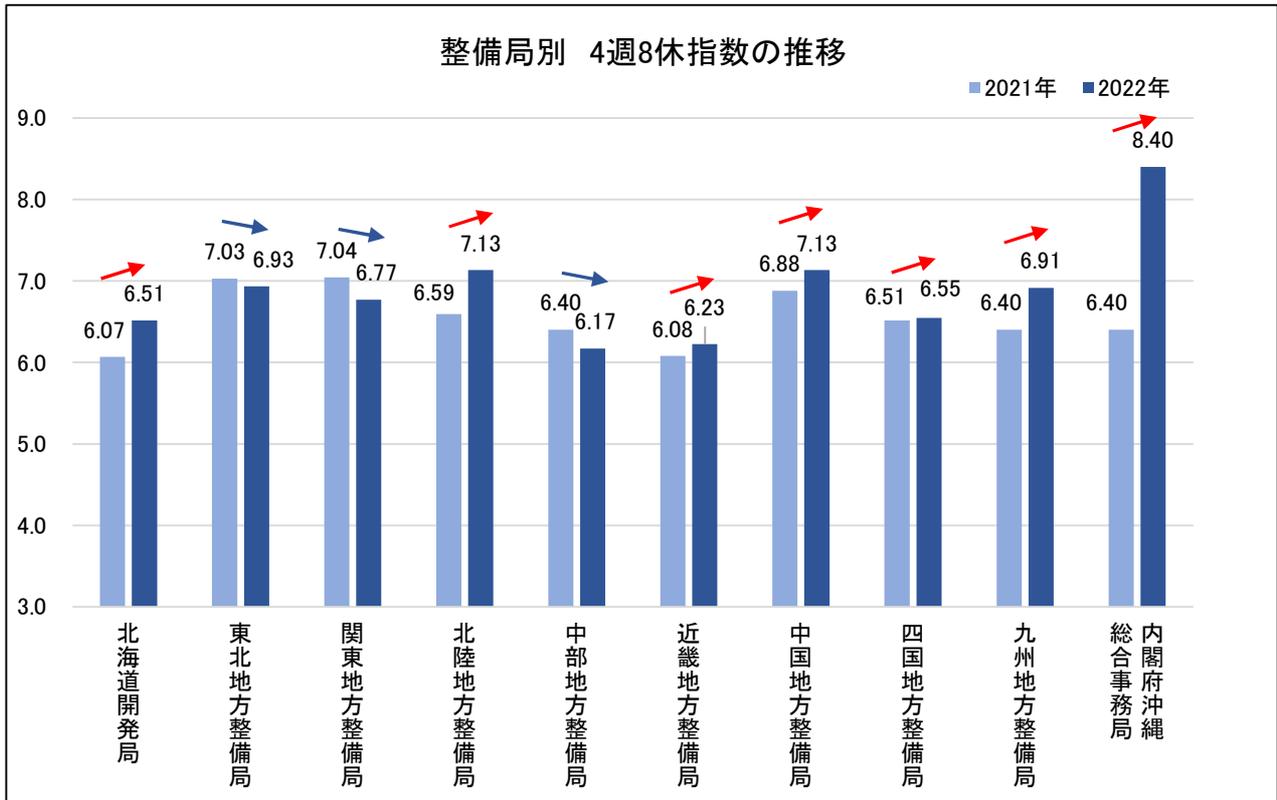
民間発注者では、4週8休指数、4週8閉所指数の開きが大きい



国土交通省では、4週8休指数と4週8閉所指数の差が小さく、閉所による休日取得が進んでいると思われる。一方、民間系発注者では、4週8休指数と4週8閉所指数の開きが大きい結果となった。

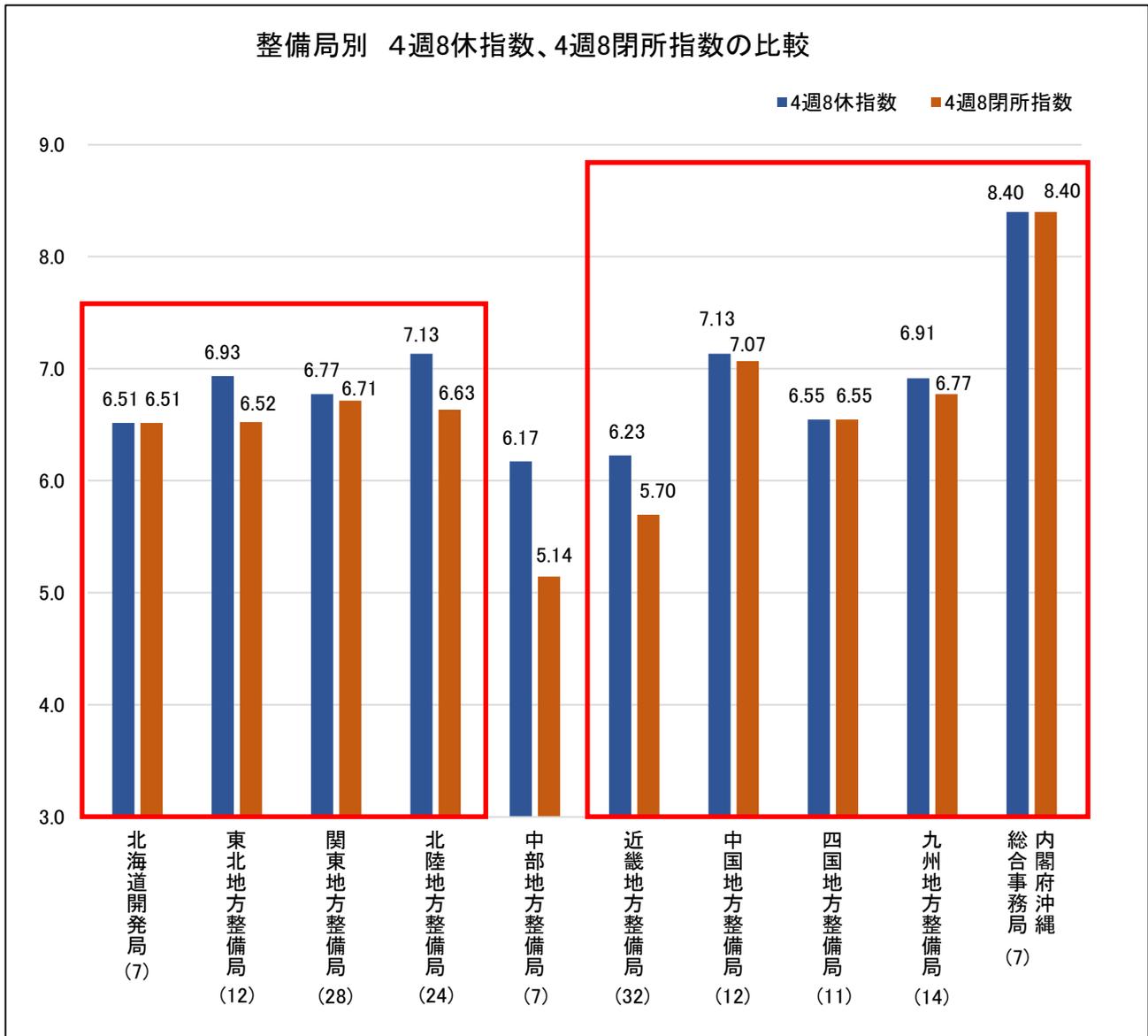
3. 整備局別

大半の地方整備局で4週8休指数、4週8閉所指数が増加



4週8休指数では東北地方整備局、関東地方整備局、中部地方整備局において2021年調査より若干減少しましたが、その他のすべての整備局で増加した。4週8閉所指数においても東北地方整備局、関東地方整備局、中部地方整備局、近畿地方整備局を除く整備局で増加した。

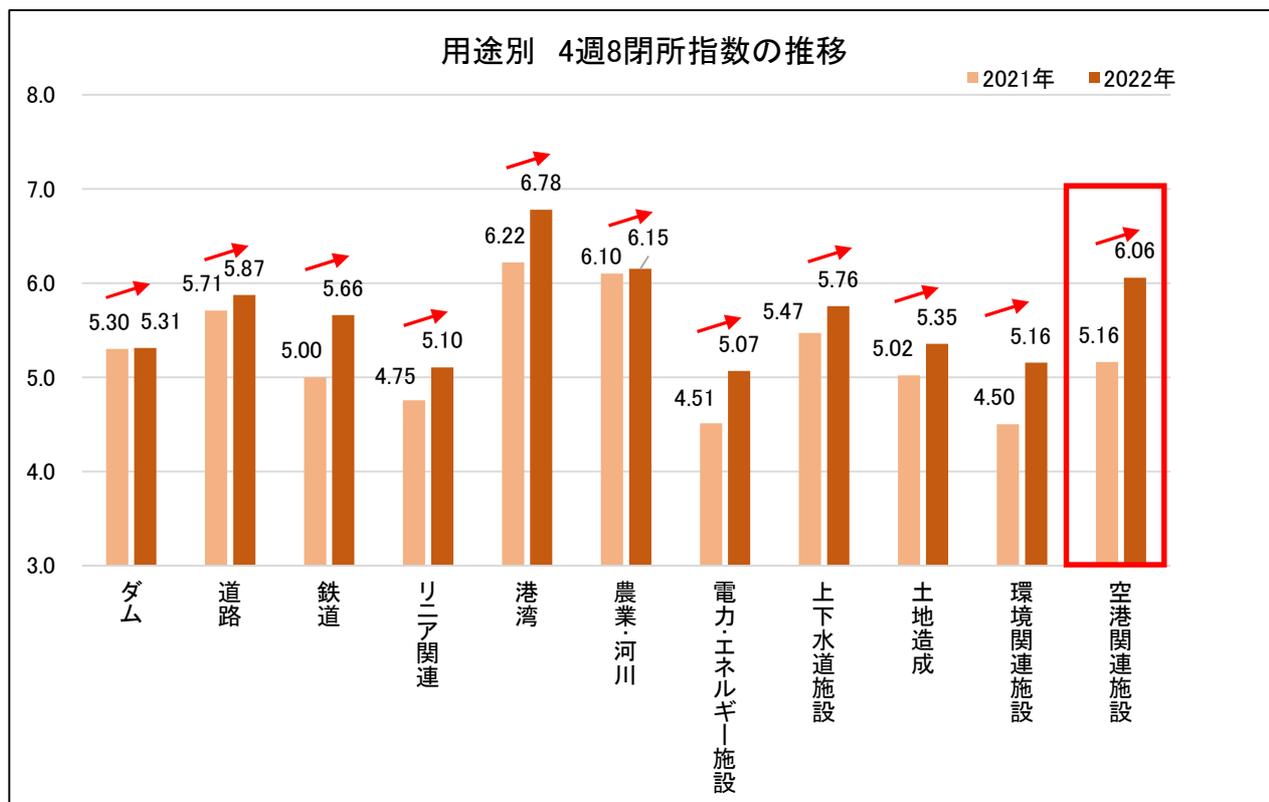
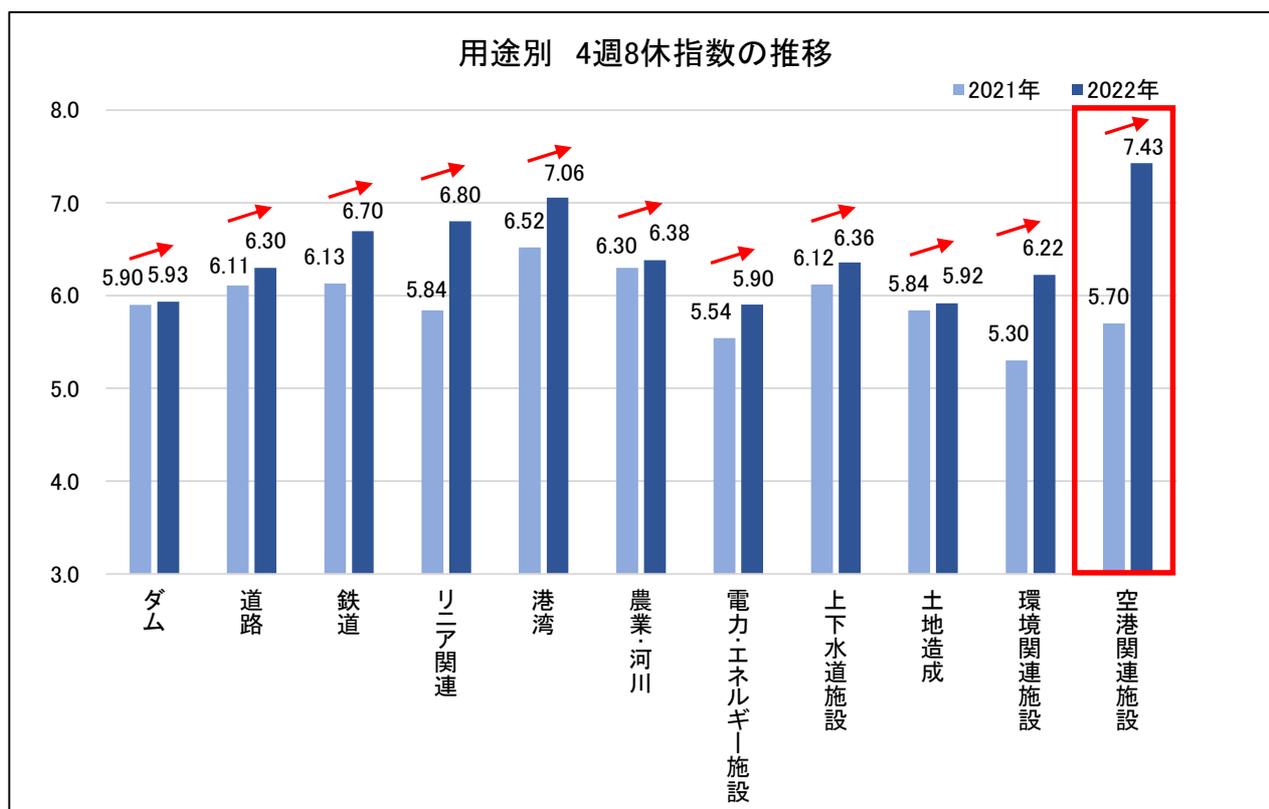
ほとんどの地方整備局で4週8休指数、4週8閉所指数との間に大きな差はない



4週8休指数と4週8閉所指数を比較すると、中部地方整備局を除いて両者の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。

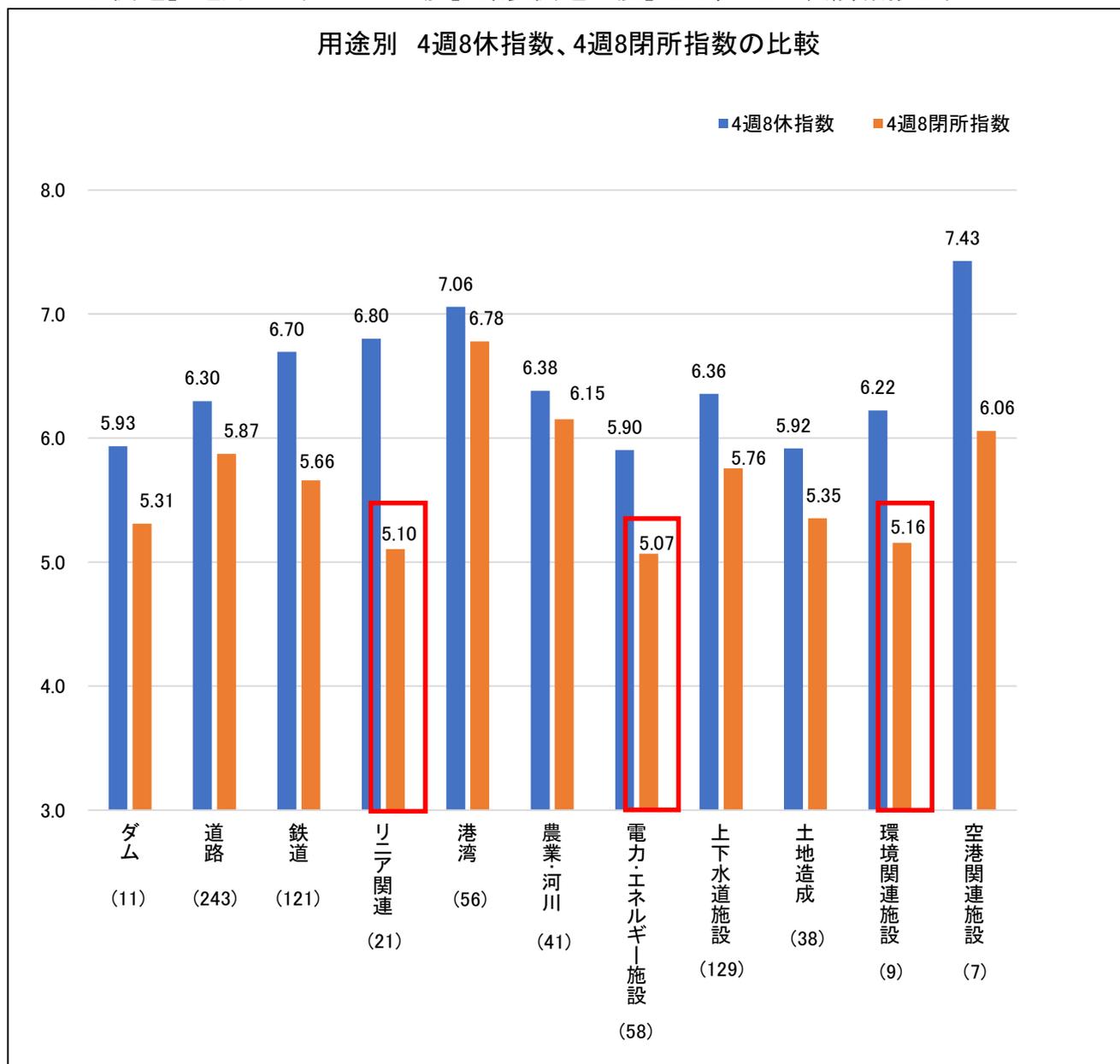
4. 用途別

すべての用途で4週8休指数および4週8閉所指数が増加



すべての用途において4週8休指数、4週8閉所指数ともに増加しており、特に「空港関連施設」の4週8休指数、4週8閉所指数が2021年調査よりも大幅に増加した。

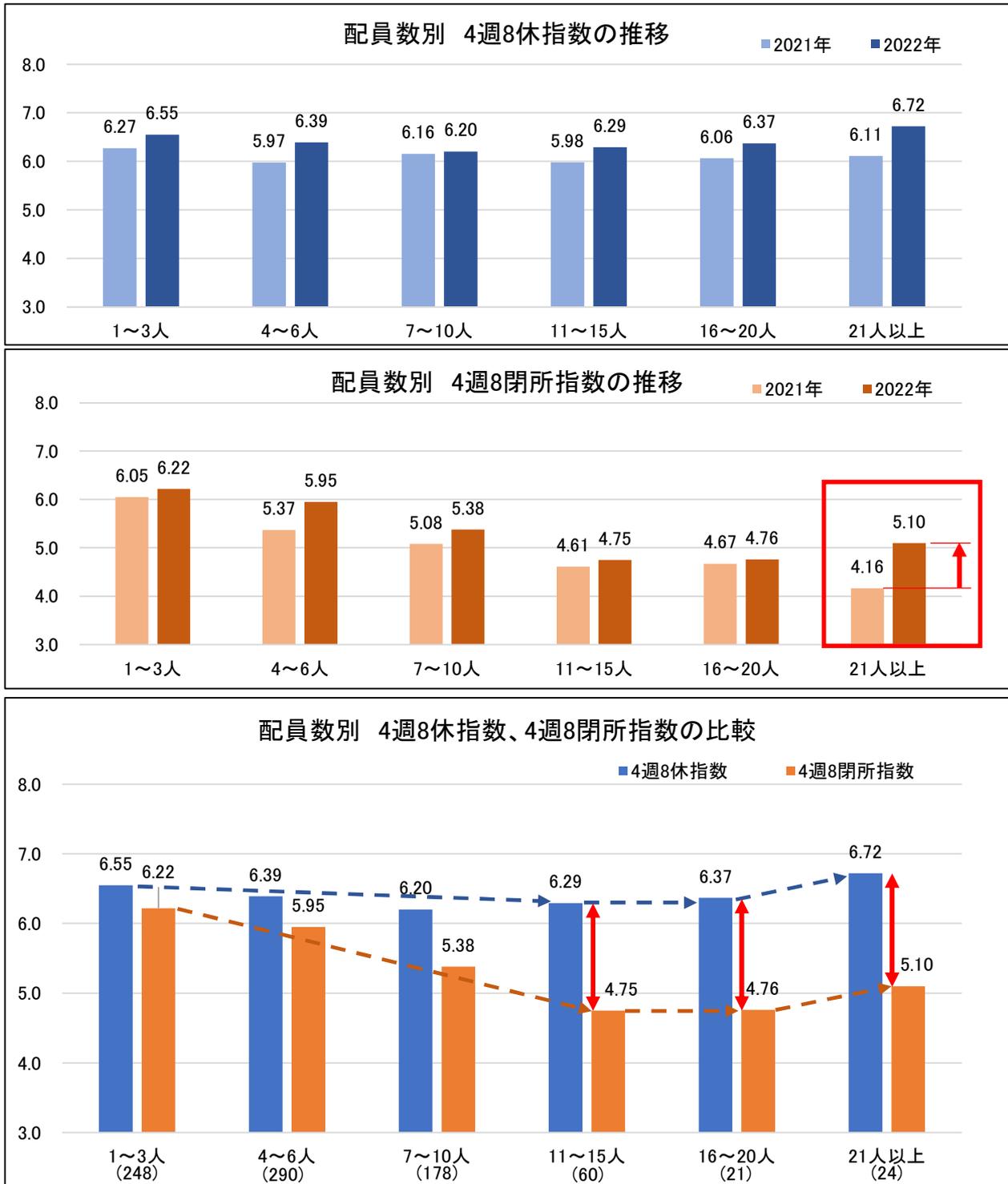
「リニア関連」「電力・エネルギー施設」「環境関連施設」では、4週8閉所指数が低い



「リニア関連」「電力・エネルギー施設」「環境関連施設」では、他の用途の作業所と比べると4週8閉所指数が低く、閉所による休日取得が難しい状況がうかがえる。

5. 配員数別

配員数が多い作業所の4週8閉所指数が増加

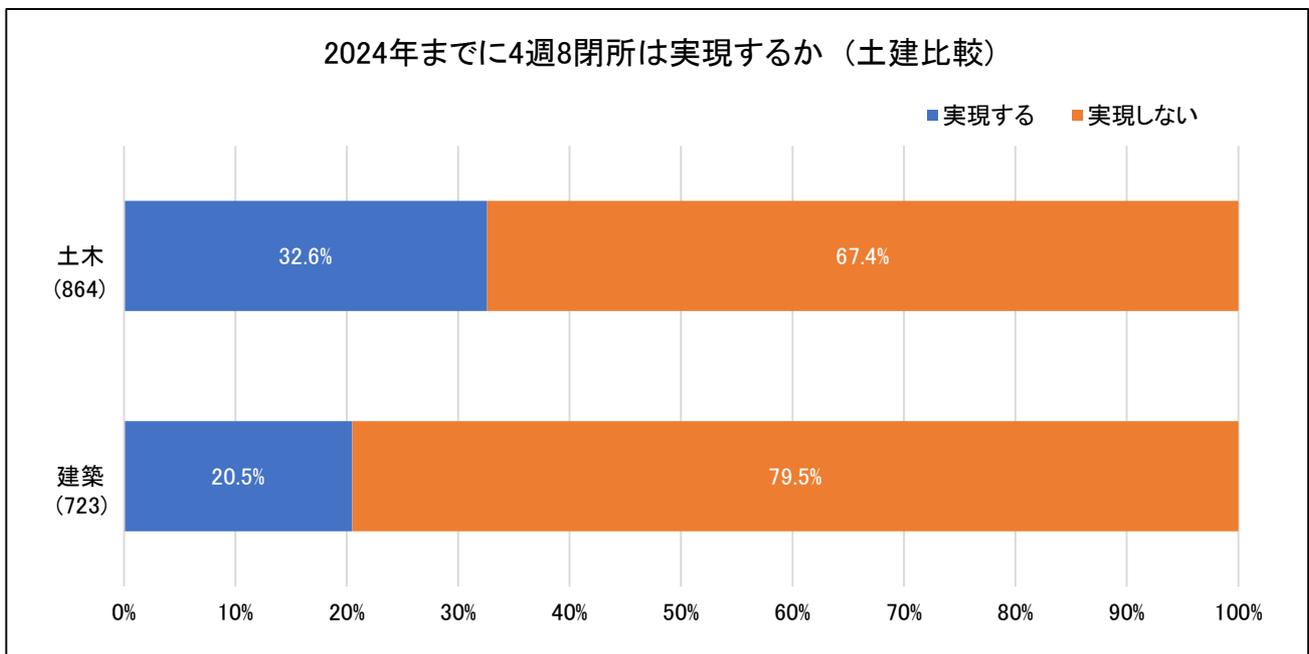
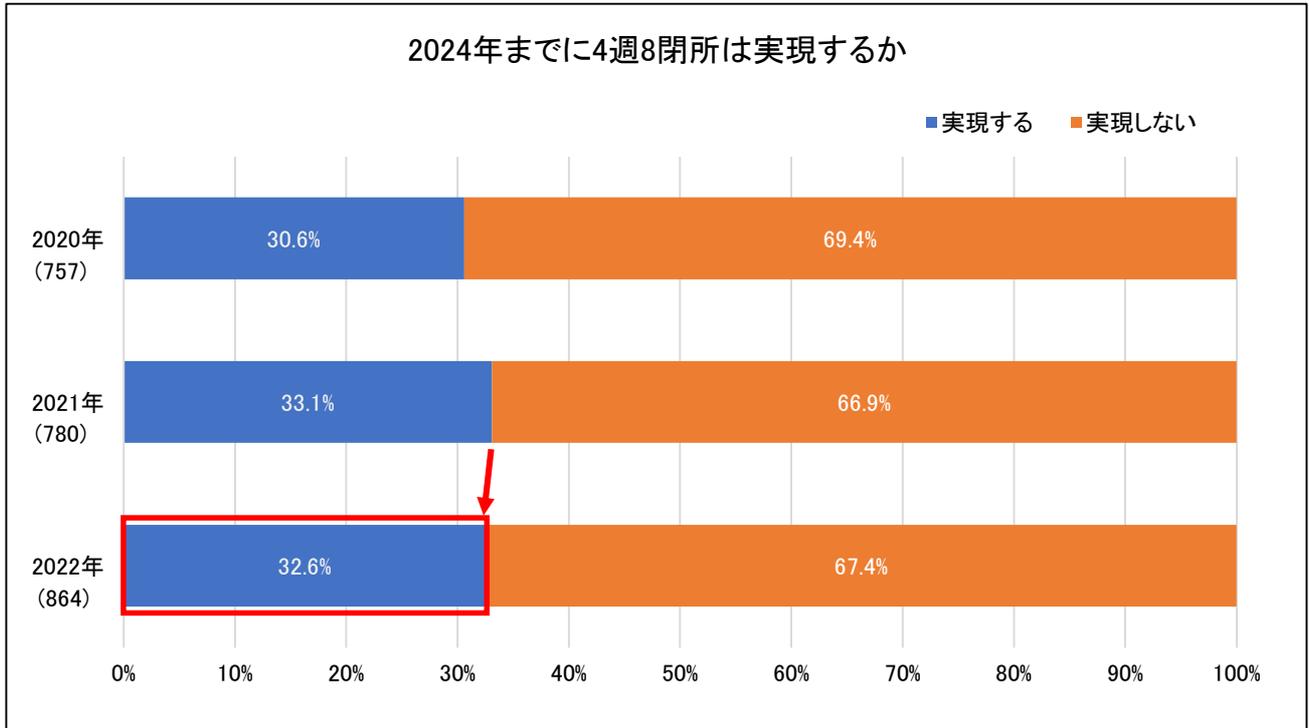


4週8休指数は、配員数の少ない作業所と多い作業所との間に大きな差はなかった。4週8閉所指数は、2021年調査に比べ、「配員数が21人以上の作業所」の指数が大きく増加した。また、4週8休指数、4週8閉所指数の比較においては、配員数が多くなるにつれて差が開いていることから、配員数が多い作業所では、交代で休日を取得していることがうかがえる。

Ⅱ. 2024年までに4週8閉所(原則土曜閉所)の実現の可能性

1. 土木全体

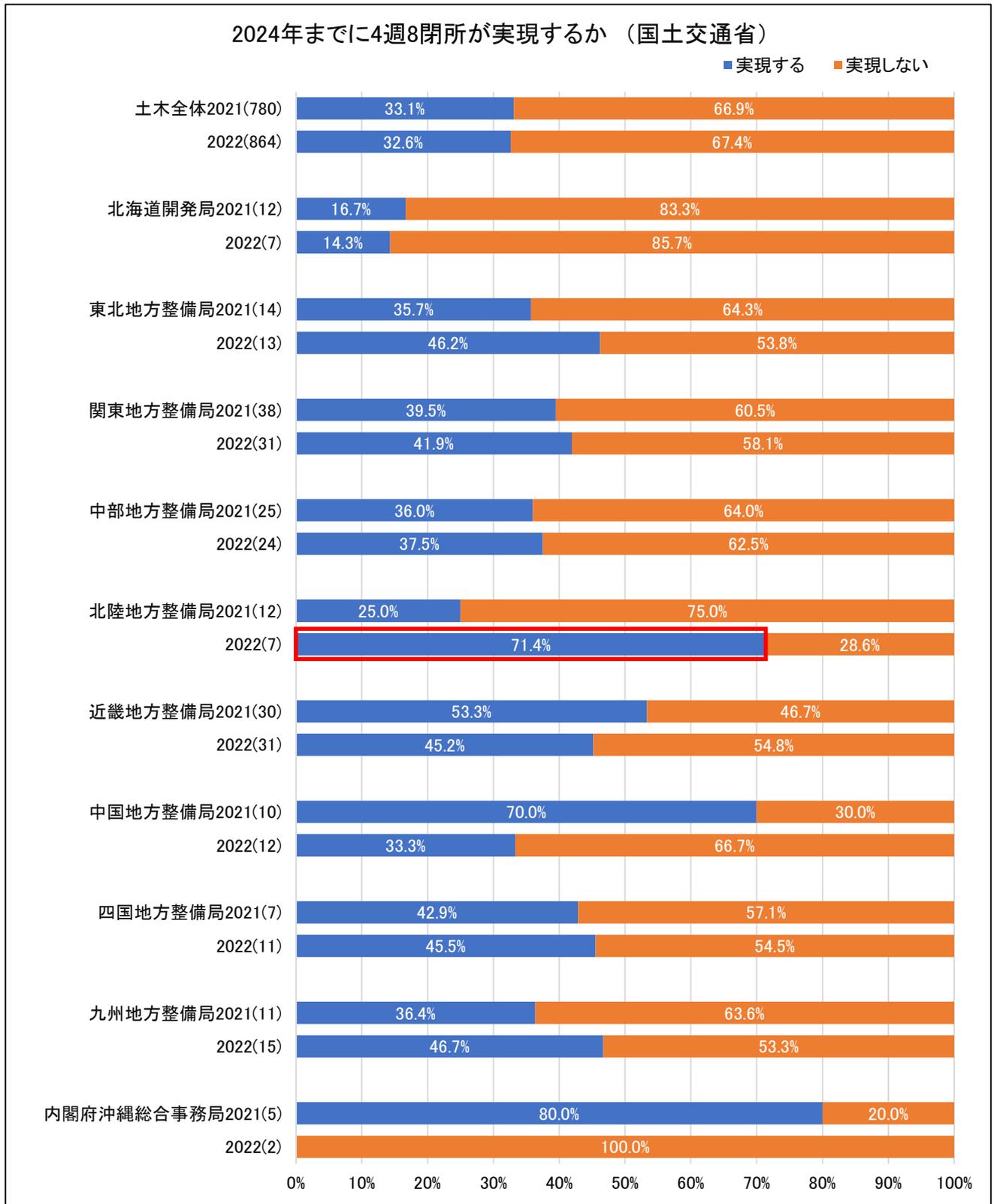
「実現する」の割合は微減



2024年までに4週8閉所は「実現する」と回答した作業所の割合は2021年調査に比べ、わずかに減少して3割程度に留まっている。時間外労働の上限規制を目前に控え、いまだ4週8閉所の実現には懐疑的な見方をしている。

2. 整備局別

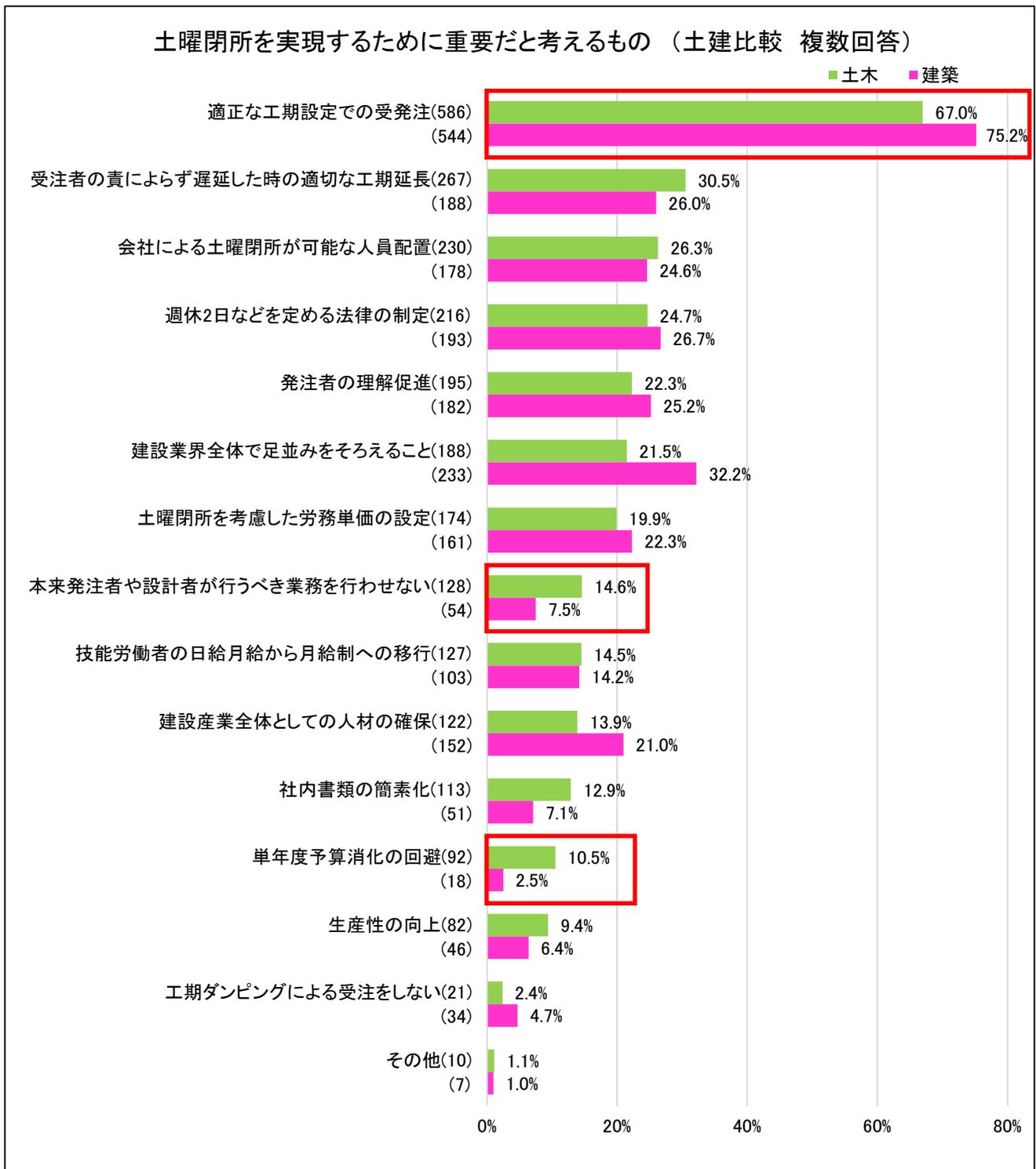
「実現する」が5割を超えたのは北陸地方整備局のみ



2024年までに4週8閉所は「実現する」と回答した作業所の割合は、北陸地方整備局を除いて5割以下に留まった。

Ⅲ. 4週8閉所(原則土曜閉所)を実現するためには何が重要か

土曜閉所には「適正な工期設定での受発注」が重要



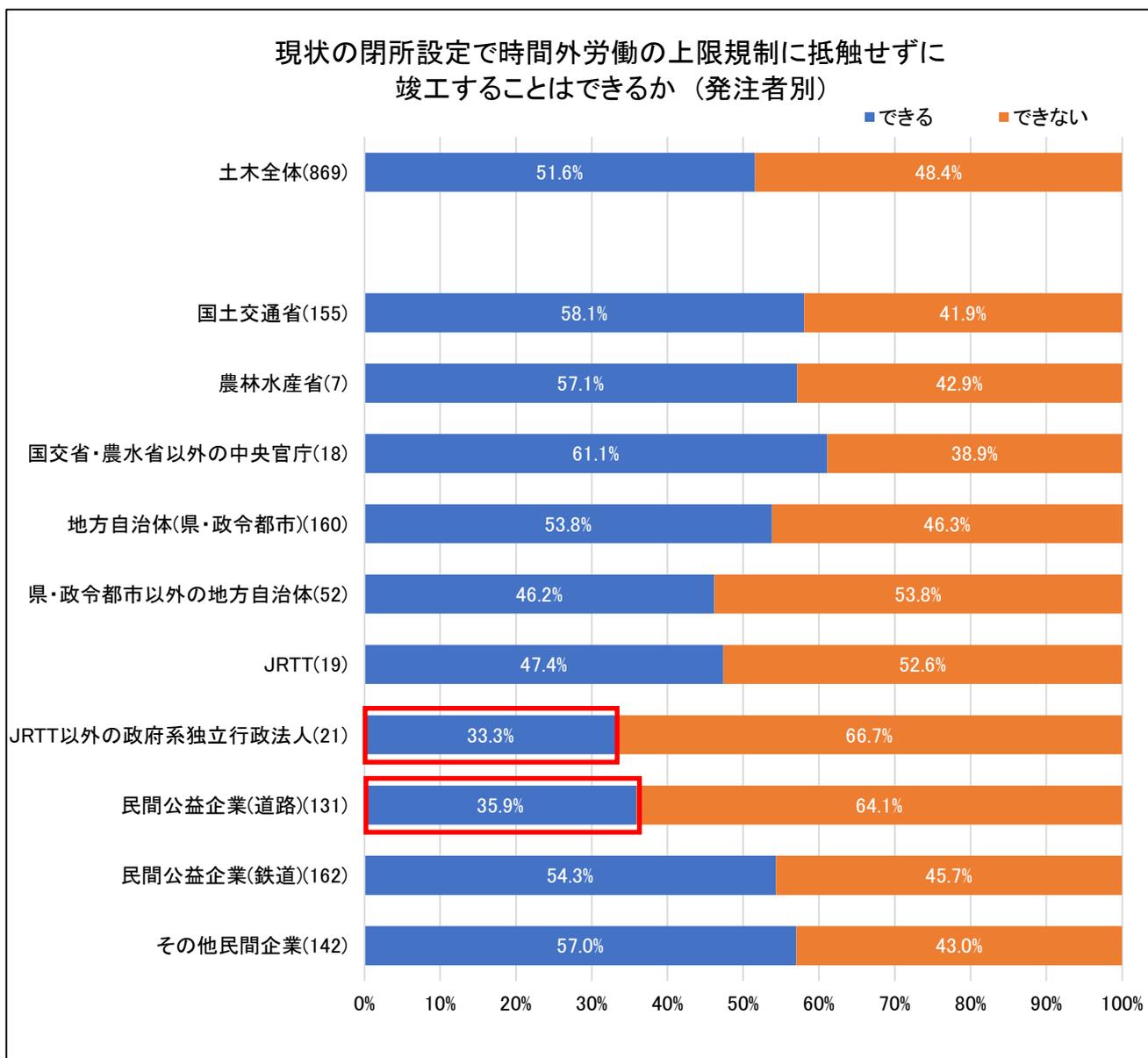
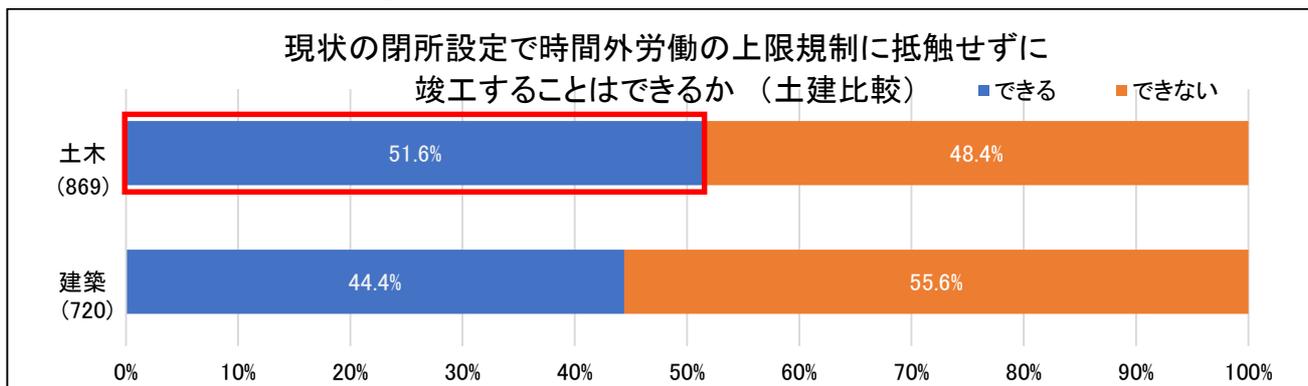
土木、建築ともに4週8閉所の実現にむけて重要なものは、「適正な工期設定での受発注」とする回答が多かった。また、土木では「本来発注者や設計者が行うべき業務を行わせない」「単年度予算消化の回避」といった項目が建築よりも高い割合を示した。

工期に関する基準が勧告され、著しく短い工期による請負契約の締結は禁止されたが、多くの工事で適正な工期での受発注がされているとは言えず、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。

IV. 時間外労働の上限規制について

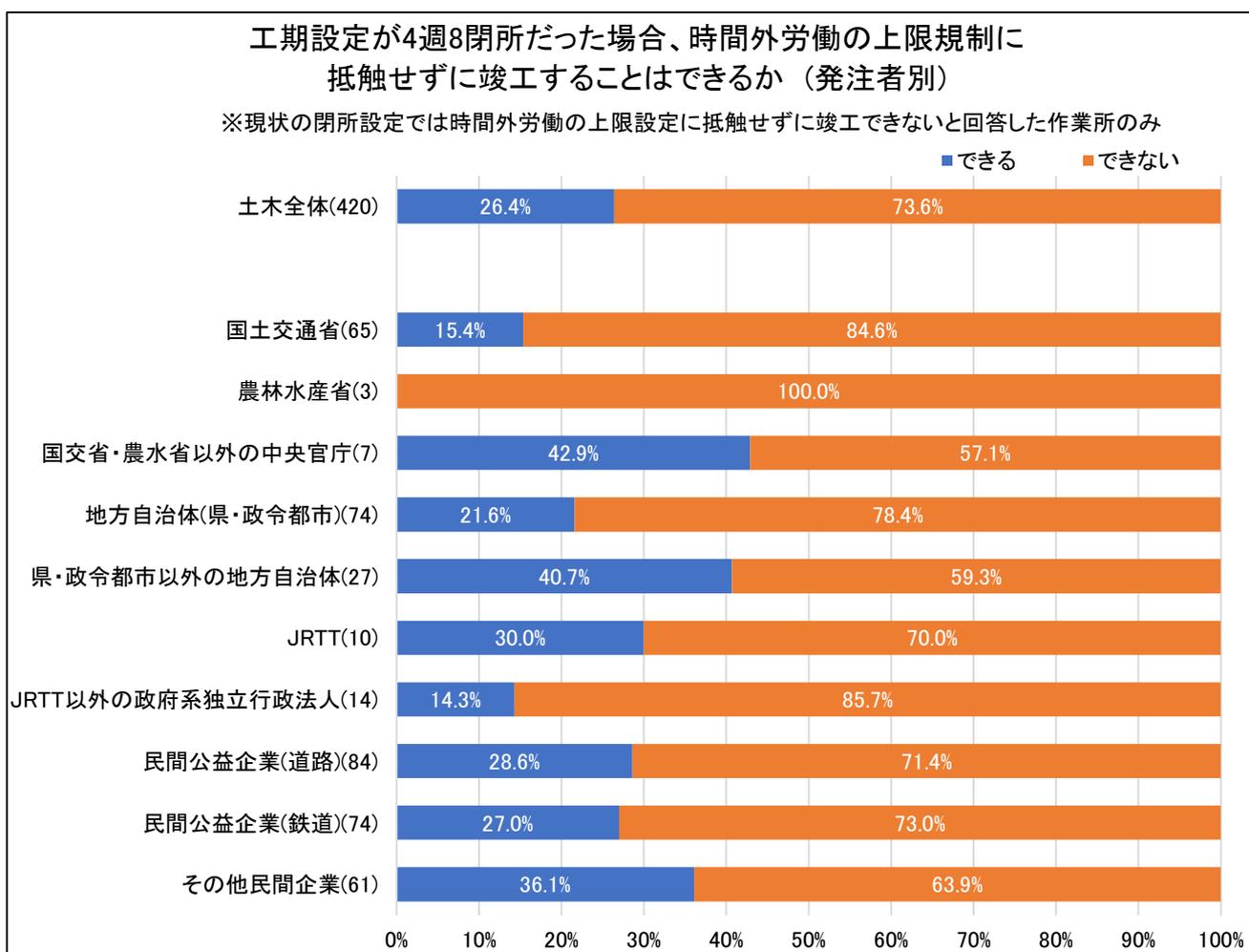
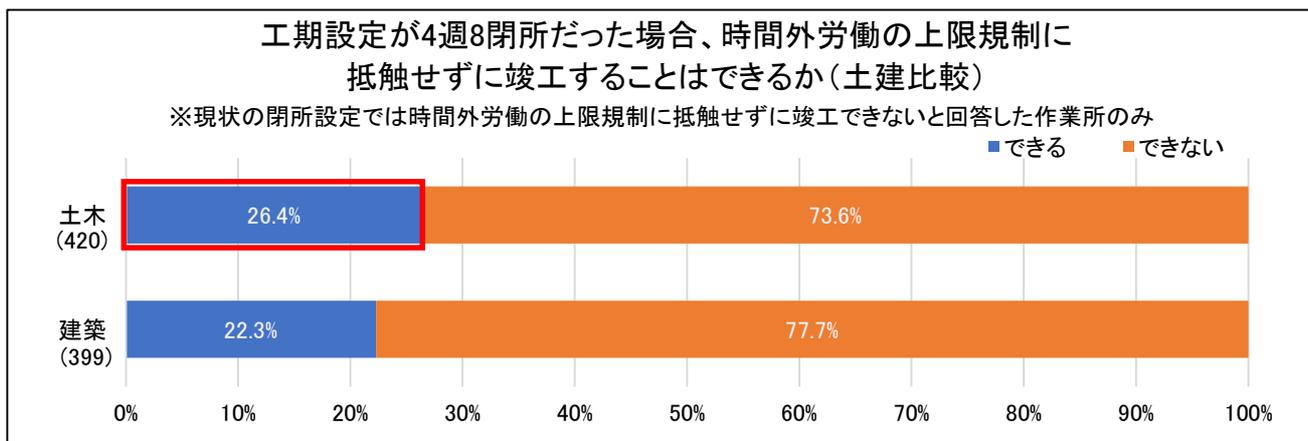
1. 現状の閉所設定で時間外労働の上限規制に抵触せずに竣工することはできるか

「抵触せずに竣工できる」は約 5 割



現状の閉所設定で「時間外労働の上限規制に抵触せずに竣工することはできるか」との問いに対し、土木の作業所では、約 5 割が「竣工できる」と回答した。また、「JR/RTT 以外の政府系独立行政法人」「民間公益企業（道路）」の作業所では他の作業所と比べ「竣工できる」と回答した割合が低かった。

2. 工期設定が4週8閉所だった場合、時間外労働の上限規制に抵触せずに竣工することはできるか
「抵触せずに竣工できる」は3割以下



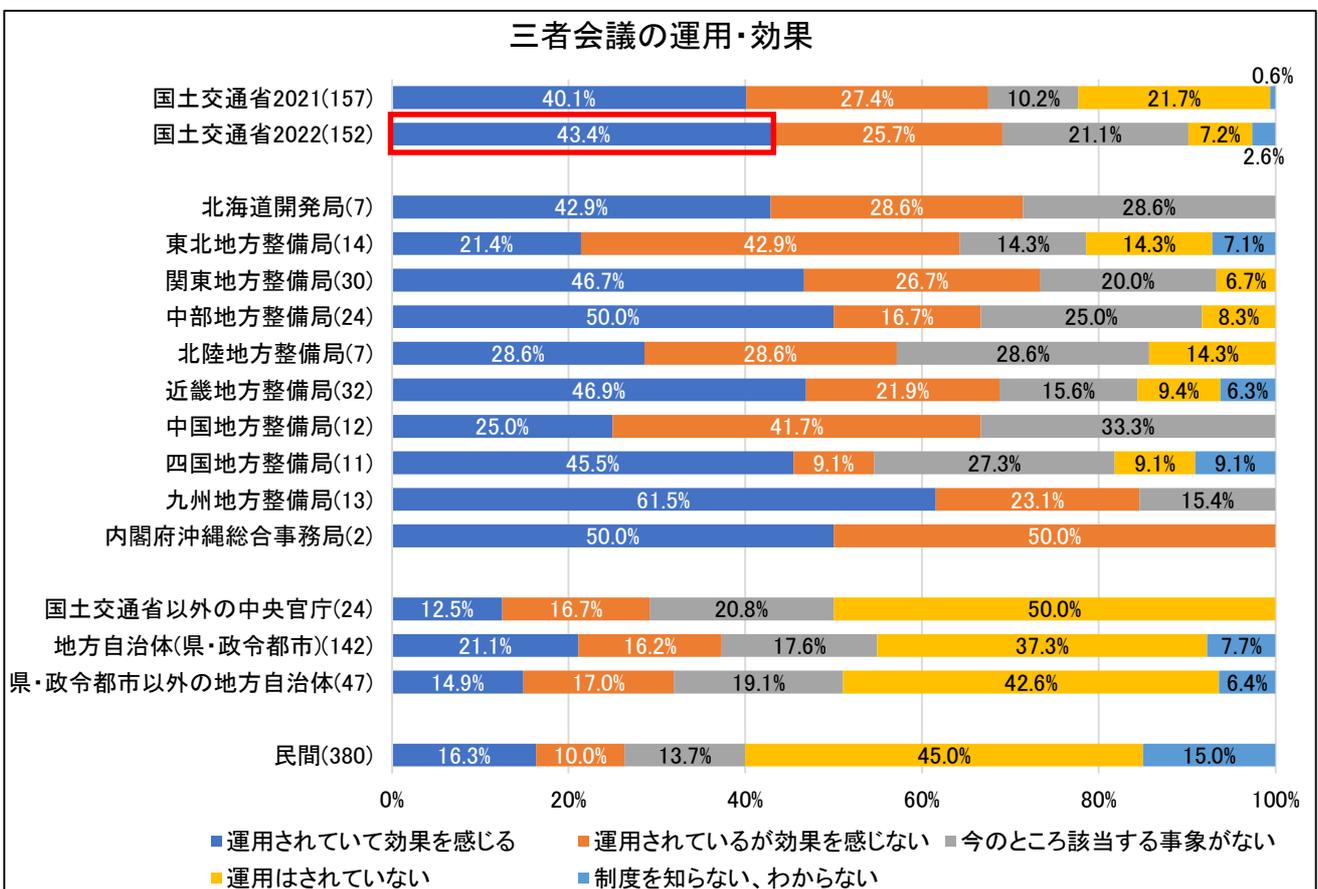
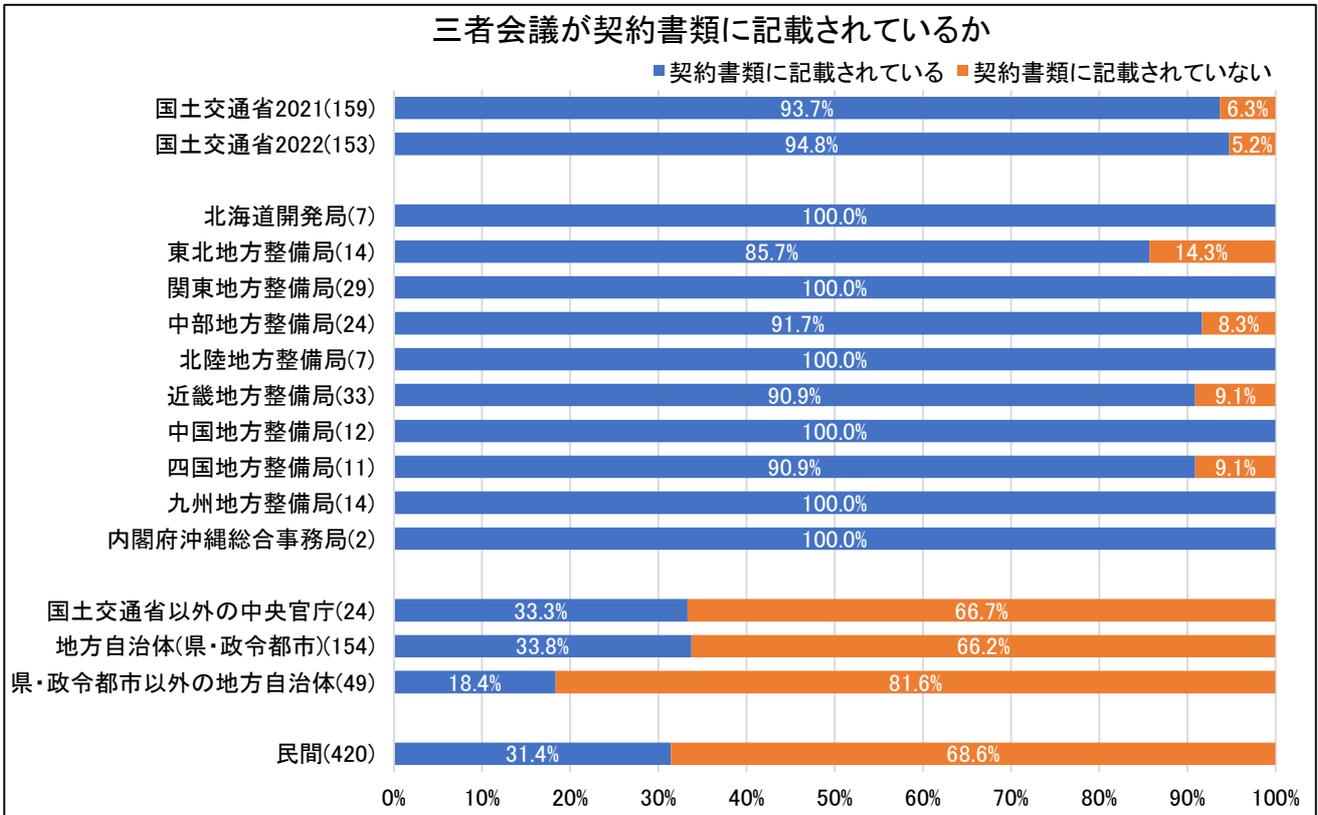
現状の閉所設定では「時間外労働の上限規制に抵触せずに竣工できない」と回答した作業所に工期設定が4週8閉所だった場合、「時間外労働の上限規制に抵触せずに竣工することはできるか」と聞いたところ、「竣工できる」と回答した割合は3割以下に留まった。また、「竣工できない」とした理由は、「職員が足りない。書類業務が間に合わないので、就業時間外や休日に行くしかない」「土曜閉所をしても仕事量は変わらないので平日の残業が増えるだけで、月45時間超の残業は年6回までのルールが厳しい」などであった。法律を遵守するには、適正な工期設定はもちろんのこと、ICT施工やBIM/CIMの活用など生産性向上が欠かせない。

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

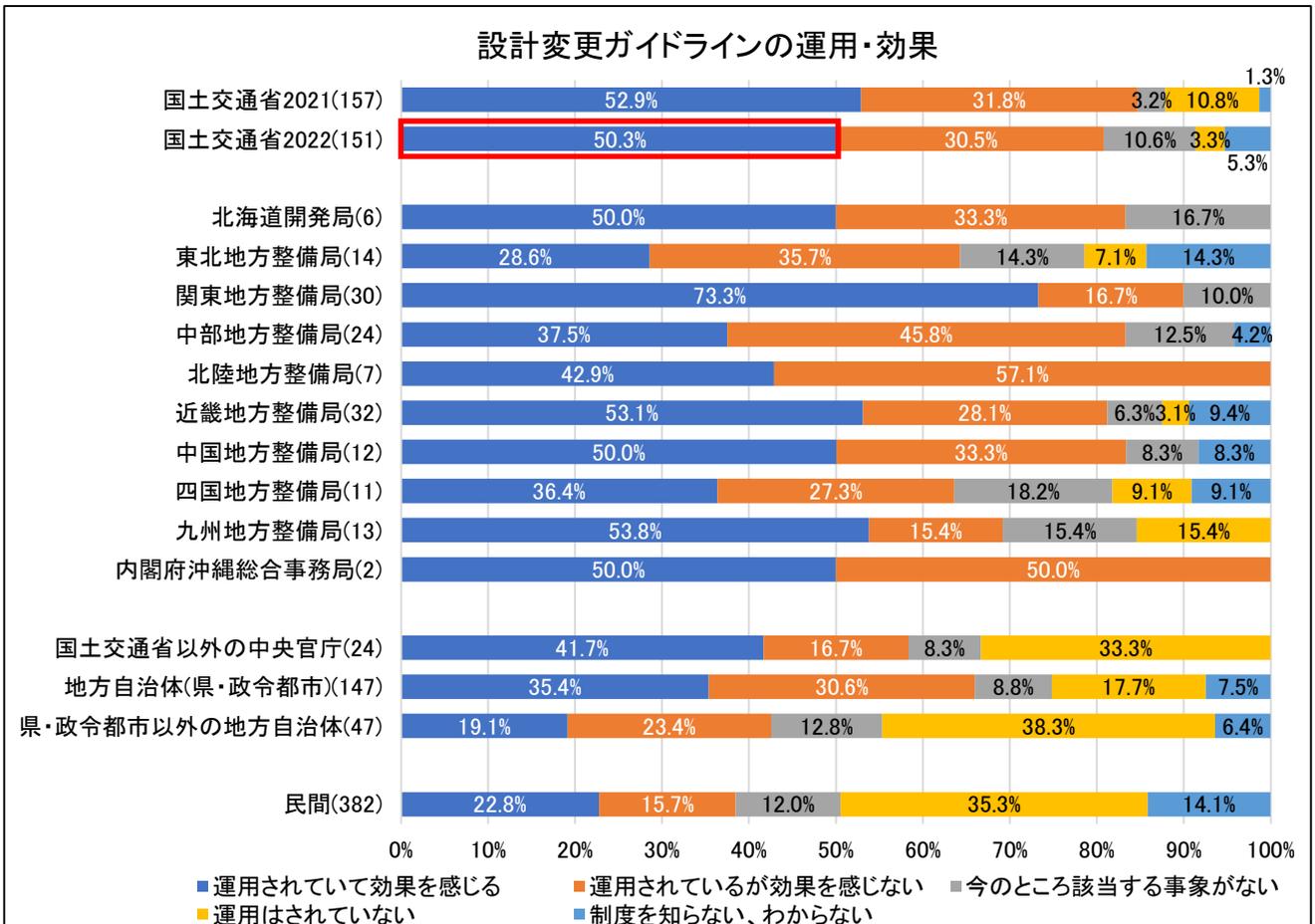
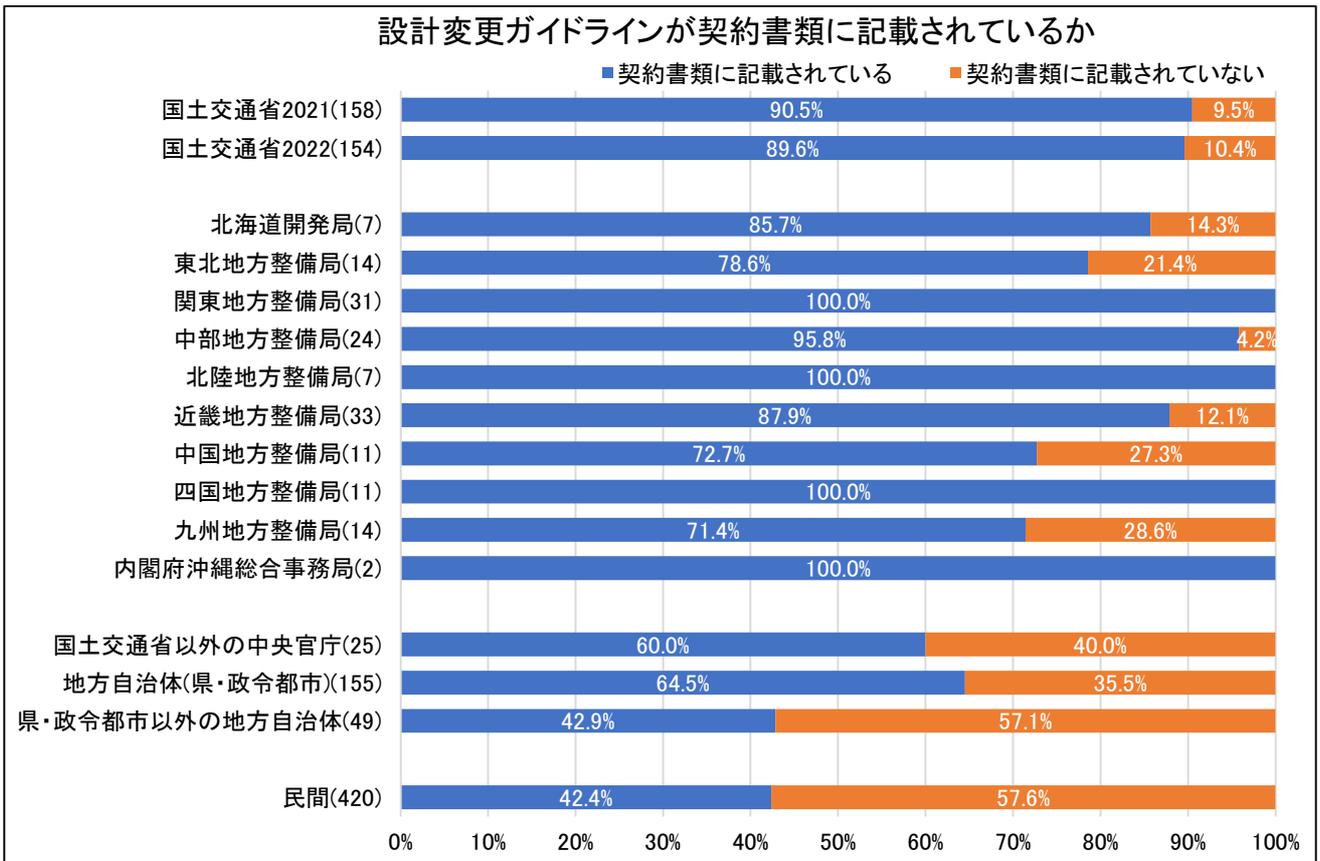
【三者会議】

「運用されていて効果を感じる」が約 4 割



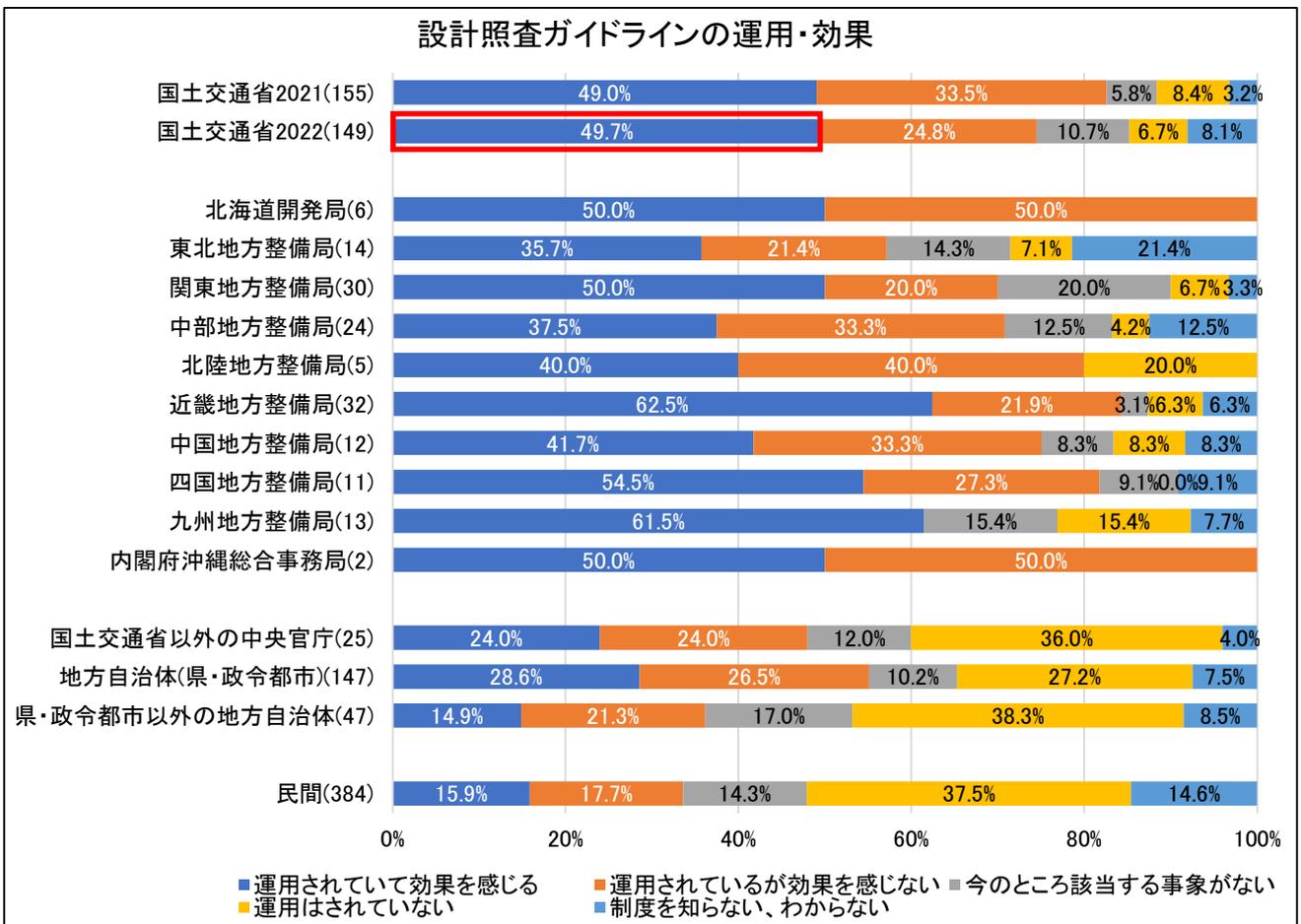
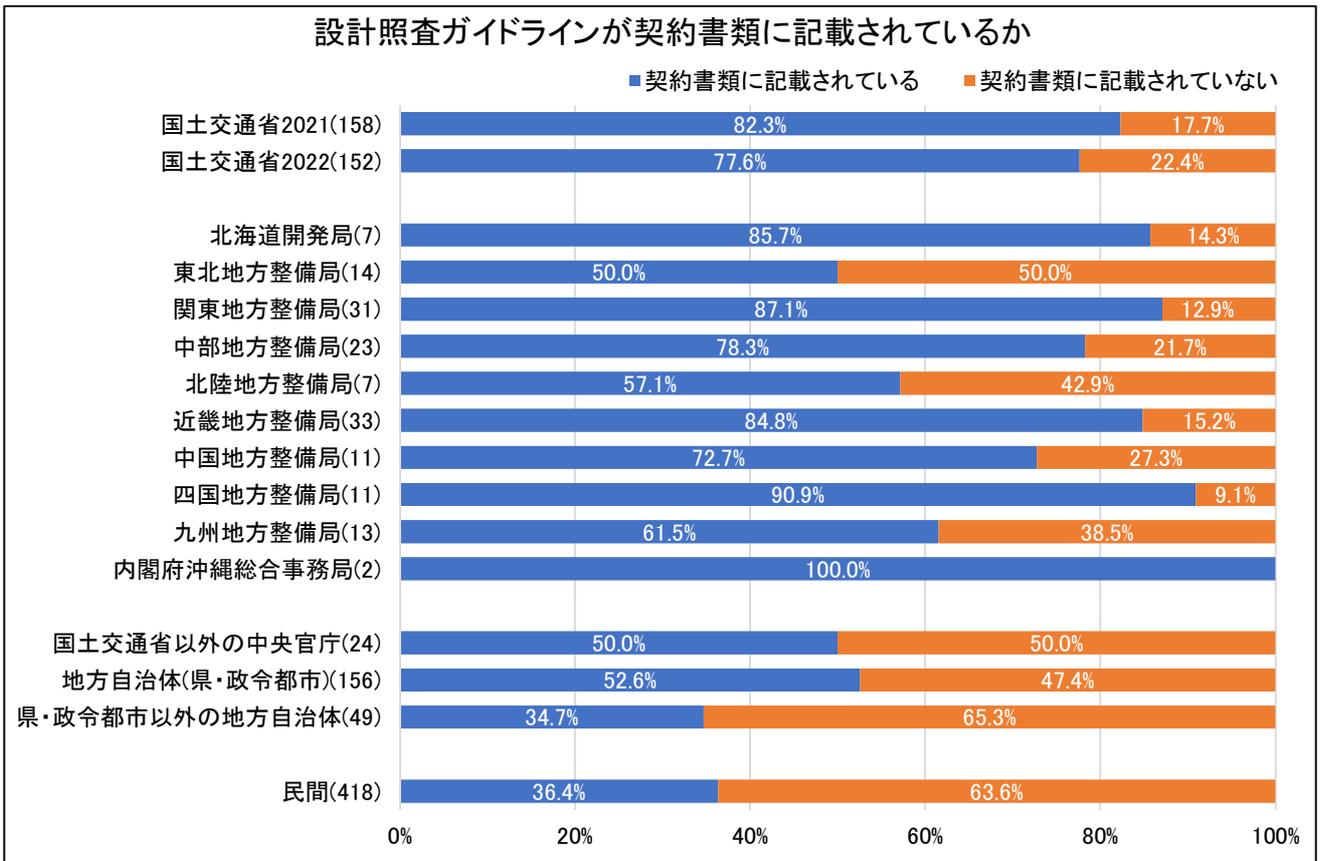
【設計変更ガイドライン】

「運用されていて効果を感じる」が約 5 割



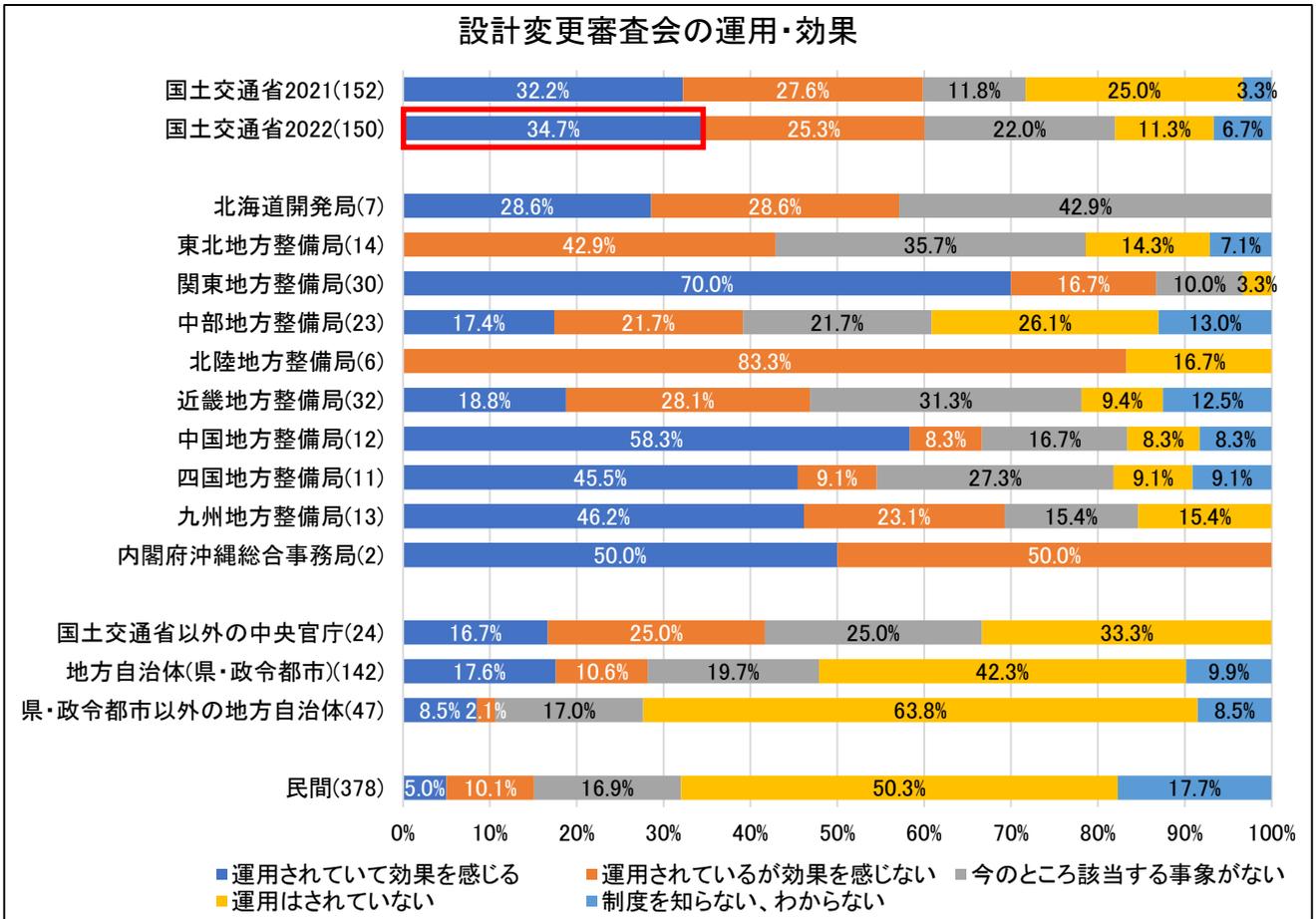
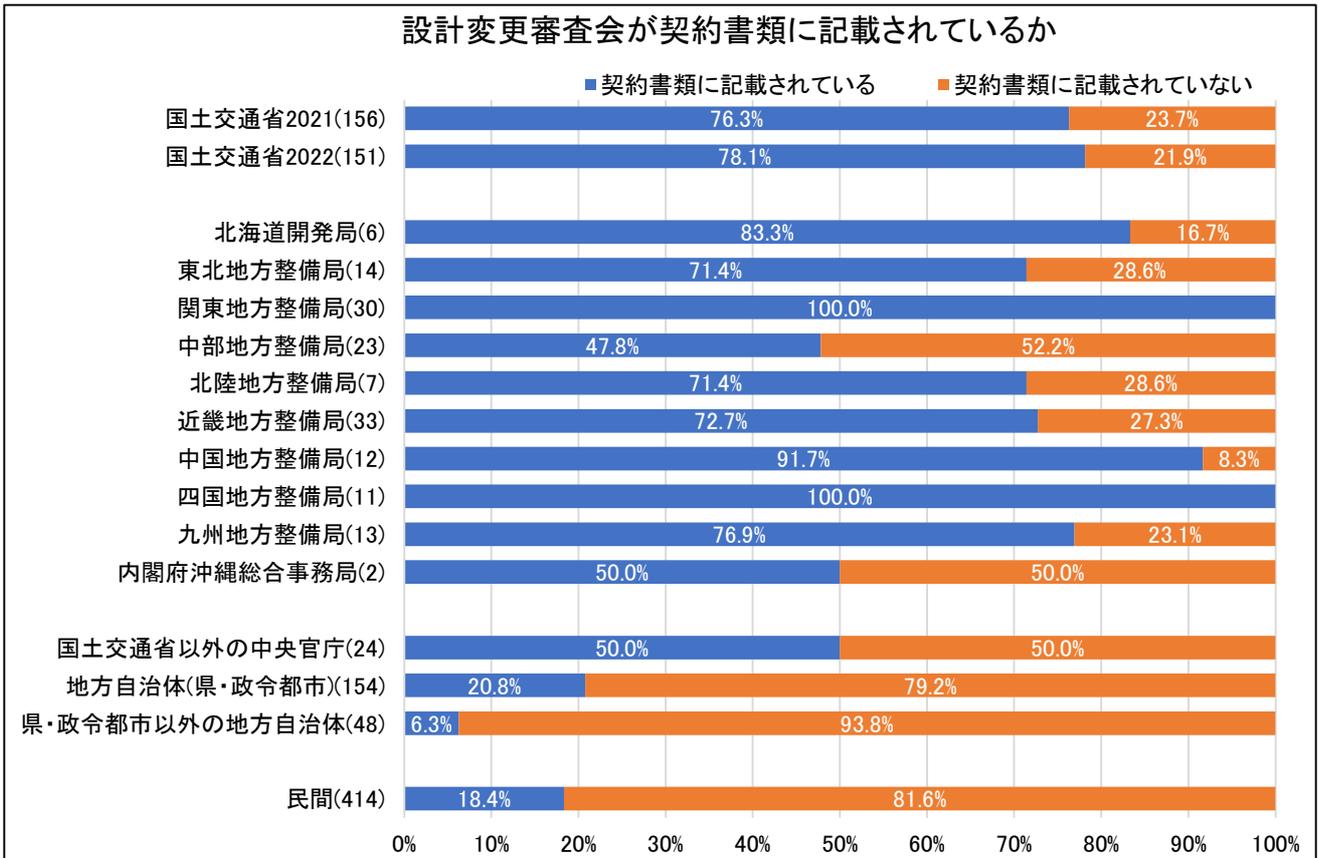
【設計照査ガイドライン】

「運用されていて効果を感じる」が約 5 割



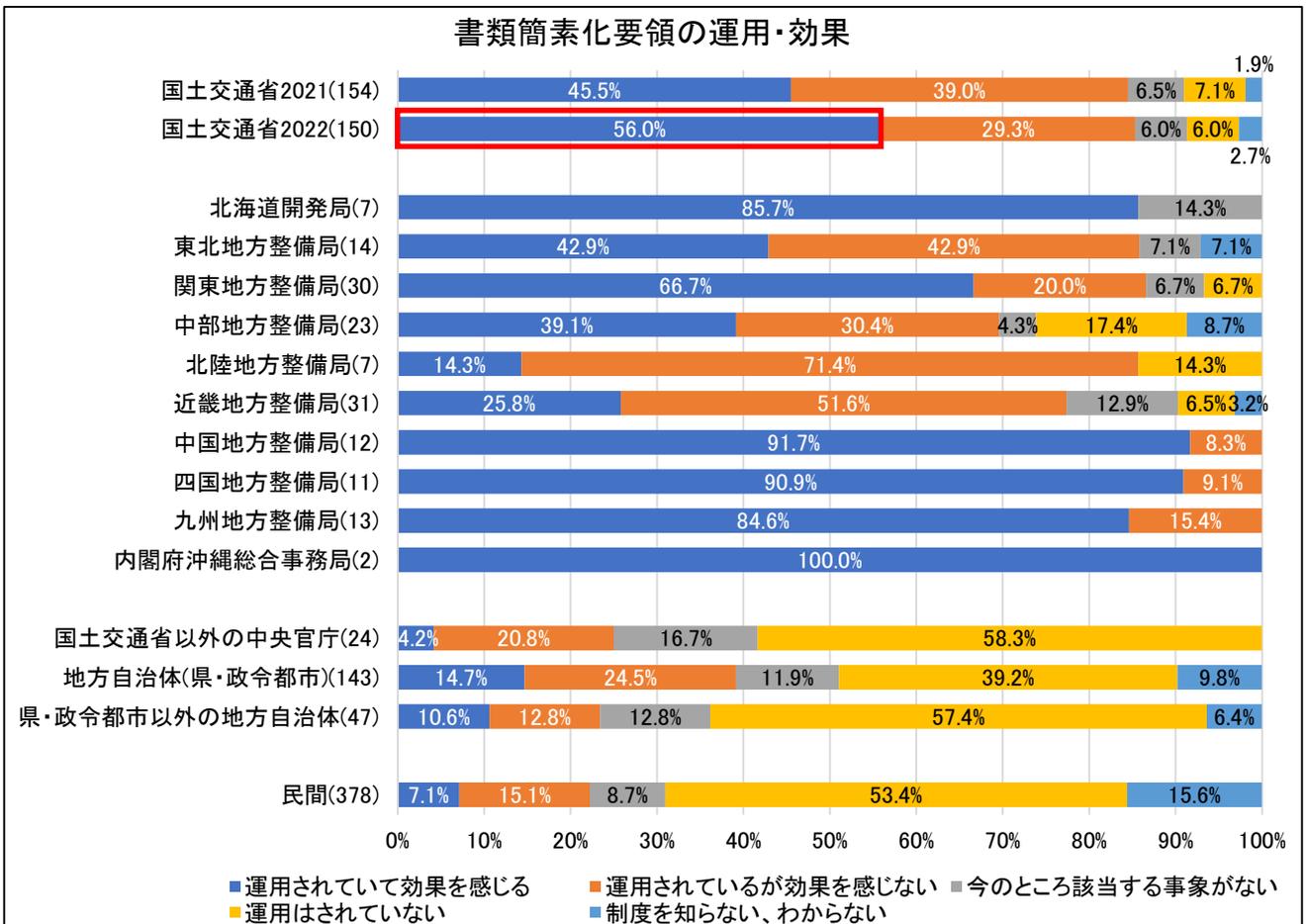
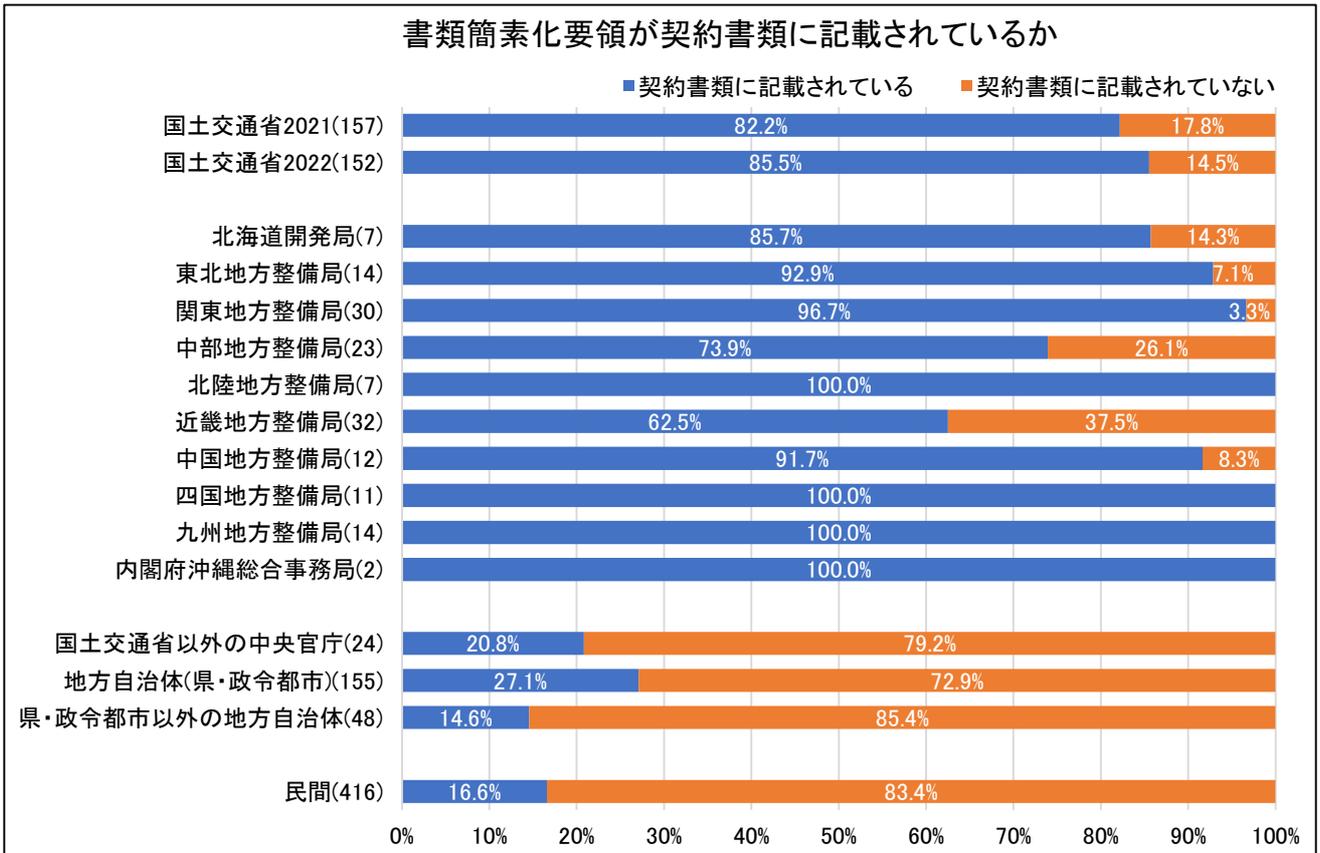
【設計変更審査会】

「運用されていて効果を感じる」が約 3 割



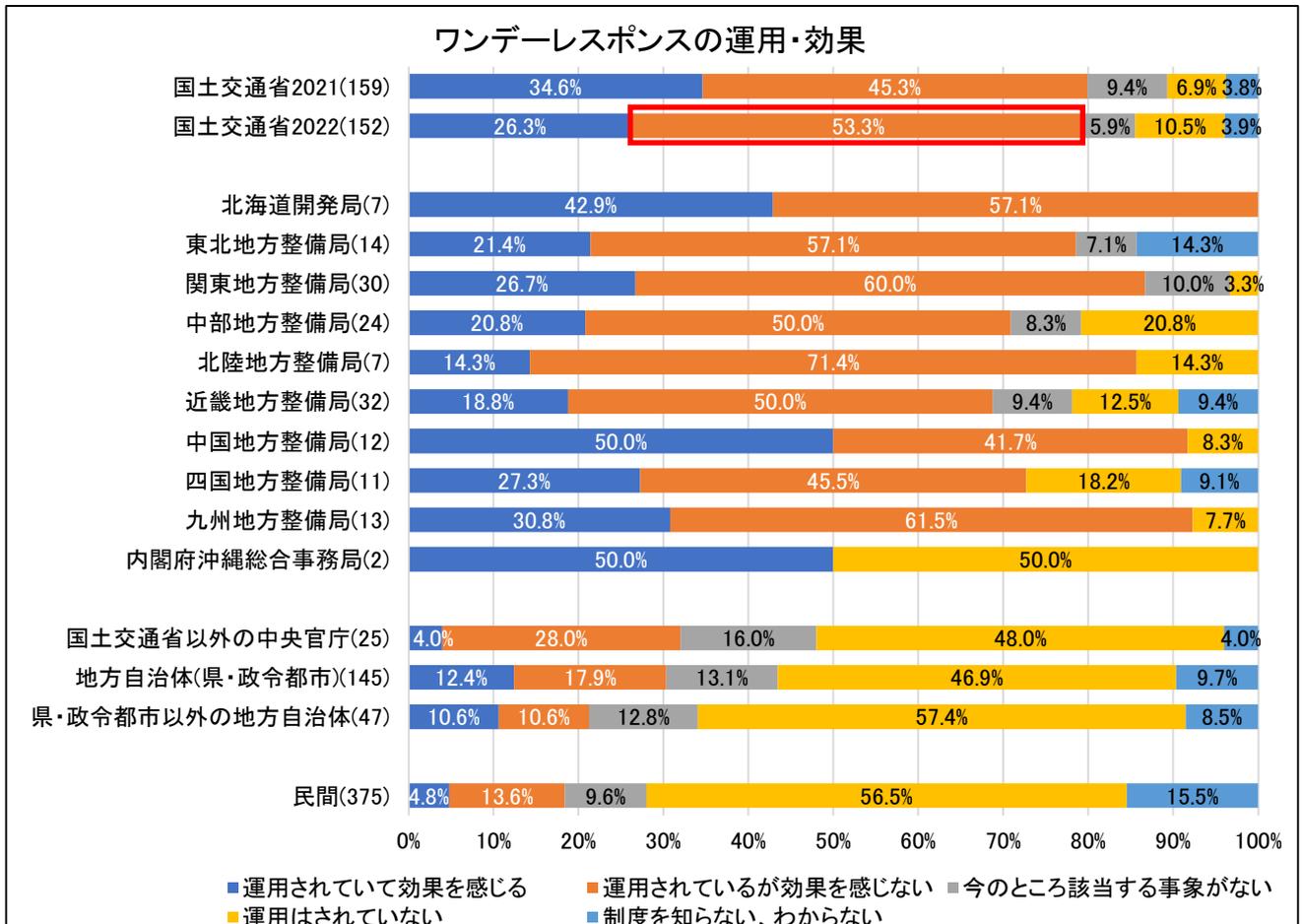
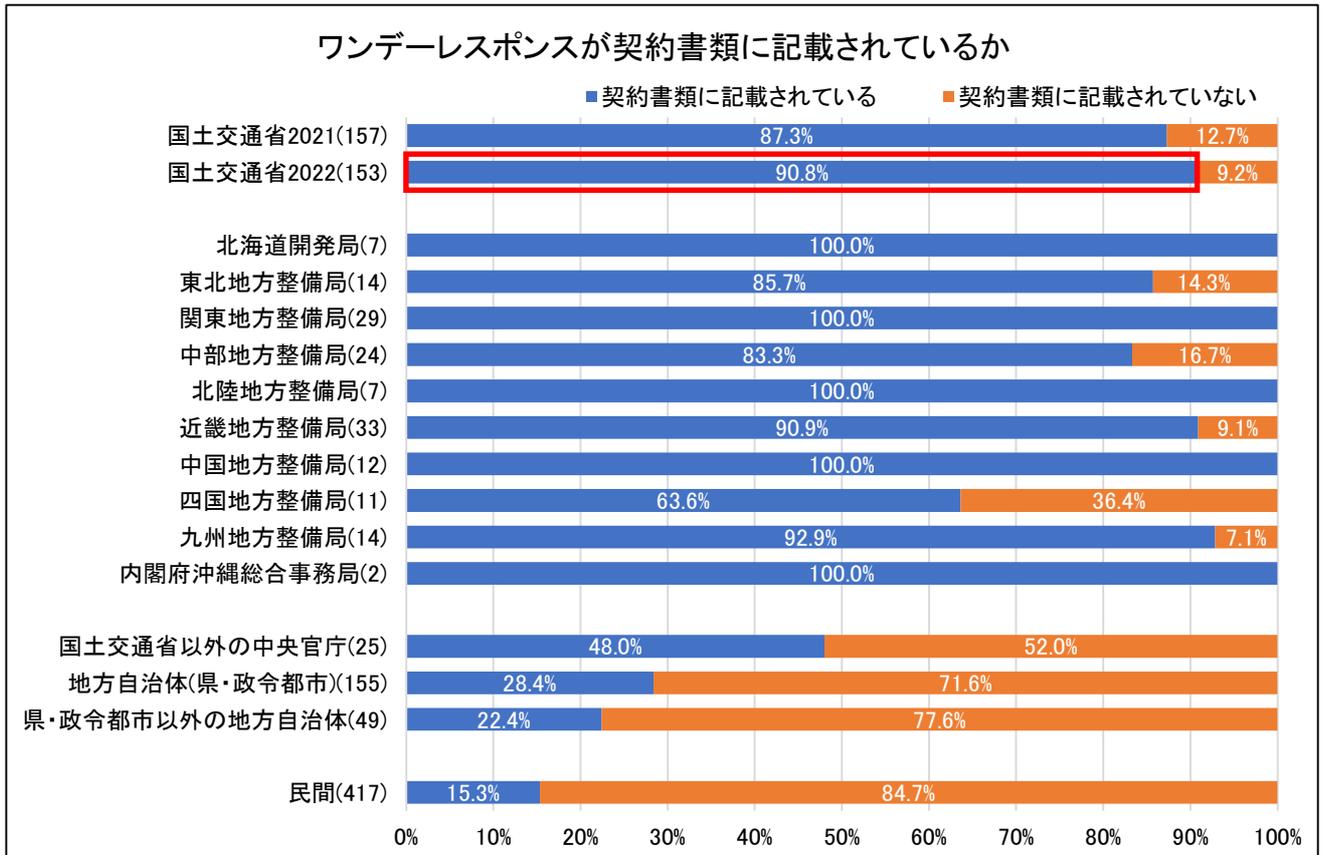
【書類簡素化要領】

「運用されていて効果を感じる」が約 6 割



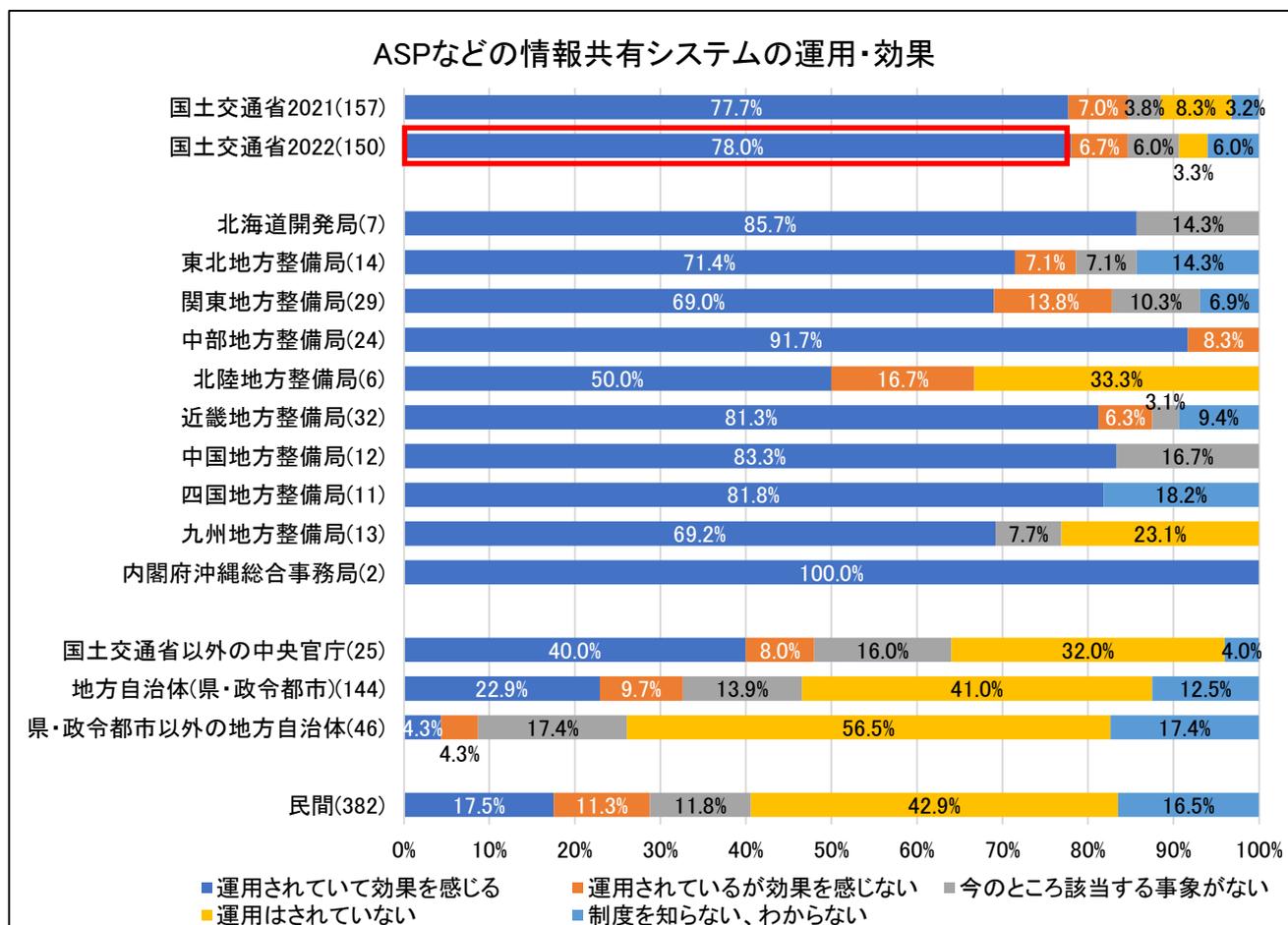
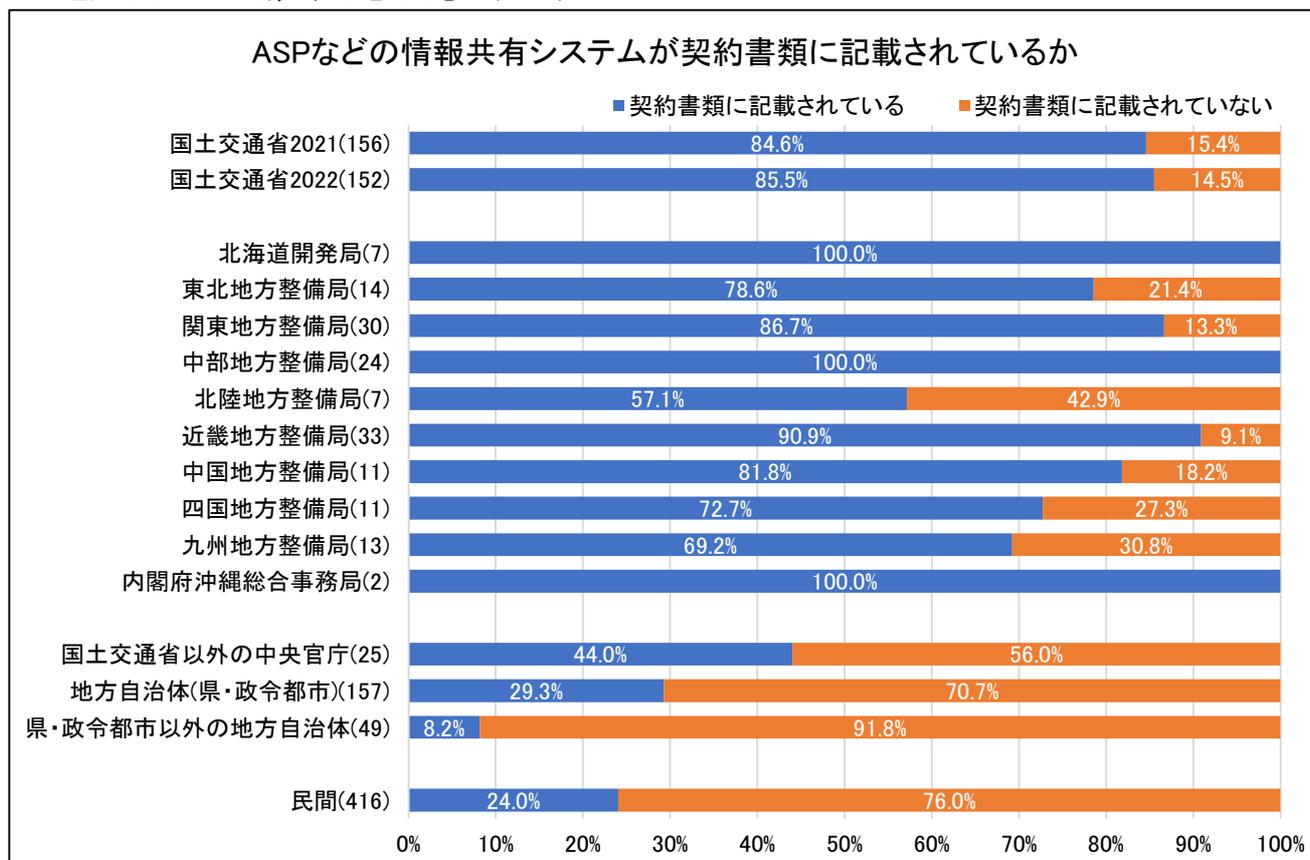
【ワンデーレスポンス】

「運用されているが効果を感じない」が約 5 割



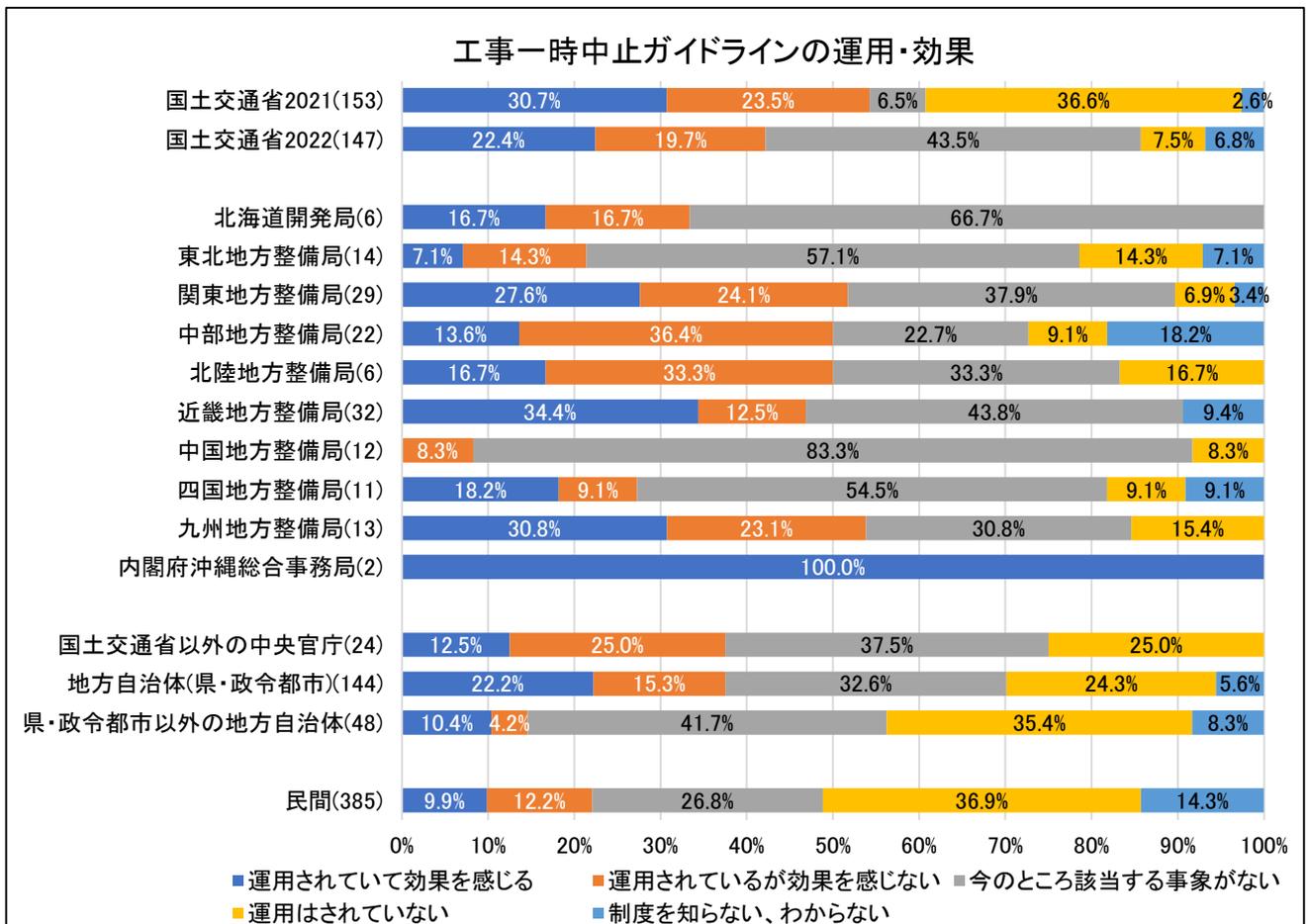
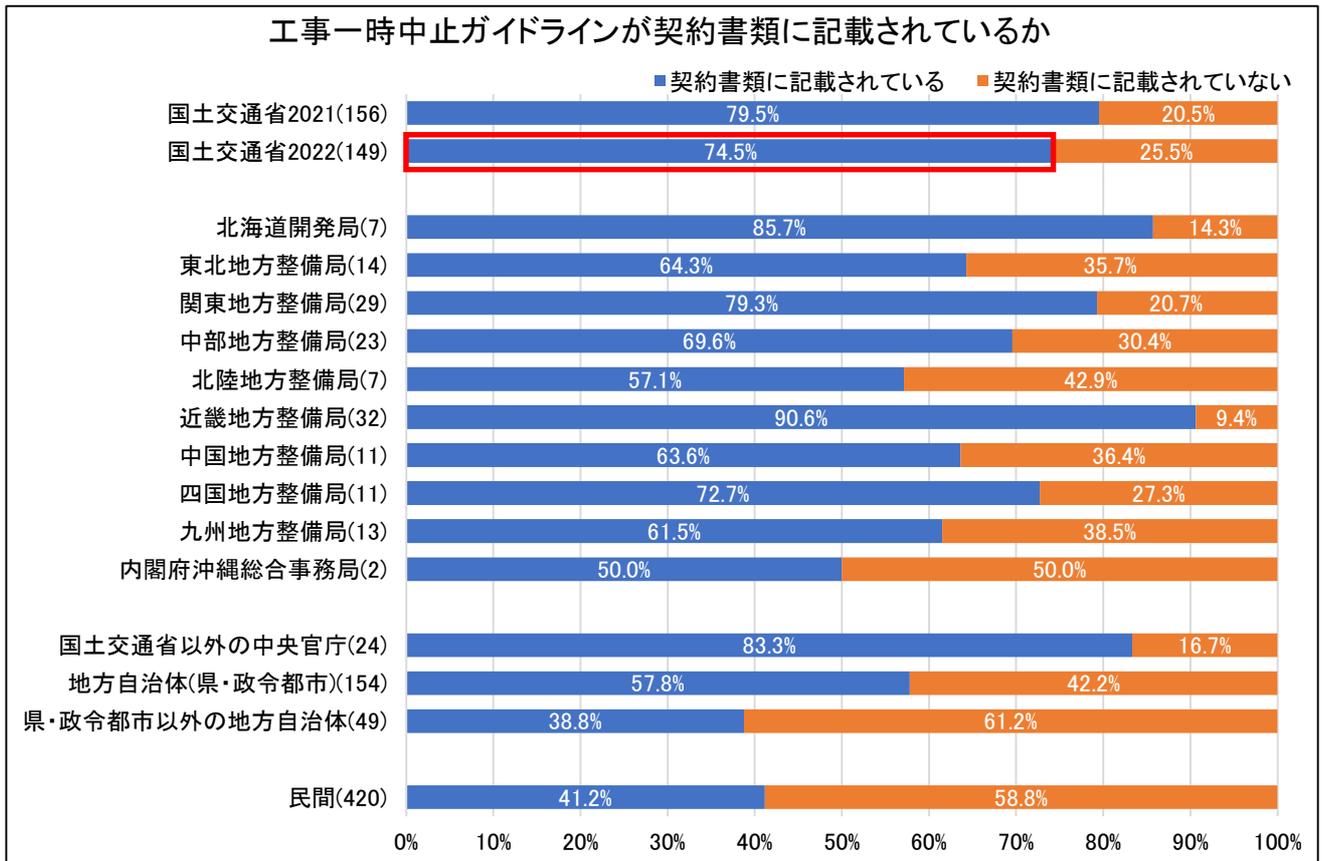
【ASPなどの情報共有システム】

「運用されていて効果を感じる」が約 8 割



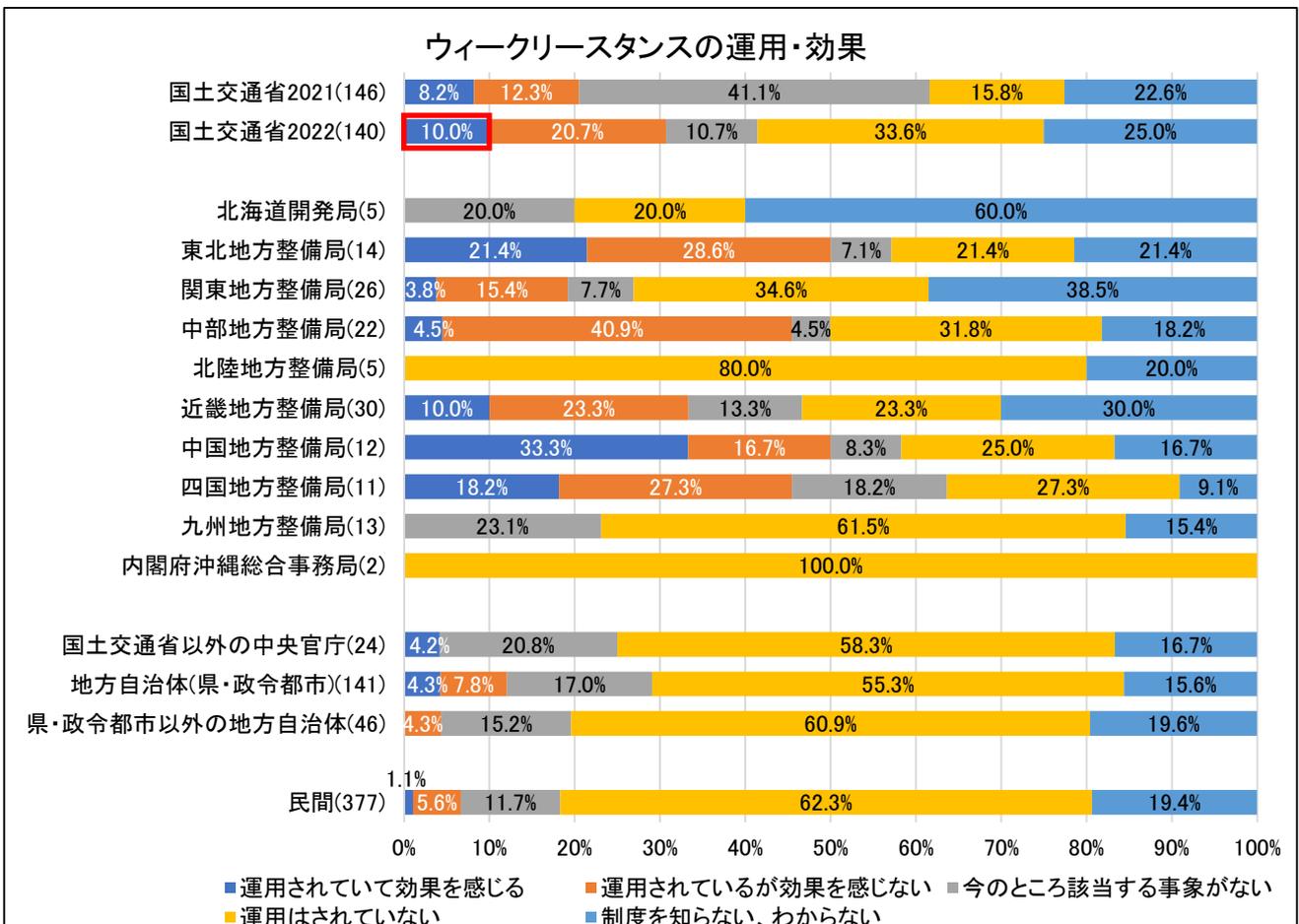
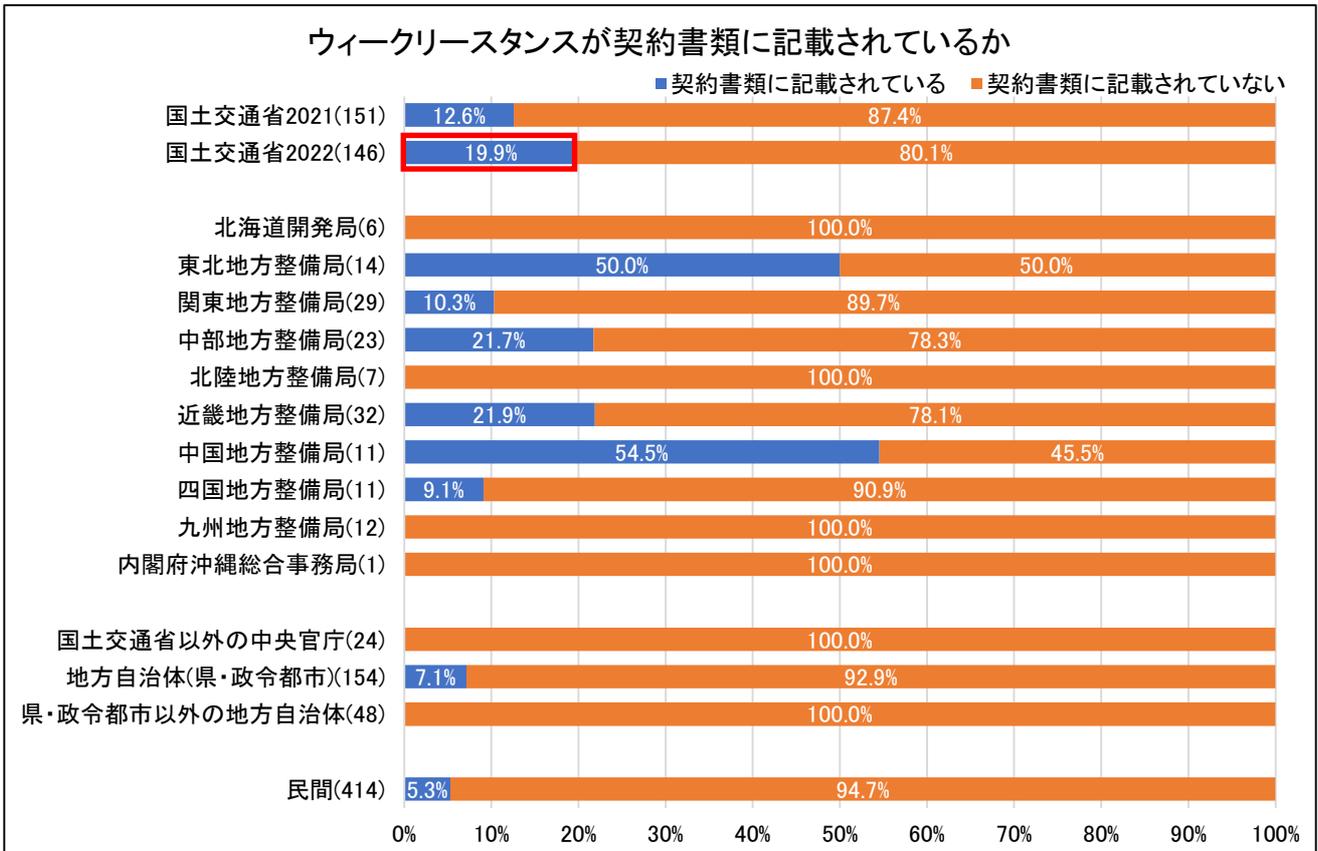
【工事一時中止ガイドライン】

「契約書類に記載されている」が約7割



【ウィークリースタンス】

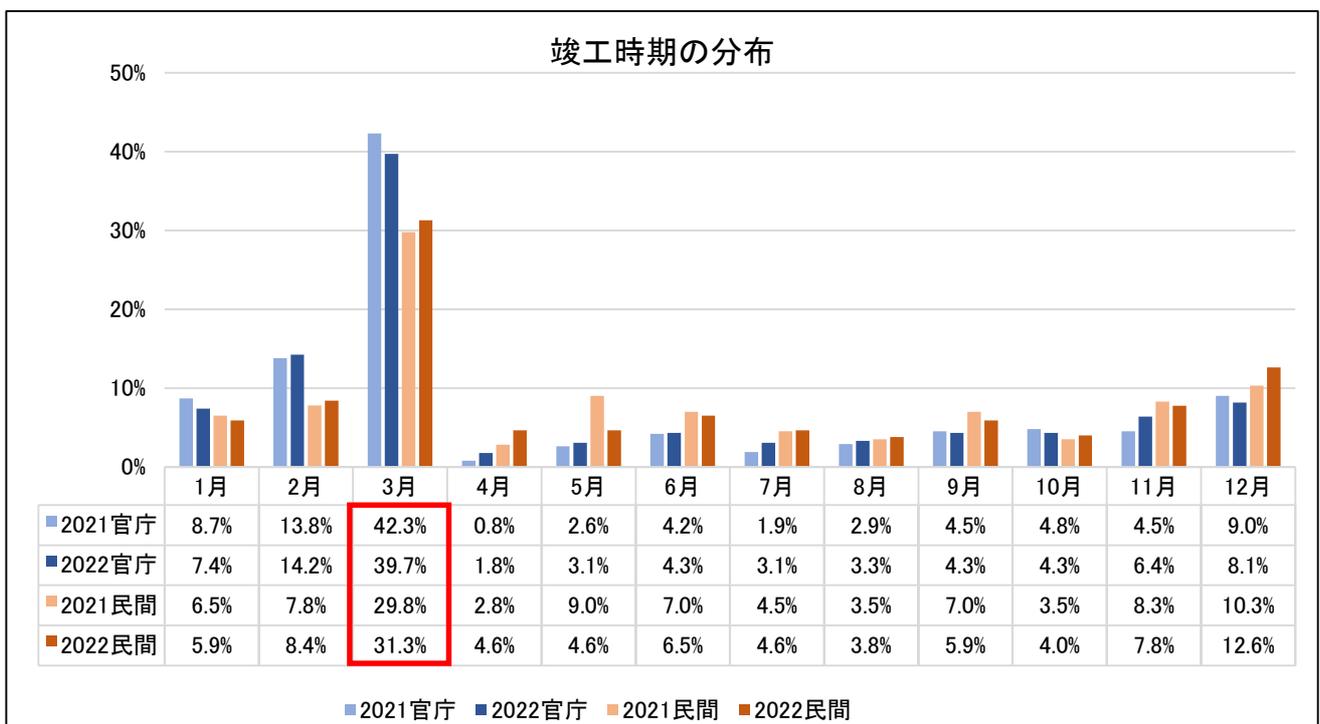
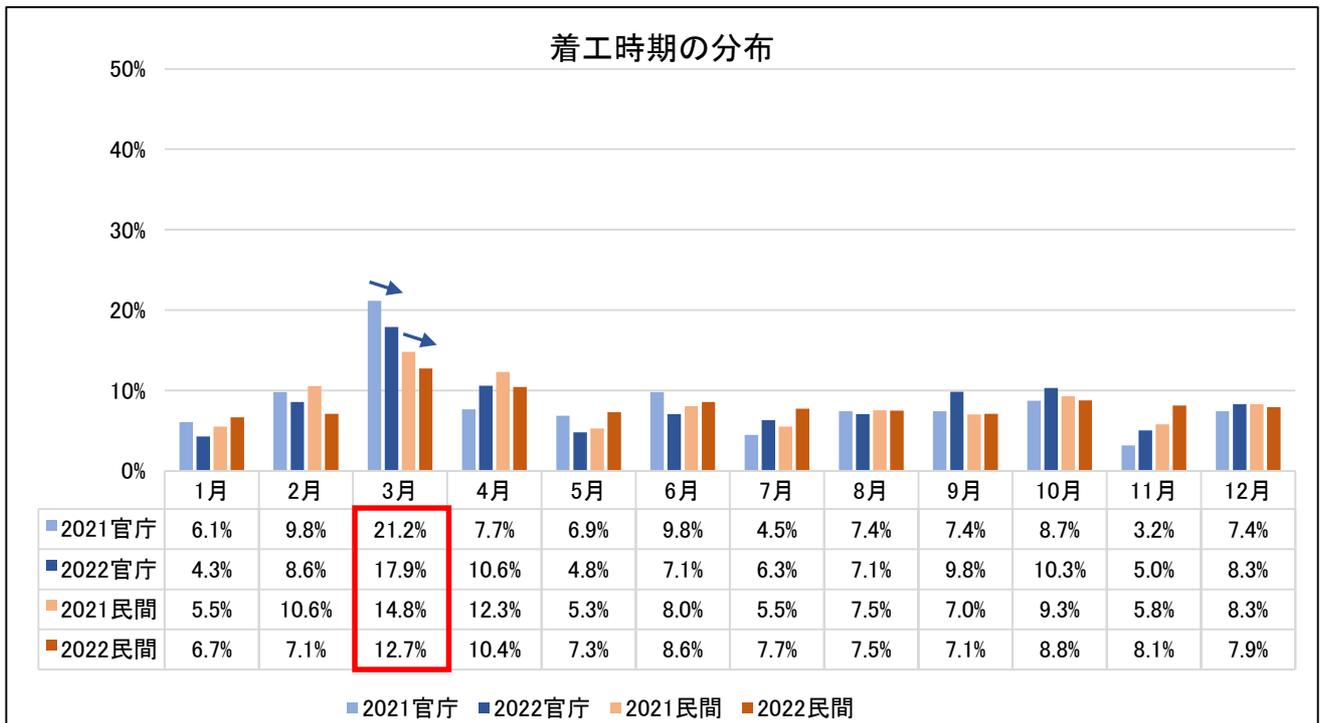
「契約書類に記載されている」が約 2 割



国土交通省の各種施策は「ウィークリースタンス」を除き、概ね契約書類に記載されていた。また、「ASPなどの情報共有システム」は、「運用されていて効果を感じる」と回答した割合が78.0%と高く、業務効率の改善に繋がっていると言える。一方、「ワンデーレスポンス」の契約書類への記載状況は、90.8%と高かったが、「運用されているが効果を感じない」と回答した割合が5割以上を占めた。今後、改めて運用の見直しと実施方法の周知を期待する。また、「ウィークリースタンス」の契約書類への記載状況は19.9%と他の施策に比べて低く、それに伴い、「運用されていて効果を感じる」と回答した割合も10.0%と低調であり、早急な契約書類への記載と積極的な活用を期待する。

VI. 着工、竣工時期の平準化について

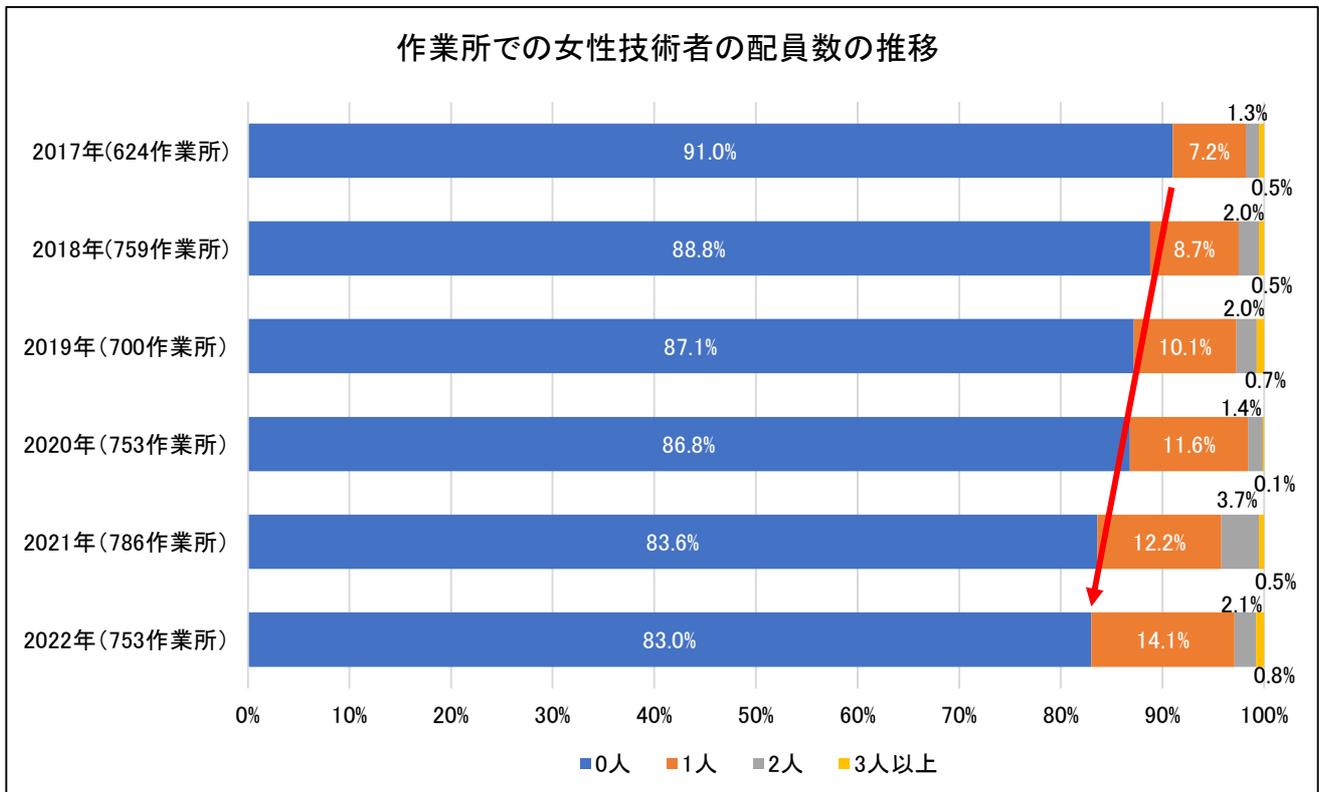
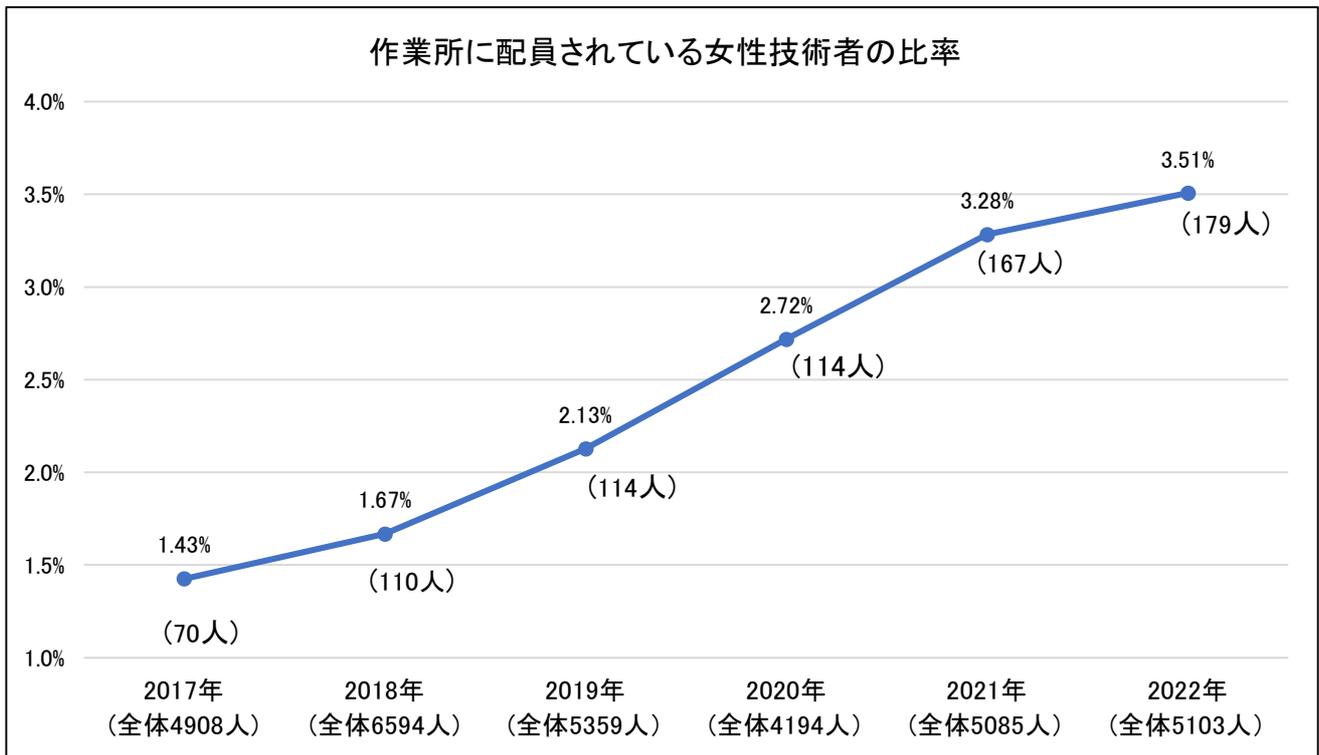
着工時期は平準化されつつあるが、竣工時期は依然 3 月に集中



着工時期については、官庁・民間ともに3月の着工の割合が減り、平準化が進んでいる。竣工時期については、官庁工事で3月竣工の工事が減り、改善の傾向がみられるが、依然として3月竣工の工事が突出している。技能労働者の処遇の改善、資機材の効率的な運用の点からも、竣工時期の平準化が進むことが望まれる。

Ⅶ. 作業所での女性活躍推進の現状

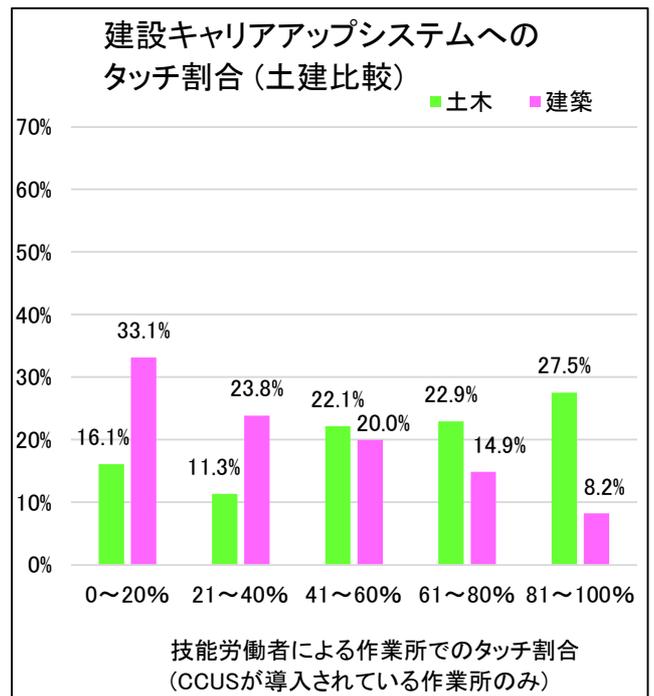
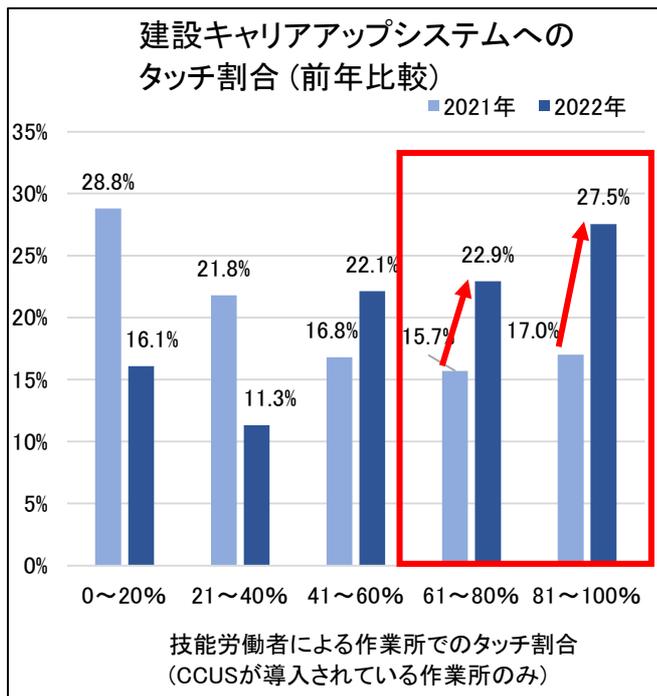
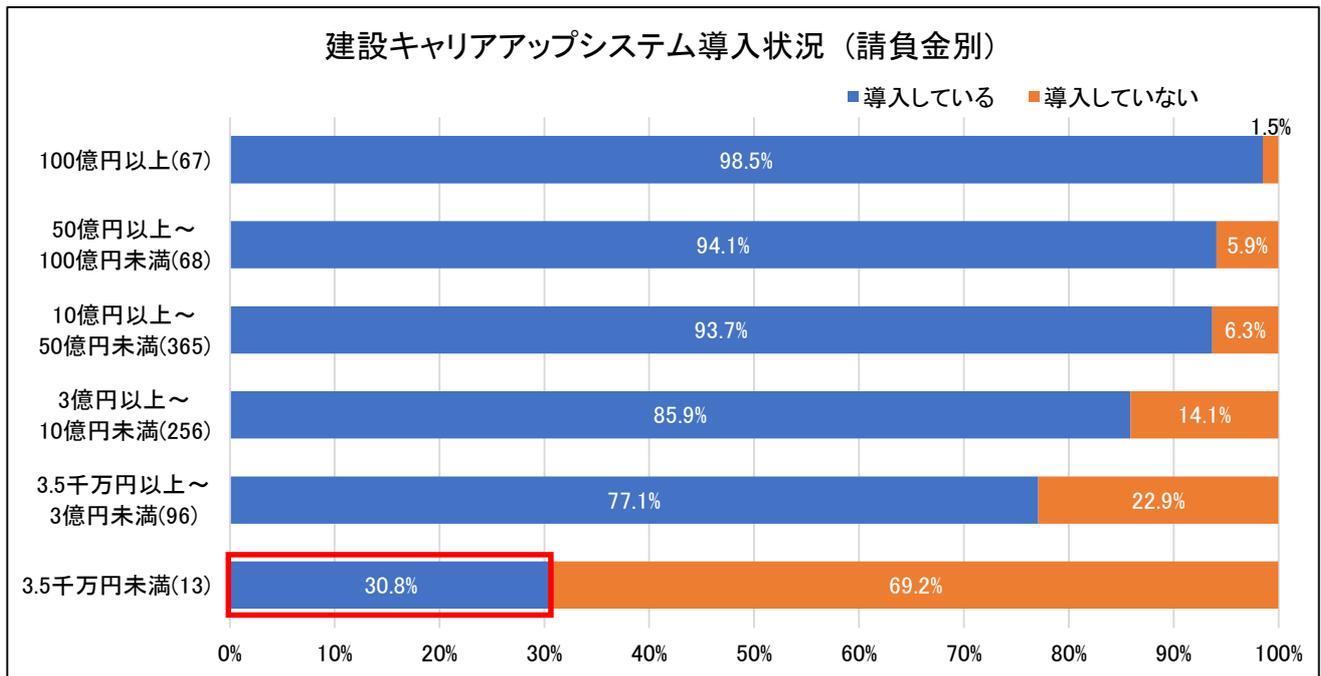
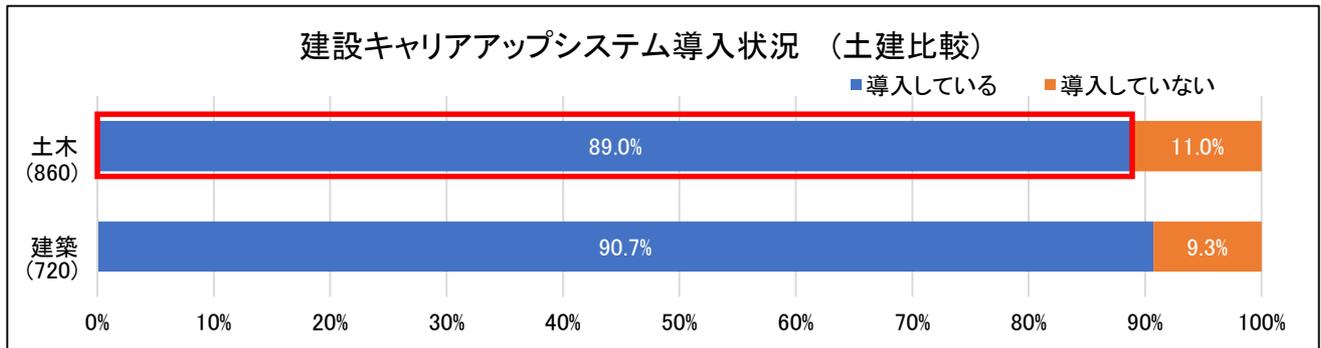
女性技術者の比率は年々増加



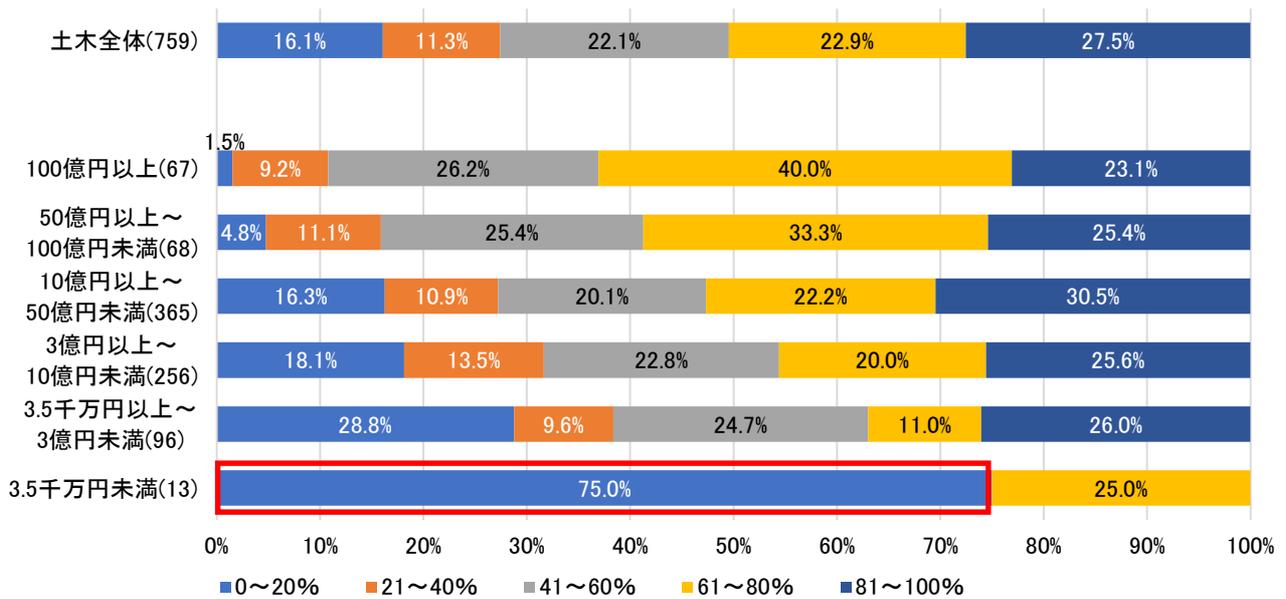
女性技術者の比率や配属されている作業所の割合は年々増加しているが、女性技術者が配置されていない作業所は8割以上ある。引き続き、女性技術者の入職者数増加、そして働き続けられる職場環境整備が急務である。

Ⅷ. 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へのタッチ割合が大幅に増加

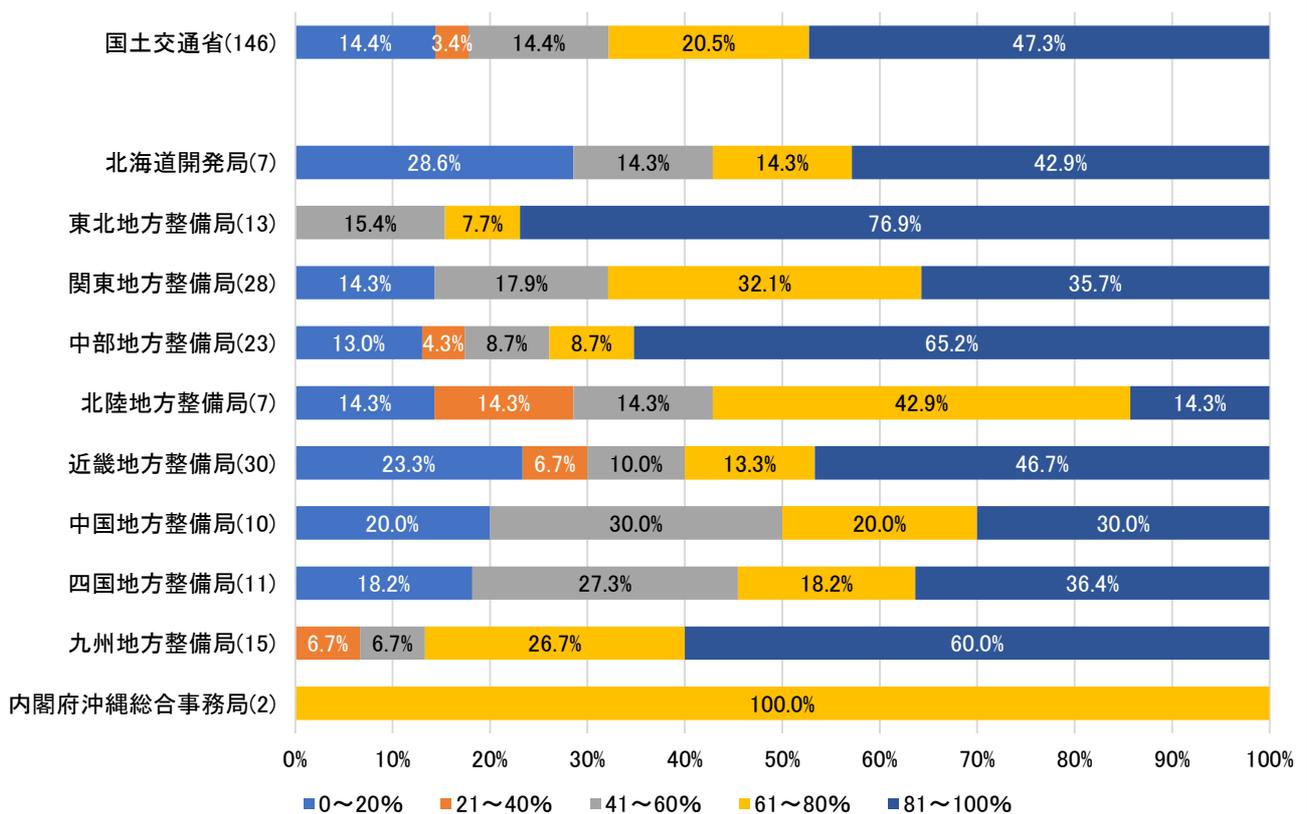


建設キャリアアップシステムへのタッチ割合（請負金別）



技能労働者による作業所でのタッチ割合（CCUSが導入されている作業所のみ）

建設キャリアアップシステムへのタッチ割合（国土交通省）



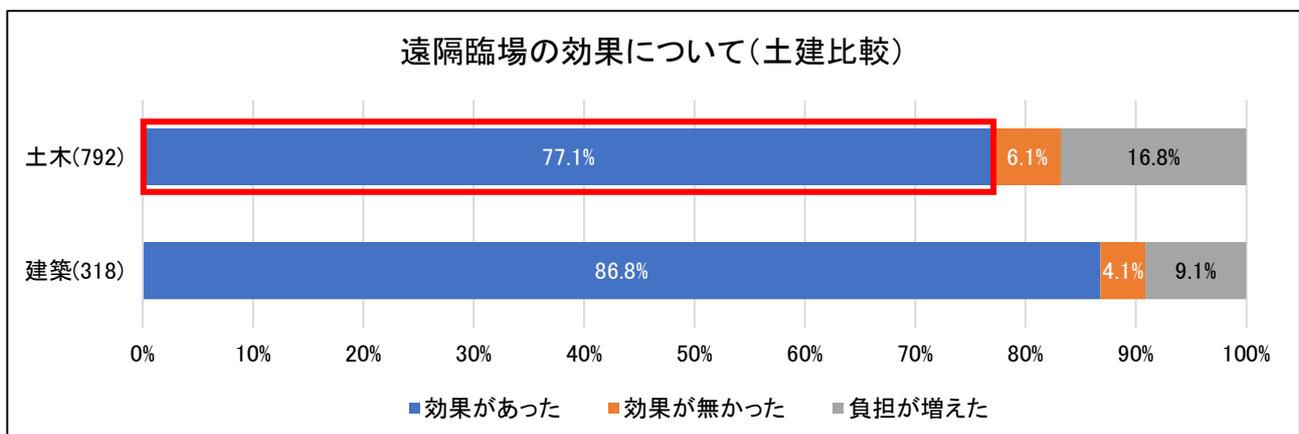
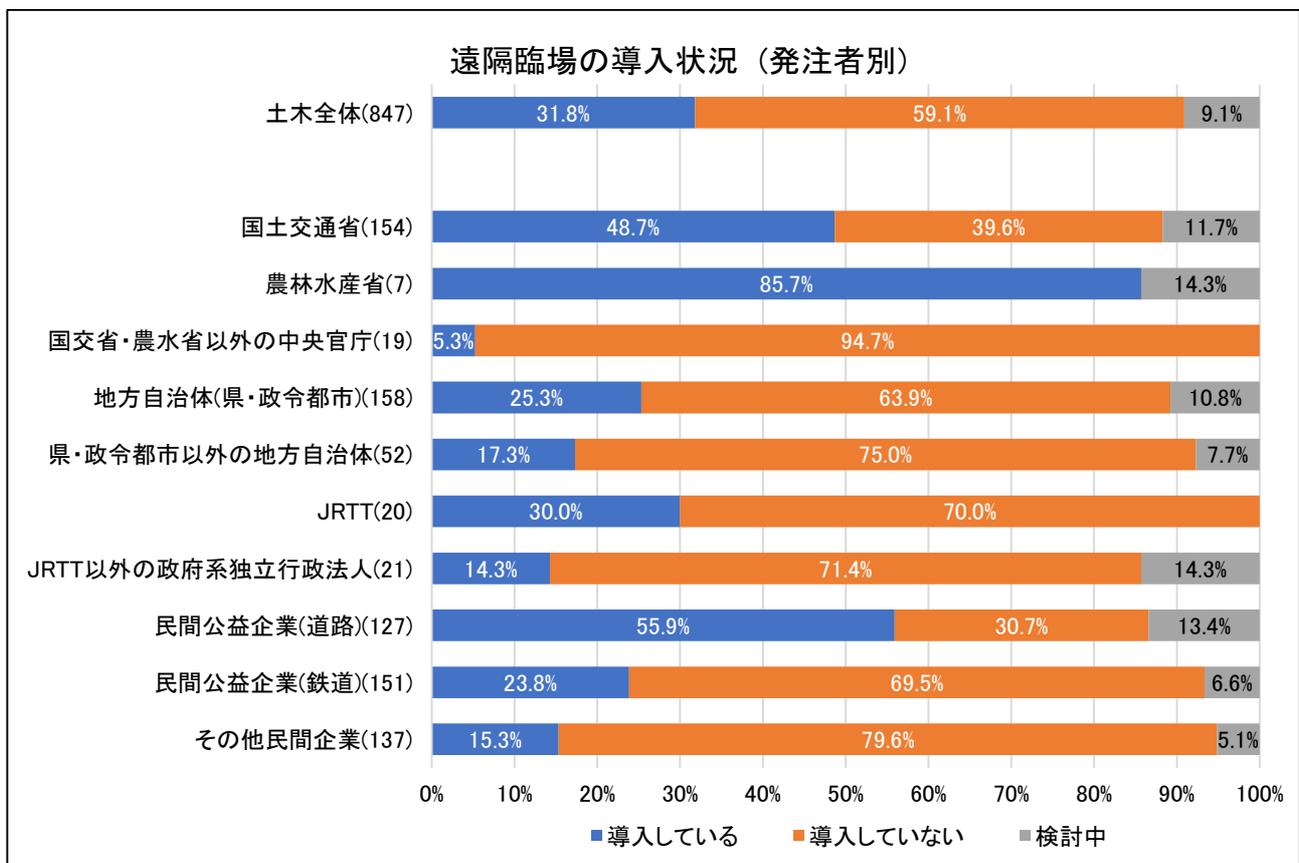
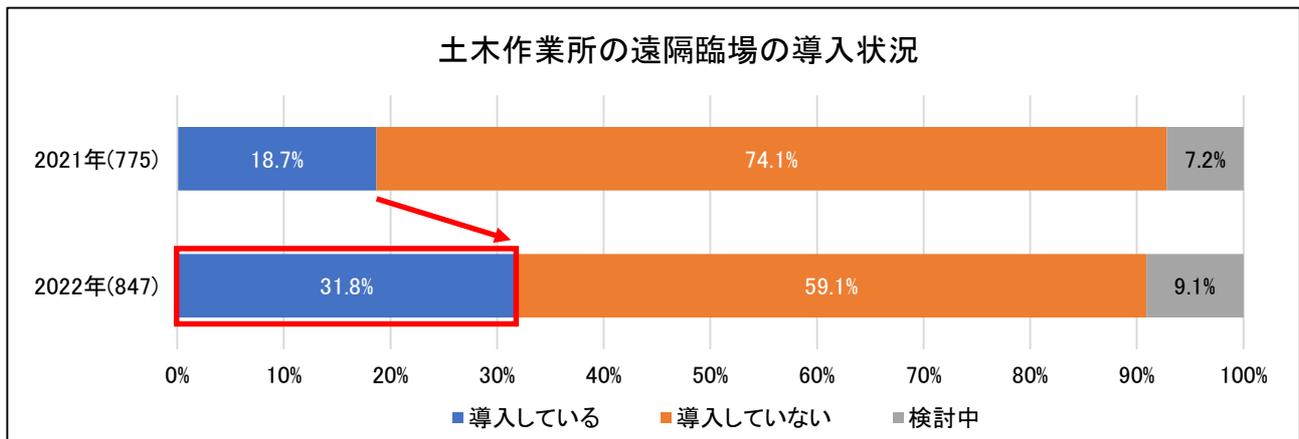
技能労働者による作業所でのタッチ割合（CCUSが導入されている作業所のみ）

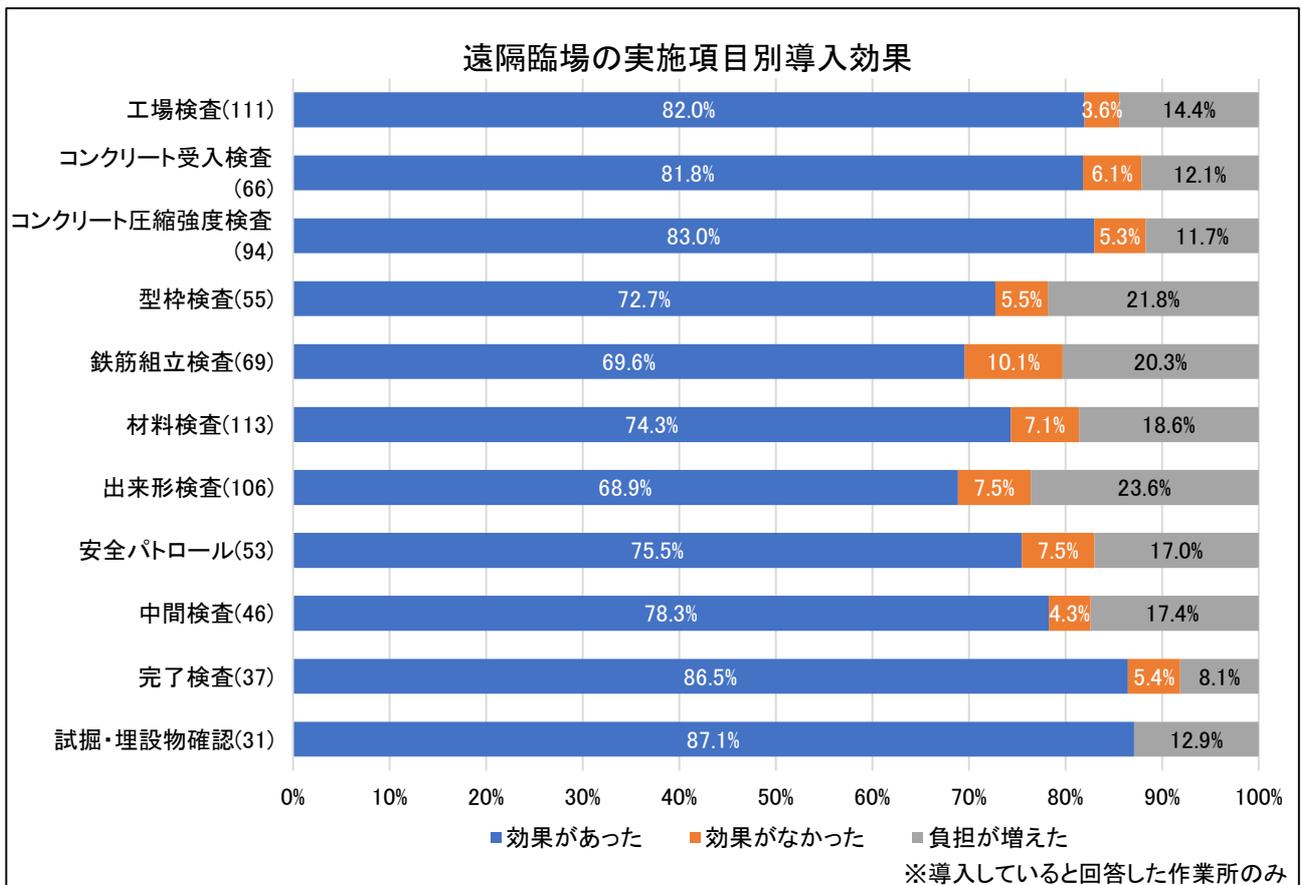
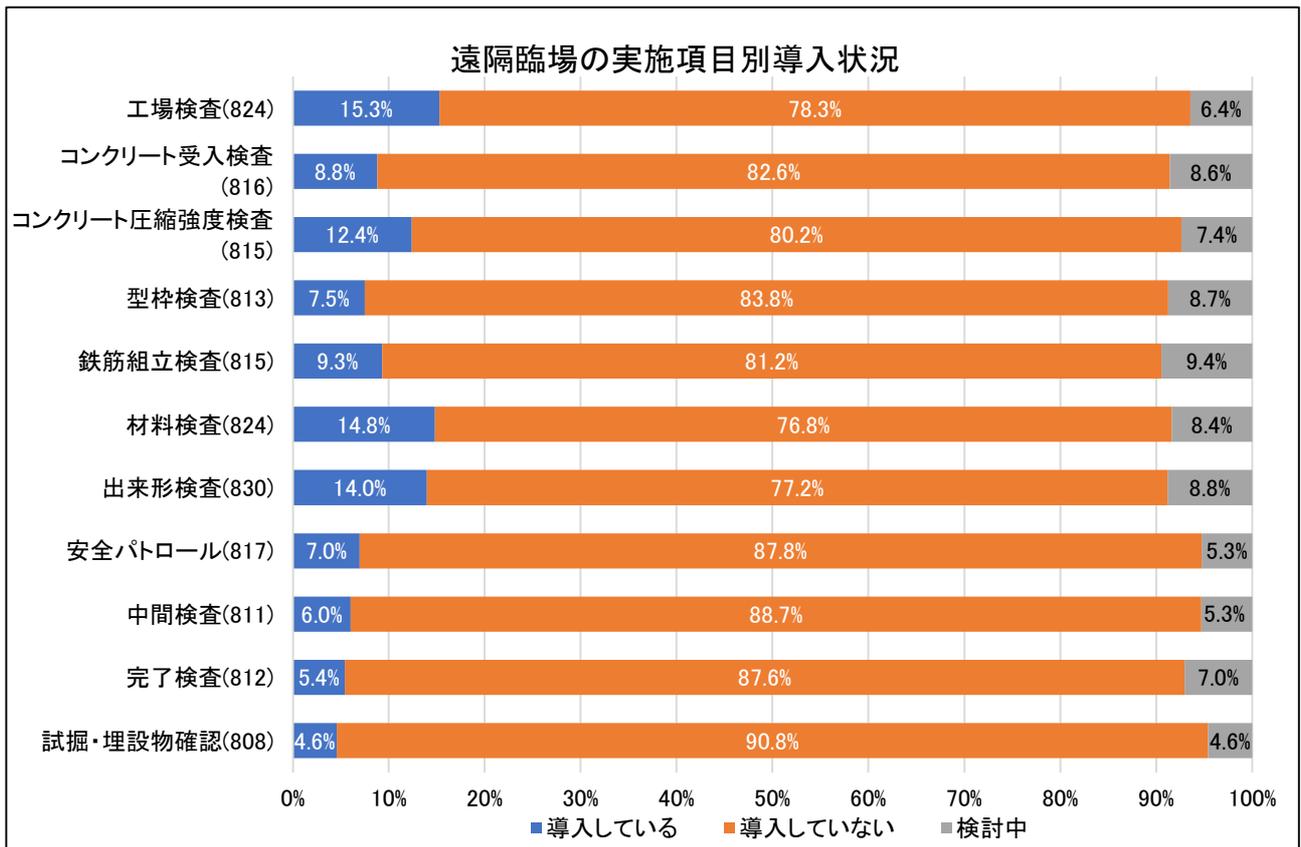
土木作業所での建設キャリアアップシステムの導入割合が着実に増加し、約9割となった。

また、技能労働者の建設キャリアアップシステムへのタッチ割合は2021年調査と比べると大幅に増加したが、請負金額が小さい作業所では、導入率・タッチ割合がともに低く、規模が小さい作業所への普及が課題である。

Ⅸ. 遠隔臨場について

遠隔臨場を導入した作業所の約 8 割が「効果があった」と回答

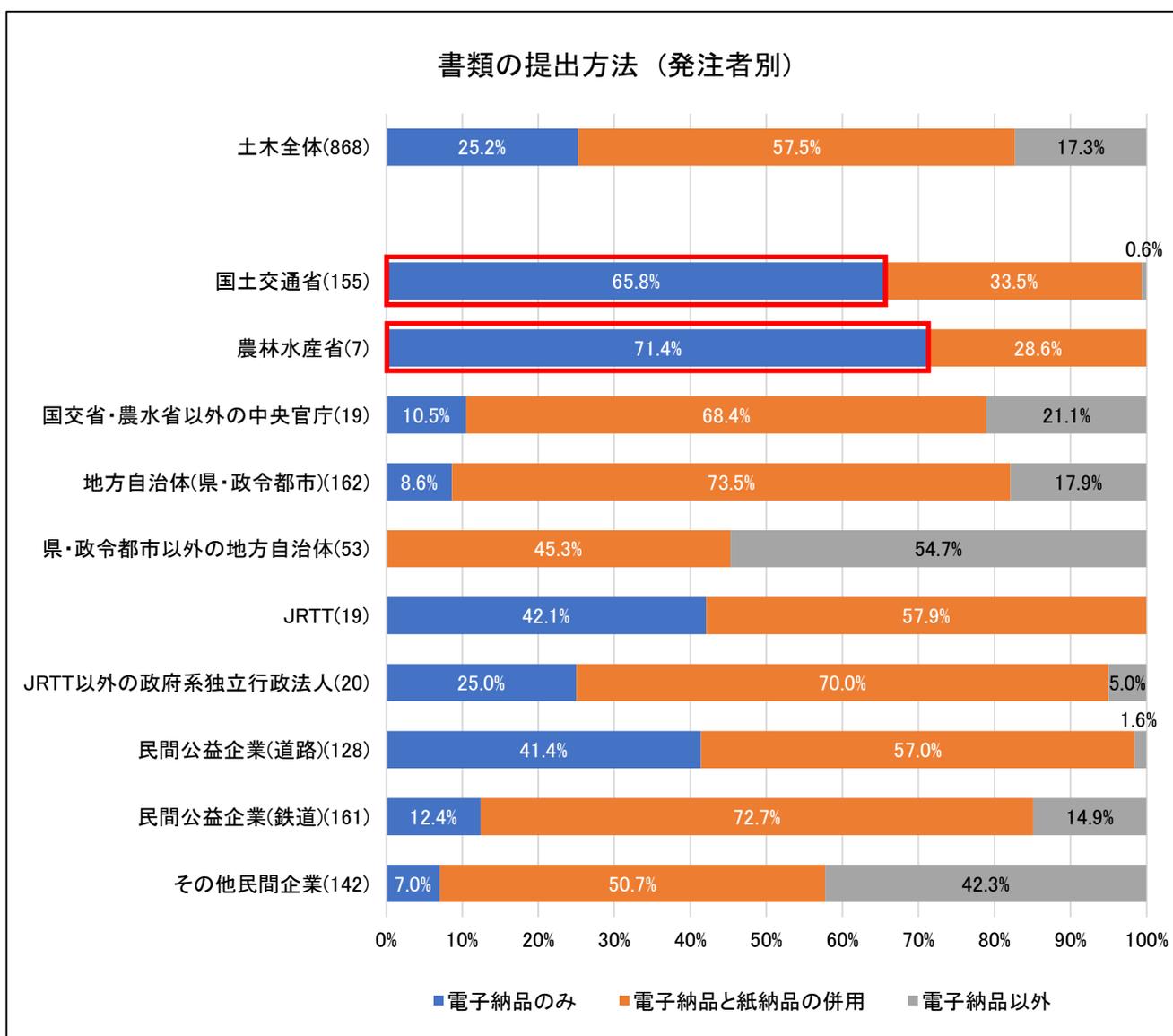
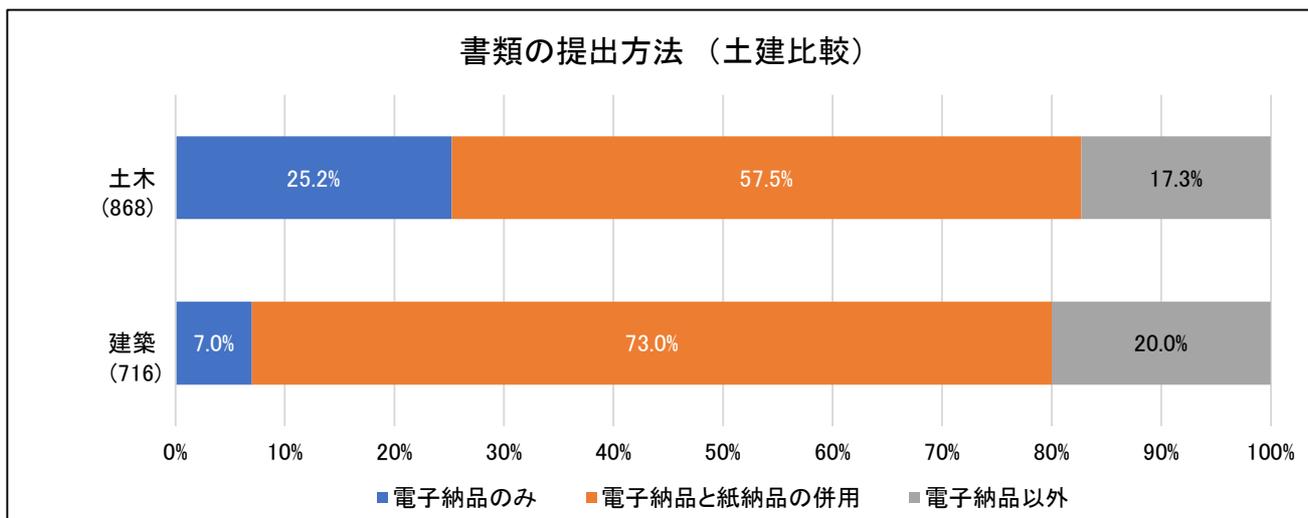




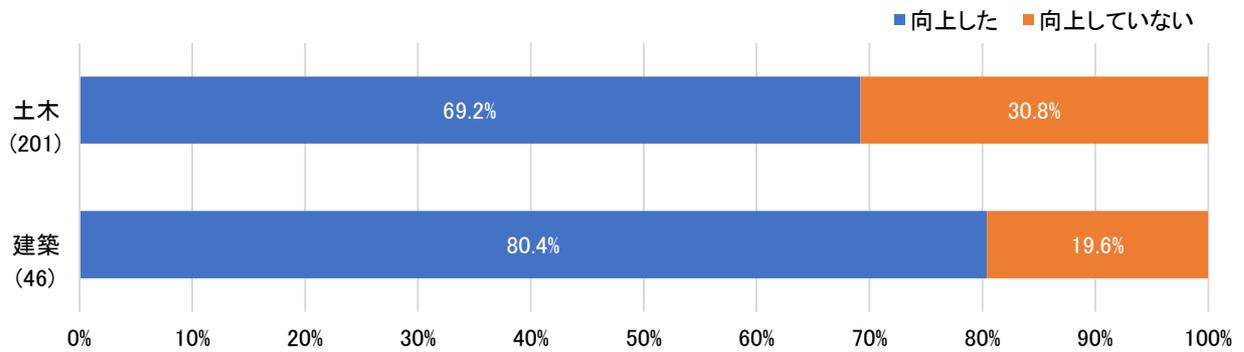
土木において遠隔臨場を導入している作業所の割合は2021年調査より13.1%増加したものの、いまだ全体では31.8%に留まった。「導入している」と回答した作業所では「効果があった」と回答している割合が77.1%と高評価であったことから、今後さらなる普及が望まれる。

X. 工事書類の電子納品について

「電子納品のみ」と回答した作業所のうち約7割が「業務効率が向上した」と回答

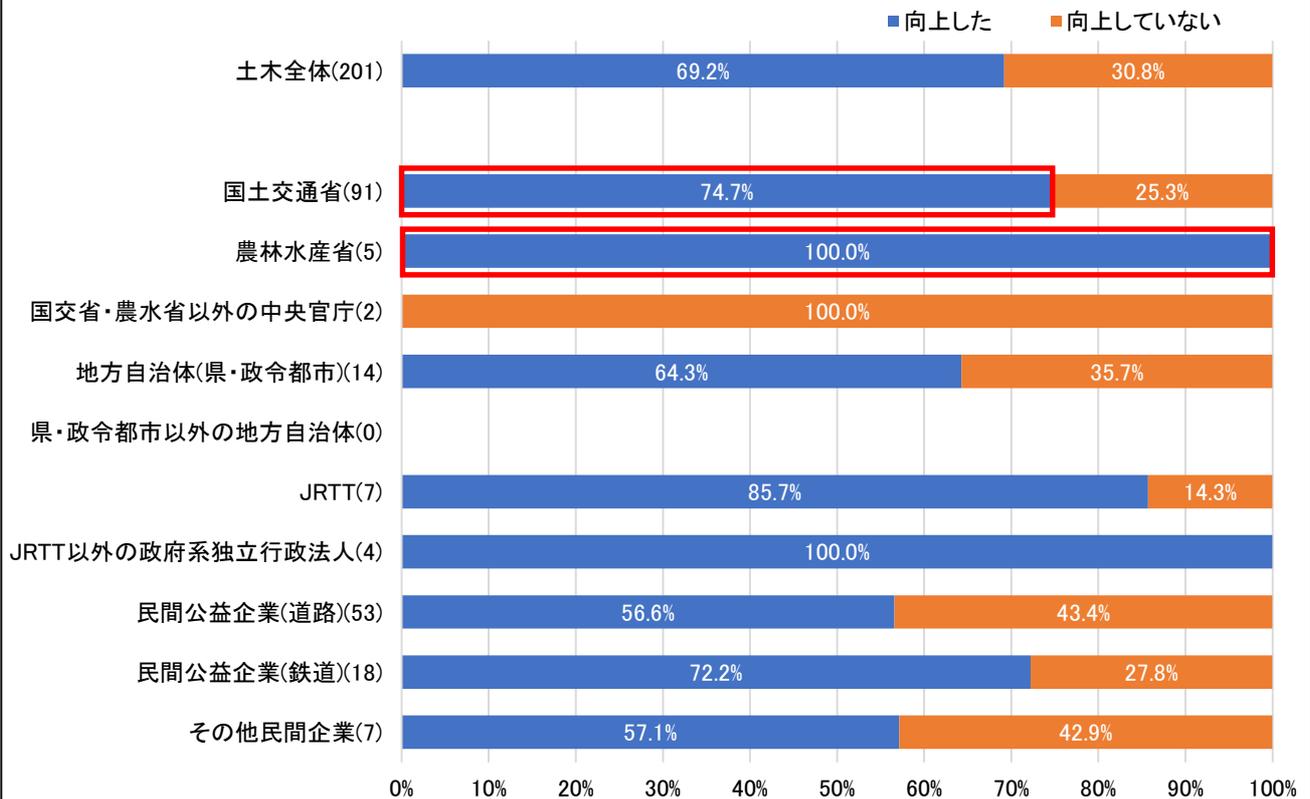


提出方法が電子納品になり業務効率は向上したか(土建比較)



※電子納品のみと回答した作業所のみ

提出方法が電子納品になり業務効率は向上したか (発注者別)



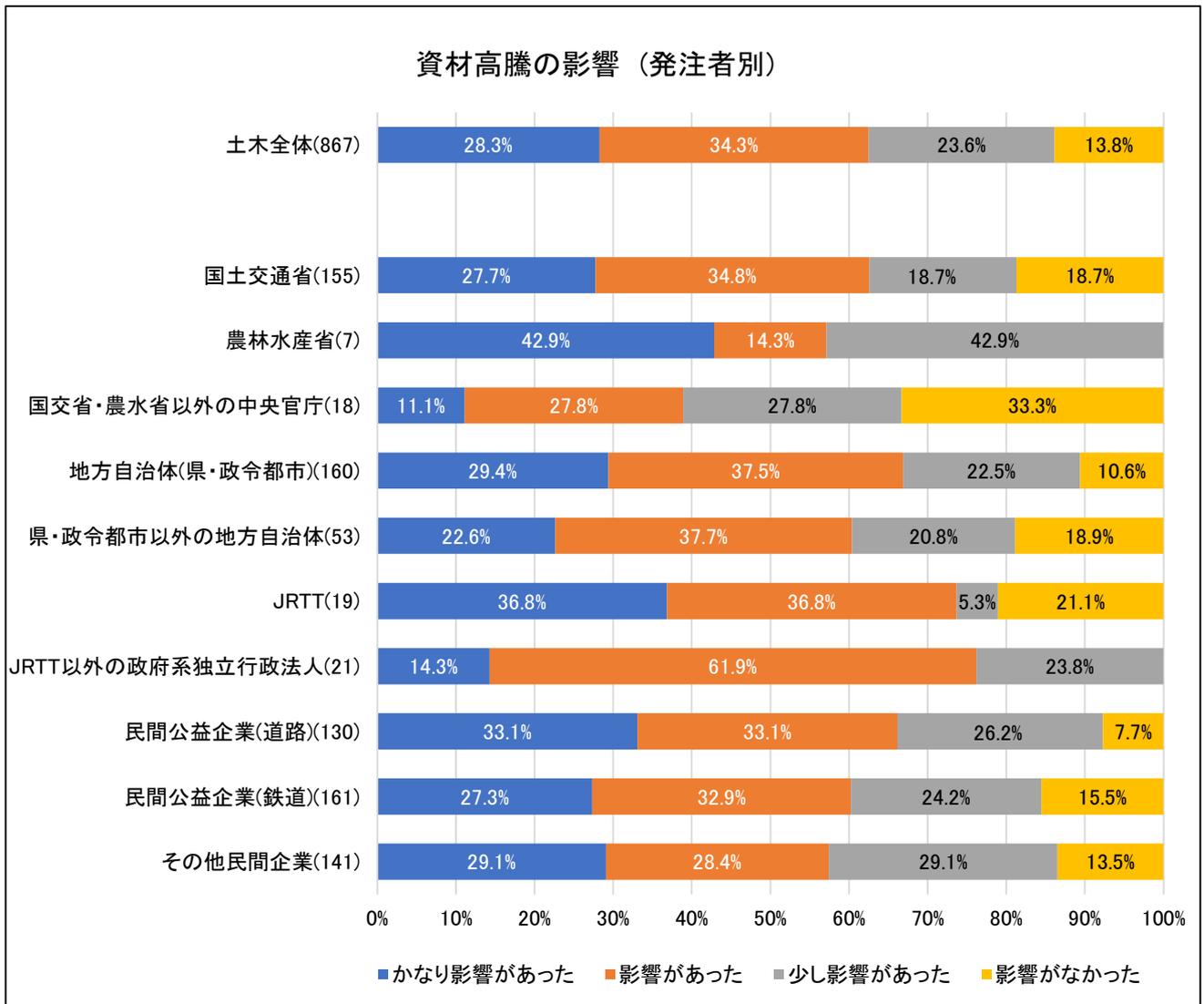
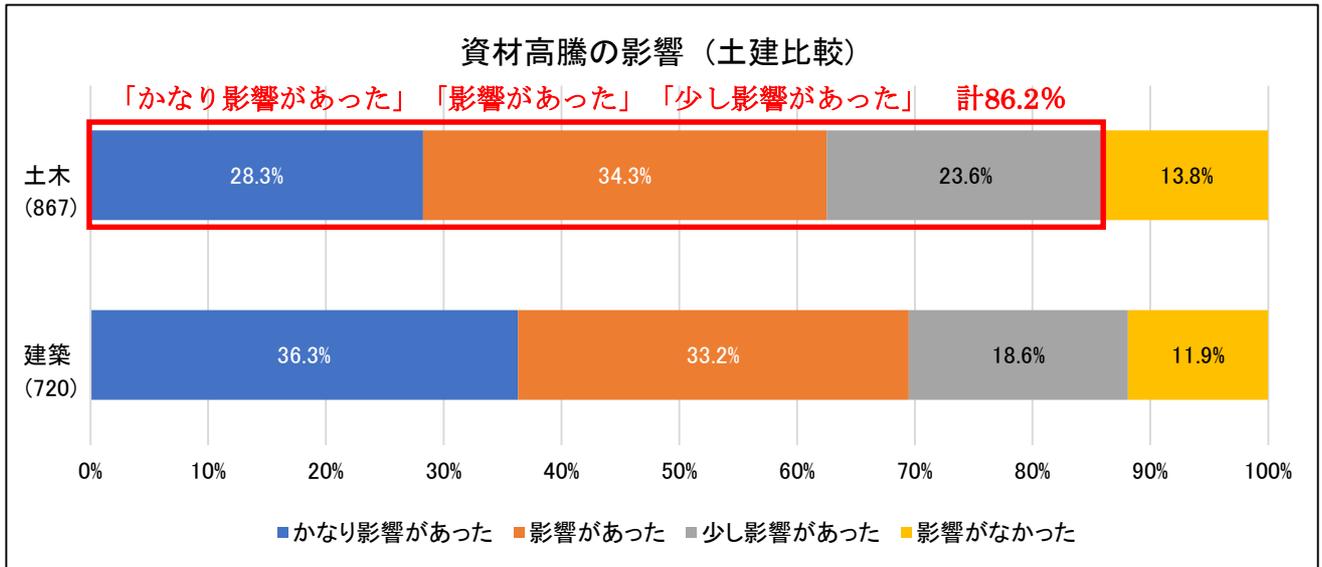
※電子納品のみと回答した作業所のみ

国土交通省、農林水産省では、工事書類の提出方法が「電子納品のみ」と回答した作業所がそれぞれ65.8%、71.4%と高く、「電子納品のみ」と回答した作業所のうち7割以上が「業務効率が向上した」と回答した。一方、国土交通省、農林水産省以外の発注者での工事書類の提出方法は、「電子納品と紙媒体の併用」「電子納品以外」と回答した割合が高かった。

工事書類の簡素化にむけて、電子納品による書類提出の一層の導入と、紙媒体と電子の二重の書類作成、納品の削減が望まれる。

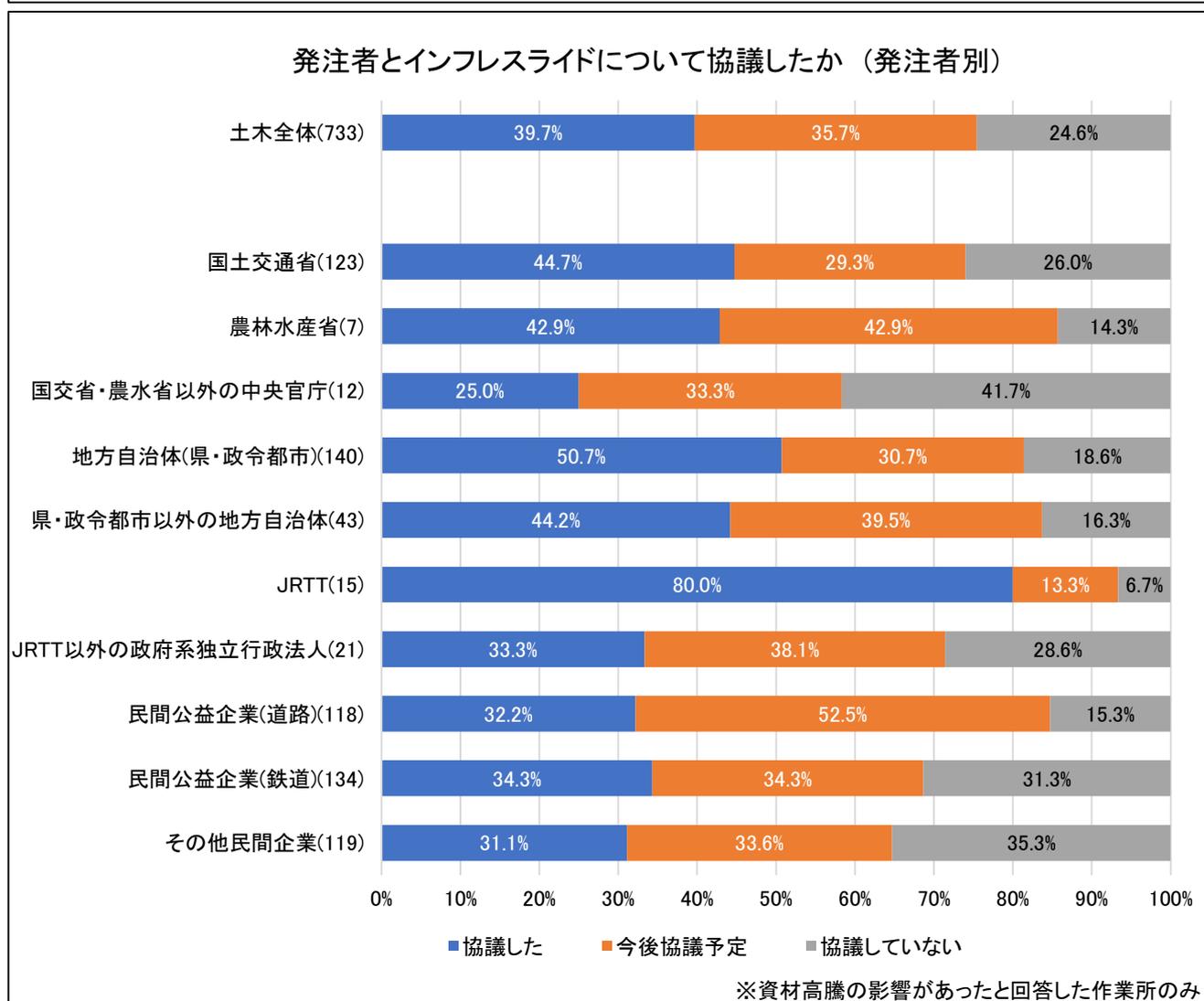
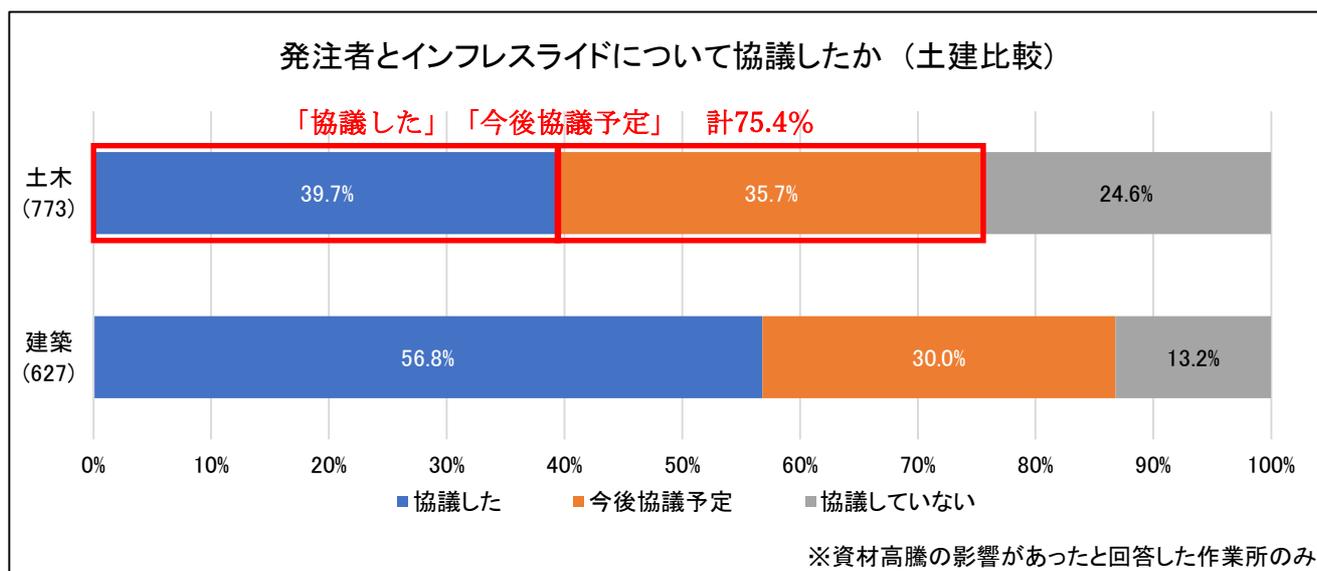
XI. 資材高騰の影響について

「影響があった」が約 9 割



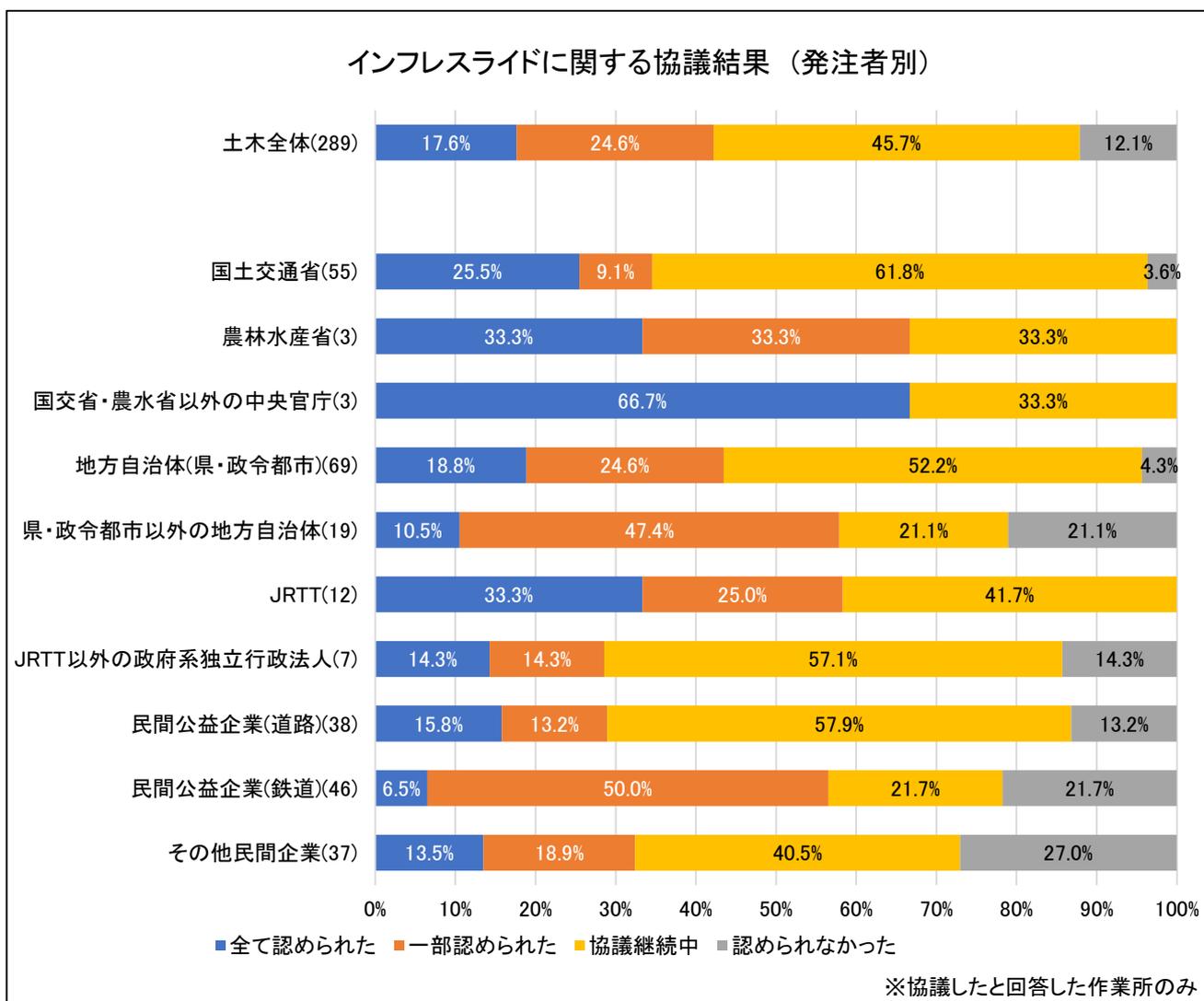
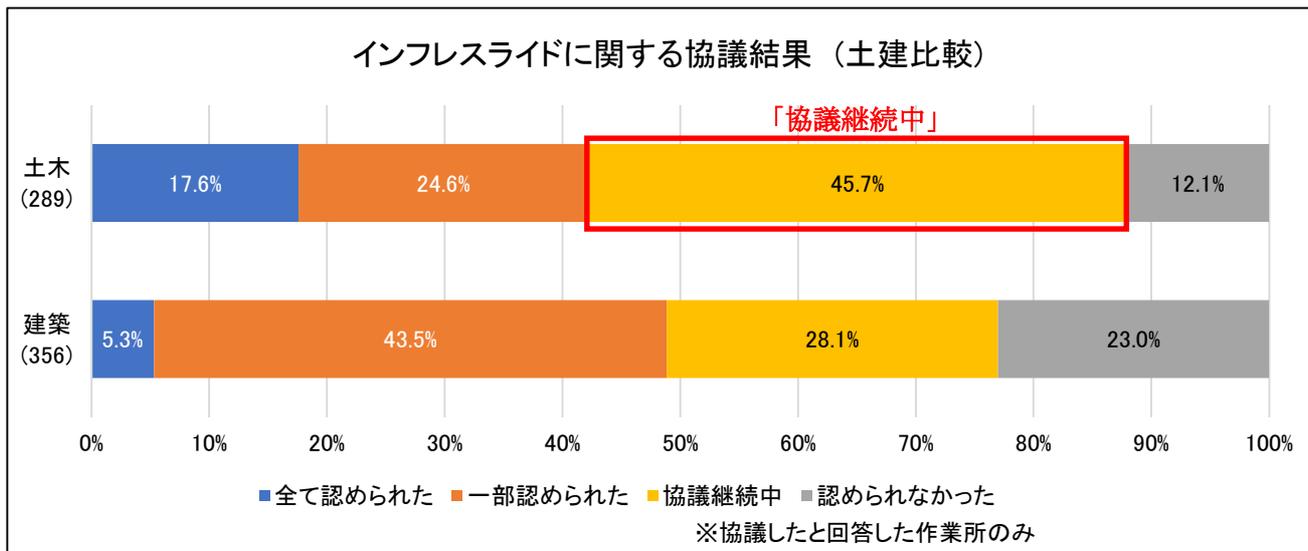
資材高騰の影響について、「かなり影響があった」「影響があった」「少し影響があった」と回答した割合は約 9 割だった。

発注者とインフレスライドについて、「協議した」「今後協議予定」が約 8 割



発注者とインフレスライドについて、「協議した」と回答した割合は 39.7%、「今後協議予定」は 35.7%だった。

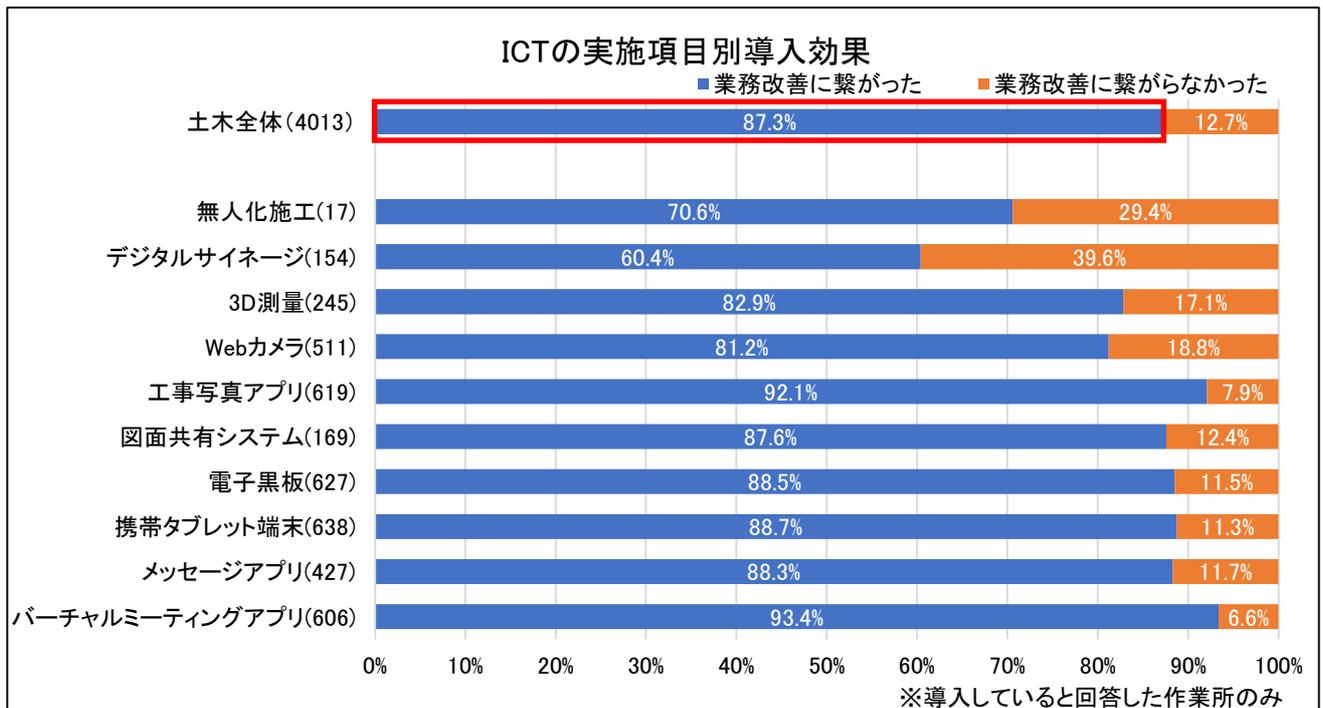
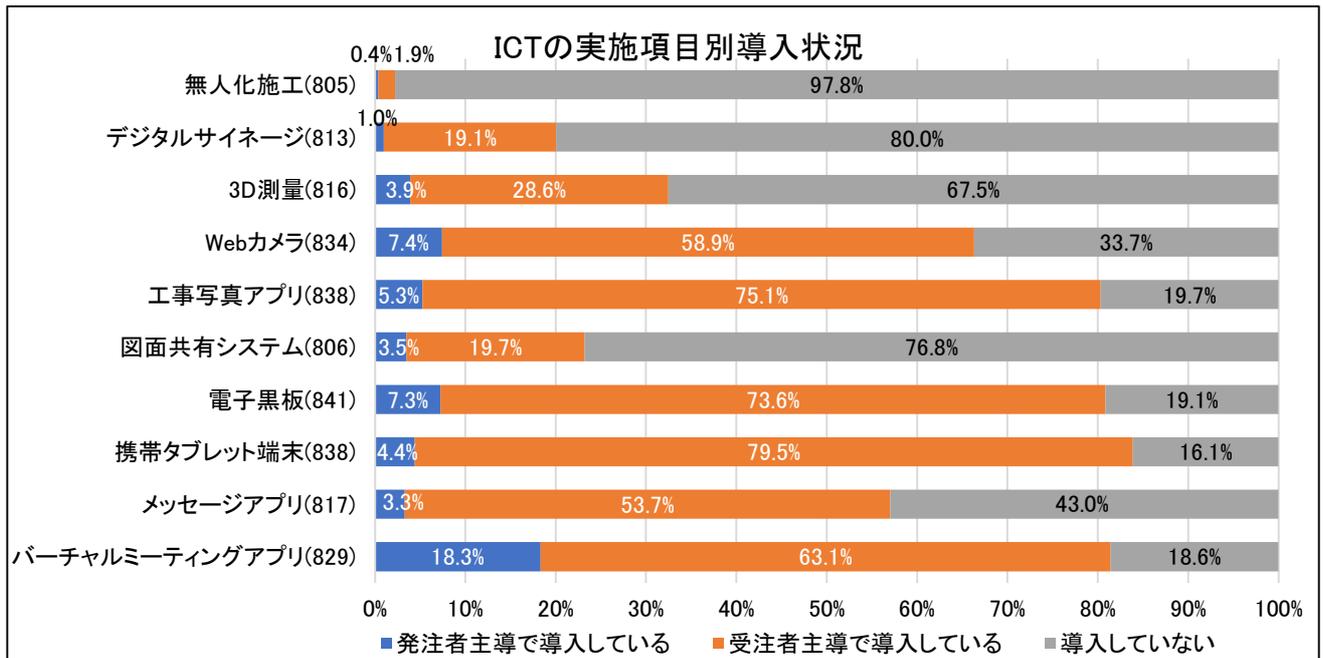
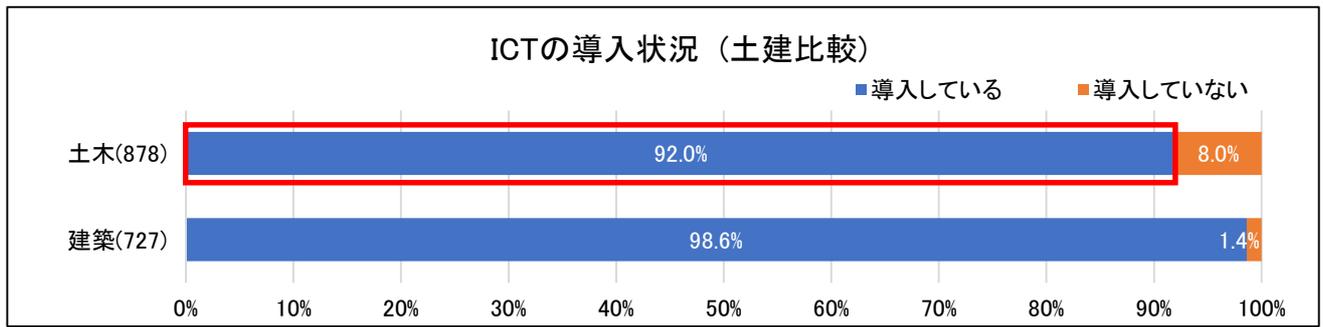
インフレスライドに関する協議結果について、「協議継続中」が約 5 割



インフレスライドについて、「協議した」と回答した作業所のうち協議結果について、「すべて認められた」「一部認められた」と回答した作業所は約 4 割だった。また、「協議継続中」の作業所が半数近くあり、今後も価格転嫁が適切に行われるよう注視が必要である。

XII. ICT について

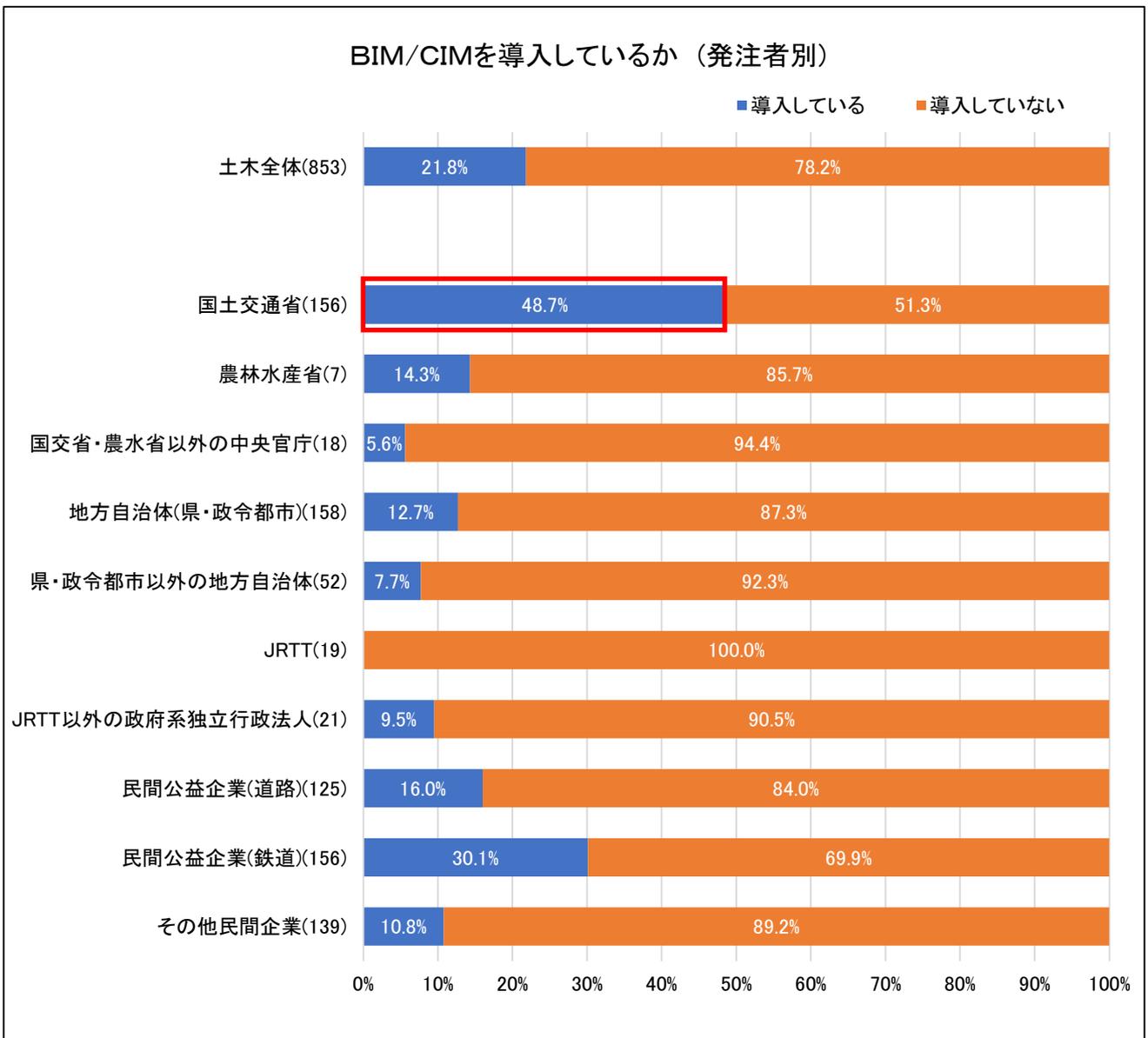
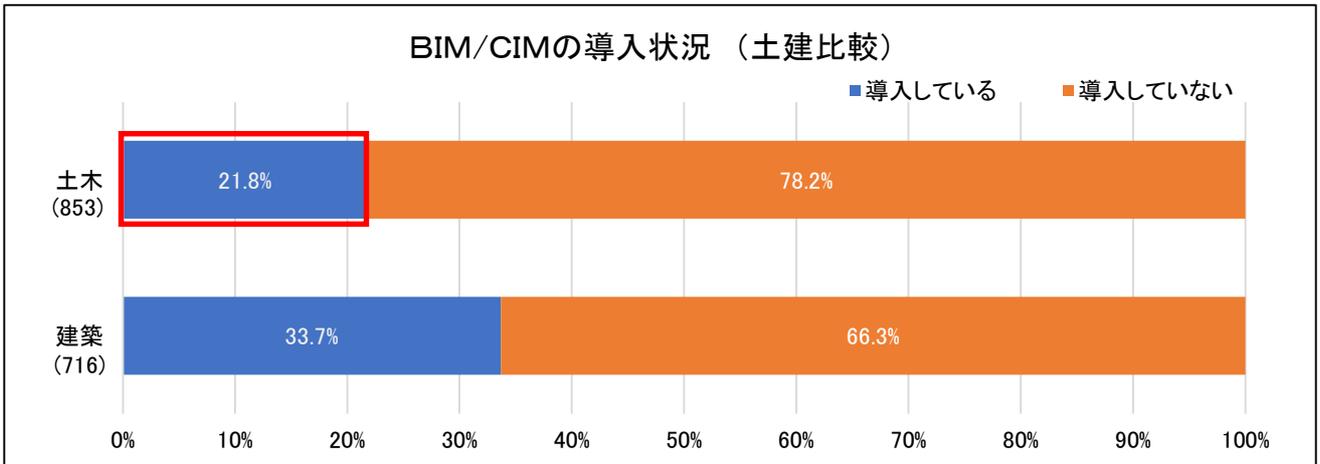
「導入している」と回答した作業所の約 9 割が業務改善に繋がったと回答

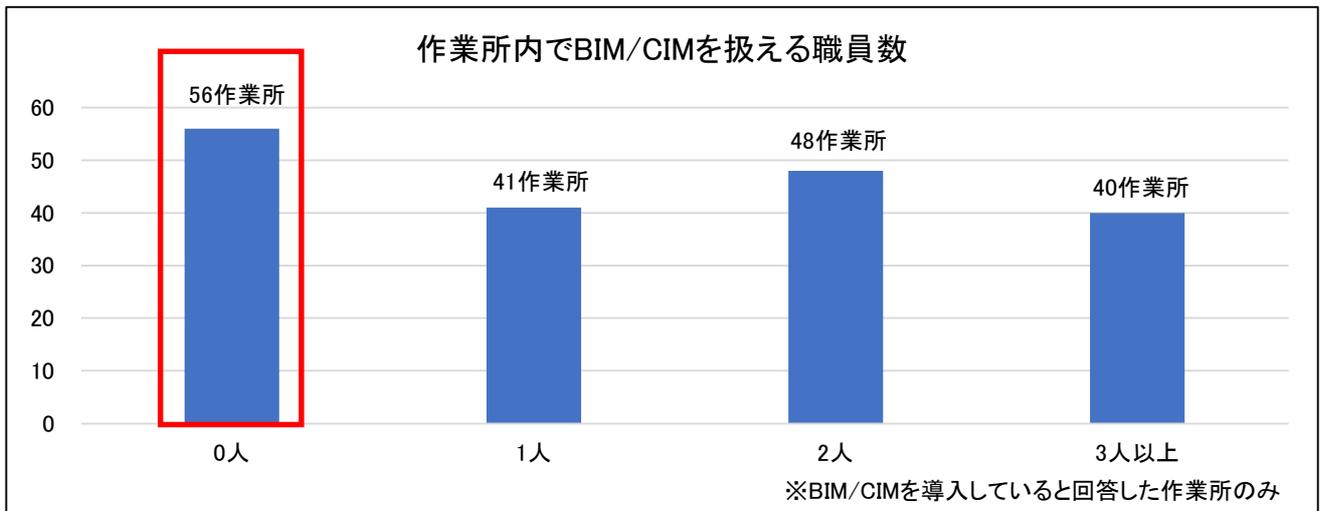
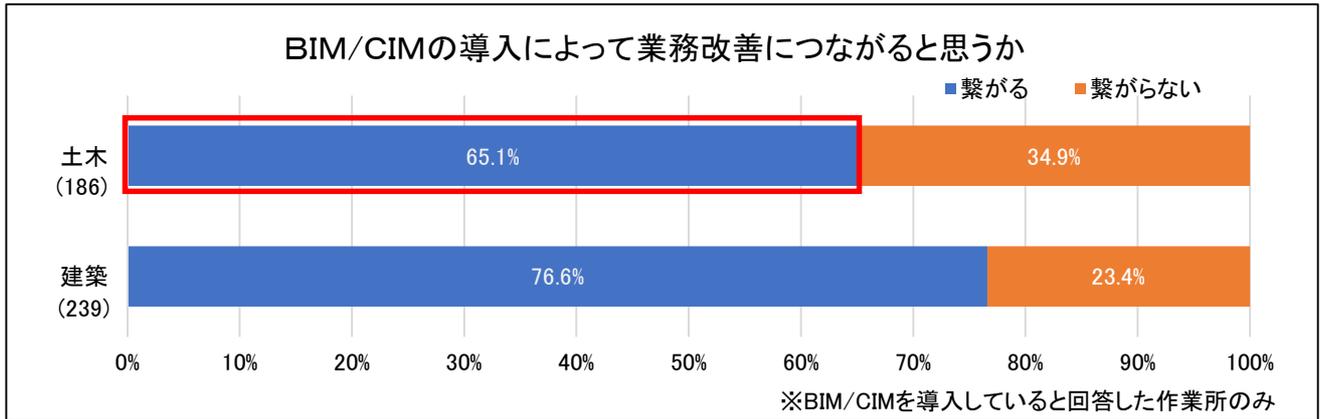


実施項目のうち、ひとつでも「ICTを導入している」と回答した土木の作業所は 92.0%だった。また、「ICTを導入している」と回答した作業所の 87.3%が「業務改善に繋がった」と回答し、さらなる普及が望まれる。

XIII. BIM/CIM について

「導入している」と回答した作業所の 6 割以上が「業務改善に繋がる」と回答





土木作業所のうち、BIM/CIMを導入している割合は21.8%だったが、国土交通省の作業所では、48.7%と高かった。また、作業所においてBIM/CIMを扱える人がいない作業所が多数あることがわかった。BIM/CIMの問題点・好事例について聞いたところ、「高スペックのPCが必要となり、費用が高い」などの課題がある一方、「3D図面の利用によりイメージの共有が図りやすい」「鉄筋とPC工、支承部との干渉を事前に検討できた」や「トンネル掘削内空断面の3D測量による出来形確認、コンクリート量算出の簡素化が図れた」などの好事例が多数あり、また、「BIM/CIMの導入によって業務改善に繋がる」と回答した割合が65.1%と高いことより、業務効率向上にむけて、今後さらなる普及が望まれる。

XIV. 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4週8閉所(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】

- ICTの活用等により、作業効率が向上しつつあるため。
(国土交通省(関東地方整備局) / 港湾 / 35歳～39歳)
- 法律で定めれば、従わざるを得ない。ただし、入札時の契約工期の設定にかなり余裕を持つ必要がある。
(国土交通省(近畿地方整備局) / ダム / 50歳～54歳)
- 上限規制の適用にあわせて今年からシミュレーションしている。
(その他(地方共同法人) / 上下水道施設 / 55歳～59歳)
- 実現に向けて、会社一丸になって取り組んでいる。
(民間公益企業(電力) / 電力・エネルギー施設 / 50歳～54歳)
- 工事の発注自体が週休2日制の工事が多くなっているから。
(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 29歳以下)
- 元請・協力業者ともに、土日は休むという気持ちが根付いてきていると感じるため。
(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 30～34歳)
- 元請の意識次第である。無理な仕事は断り、適切な工程を計画して発注者を説得する。
(鉄道建設運輸施設整備支援機構 / 鉄道(新設) / 45歳～49歳)

【「実現しない」理由】

- 道路の供用開始日が公表されているため、工程が遅れた場合、対応せざるを得ない。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(改良) / 50歳～54歳)
- 公共工事では事業供用開始等の制限がある場合が多い。民間工事では受注競争によるダンピングにより、休日作業を前提にした工期設定となっている等。
(国土交通省(中国地方整備局) / 港湾 / 55歳～59歳)
- 全体工期が決まっても工区に分けて発注され、複数の元請が入ることになる。そのため他工区の工事が遅延した場合、最終工程の元請にしわ寄せが来るので、突貫工事になる。
(国土交通省(東北地方整備局) / 道路(新設) / 30～34歳)
- 民間工事の発注者によっては、休日を考慮せず、納期を最優先に発注するケースが多く、公共工事以外は実現が難しいのではないかと思います。
(地方自治体(県・政令市) / 港湾 / 55歳～59歳)
- 職員不足、技能労働者不足の中、人数合わせの増員では事故・トラブルのリスクだけが增大する恐れがある。
(鉄道建設運輸施設整備支援機構 / 鉄道(新設) / 55歳～59歳)
- 発注者側の出来高予定に合わせたり、地元要望による工期設定だったりするため、突貫となる。
(鉄道建設運輸施設整備支援機構以外の政府系独立行政法人 / 上下水道施設 / 55歳～59歳)
- 日給の作業員が、生活できる賃金を保証できる制度が出来ないと現実的ではないと思う。
(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 60歳以上)

2. 発注者に求める改善点

時間外労働の上限規制の適用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。

- 発注者からの急遽の依頼がまだ多いため、減らしてほしい。発注者の打ち合わせが非常に遅くに開催されることもあるため、業務時間内で設定してほしい。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 35歳～39歳)
- 受発注時の適正な工期設定や、適切な理由のある工期延長をお願いしたい。また、設計変更を適切に対応してもらいたい。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 35歳～39歳)
- 設計図書不備に対する受注者への図面作成依頼をやめもらいたい。適正工期の設定、受注者の責によらない場合の適切な工期延長が必要。
(鉄道建設運輸施設整備支援機構以外の政府系独立行政法人 / 上下水道施設 / 35歳～39歳)
- 発注者から時間外に電話連絡及びメールがあり、対応を求められる。緊急時以外の連絡を控える様に規制をかける。発注者が施工管理業務をコンサル会社へ委託していることから、コンサルから詳しい説明資料・協議書が求められる。
(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 40歳～44歳)
- 予算の関係で年度末までに予定された工事出来高を完了させないといけない状況が毎年発生する。この発注形態をどうにかしないと建設業としてはどうにもならない状況が続くと思う。
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 35歳～39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。

【設計照査ガイドライン】

- ・設計照査の範囲、内容の認識に発注者と請負者の間で相当の違いがある。請負者からすれば設計の不明瞭な部分や間違い箇所が非常に多い。また、回答が遅く、ものによっては回答が得られず、工程に大きく影響している。

(国土交通省(近畿地方整備局) / ダム / 60 歳以上)

- ・設計照査業務について、設計照査ありきの図面作成になっていると思われるものがある。結果、設計図書の変更をしなければ工事に着手できないので費用持ち出しで図面を作成せざるを得ない場合がある。

(鉄道建設運輸施設整備支援機構以外の政府系独立行政法人 / 上下水道施設 / 35 歳～39 歳)

- ・民間発注工事においても、ガイドラインを策定し、書類の作成の手順・簡素化を図ってほしい。

(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 29 歳以下)

【設計変更ガイドライン】

- ・設計変更時に受注者側で作成する書類が多い。(数量総括表、数量計算書、変更図等)

(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(改良) / 40 歳～44 歳)

- ・設計変更で新規工種の暫定指示はあるが、図面・数量計算書が全く提示されない。関連業者とのすり合わせ、図面修正等を請負者に求められる状況にあるのは、発注前に関係各所との協議がなされていないことが要因であるため発注前の協議等のある程度終わらせてから発注してほしい。

(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(改良) / 50 歳～54 歳)

- ・スランプの変更で 8cm→12cm に変更するのに、高性能 AE 減水剤を使用しなければならないが、業者側の負担となり、設計変更とならずに施工承諾となってしまった。

(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 60 歳以上)

【三者会議】

- ・設計照査の結果、設計に矛盾点があり指摘するも、修正案がいつまでもコンサルから出てこない。設計の修正回答期限を設けてほしい。

(国土交通省、農林水産省以外の中央官庁 / 上下水道施設 / 55 歳～59 歳)

【ワンデーレスポンス】

- ・質問、協議を投げかけても回答が遅いので、せめて期限を決めるなどで返答してほしい。

(国土交通省(中国地方整備局) / 港湾 / 50 歳～54 歳)

- ・工事量に対して発注者側の人員が少なく感じる。

(国土交通省(中部地方整備局) / ダム / 40 歳～44 歳)

【書類簡素化要領】

- ・検査時に提出項目以外の資料の提示を求められ、結局紙媒体での説明をせざるを得ない状況があり、書類の量は減っていない。提出や提示を求める資料を限定すべきである。

(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 35歳～39歳)

- ・写真管理において不可視部分の写真を全て求められる。技術員立会いのもとで確認して頂いた項目までも含む全てについて不可視部の写真が必要と指示されるため、立会～立会調書作成～ASP提出まで全く簡素化されないため、立会いを実施した項目についての不可視部写真は省略してほしい。

(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(改良) / 50歳～54歳)

【設計変更審査会】

- ・突発的な事象に対しても設計変更審査会を通さなければならないため、次の工程に移るまで待たなければならないケースがある。先行施工指示等、柔軟な対応をしていただきたい。

(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 60歳以上)

【工事一時中止ガイドライン】

- ・受注者の責とならない理由により工事着手ができなかったことが、担当工事事務所内の調整不足を理由に工事一時中止とならなかった。

(国土交通省(近畿地方整備局) / その他(ケーソン) / 55歳～59歳)

- ・工事(一部)一時中止について、具体的な決まりがなく分かりにくい。

(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)

【ASP方式などの情報共有システム】

- ・ASPにおいて、検印者が長期不在の場合に提出書類が滞っていることが多い。不在者を飛ばしてその次の検印者が先に検印する等、臨機応変な対応を発注者に望む。

(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 35歳～39歳)

【ウィークリースタンス】

- ・発注者から夜遅くメールが入ることがある。時間外を減らしていくのであれば、発注者から時間外を減らす体制をとってもらいたい。

(国土交通省(中部地方整備局) / 港湾 / 60歳以上)

- ・以前と比較すると改善されているが、定時時間外の打合せの依頼、休日明けの資料提出期限設定はときどきある。

(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 50歳～54歳)

4. 工期設定における問題点

設計工程と実際の工程に乖離があり、適正な工期設定が必要という意見がありました。

- ・積算工程と、実際の現場条件を考えた工程に大きく差があり、非常に厳しい工期設定になっている。また、工事内容の追加変更が非常に多く、当初工期内の完工は無理である。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 35歳～39歳)
- ・実際には施工不可能な2パーティーの施工、設計条件の見直しに関する事項が網羅されず厳しい工期設定となっている。週休2日を推奨しているにもかかわらず、できるような施工量となっていない。
(国土交通省(東北地方整備局) / 農業・河川 / 40歳～44歳)
- ・設計工期の設定について、大きな項目の工種は計上されているが、工種とのつなぎに必要な細かい工種については計上されていないことが多い。設計工程と実施工程の乖離が現実としてある。
(国土交通省(九州地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- ・工事着手までの時間が無さすぎる。着手どころか、計画するのがやっつとで、契約もできないことが多い。不十分な計画では、事故の誘発にもつながるので、十分な現場踏査ならびに計画期間が必要である。
(農林水産省 / 農業・河川 / 55歳～59歳)
- ・工期設定には、休日や荒天日を計上されているものの、稼働日に関しては一番理想的なかたちでスムーズに作業が流れていくことを前提にしていると思われる。実際には、発注者、関係先との協議であったり、審議に時間を要したり、想定以上の荒天日数であったりと、工期遅延要素が多くあるがそれらは考慮されていない。働き方改革を進めていく上で、それらを考慮していただかないと、依然として厳しい工期の中で休日作業等が発生し解決にならないと思う。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 60歳以上)
- ・関係各省庁の協議等は終わらせてから発注してほしい。
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- ・世の中の工事受注者ばかりが変化やステップアップを求められているが、発注者のスタンスに変化が無いので無理がある。
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 35歳～39歳)
- ・民間工事では工期設定の考え方が昔とほとんど変わっていない。
(民間企業(土地区画整理) / 土地造成 / 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慢性化しているという意見がありました。

- 建設業自体が管理する職員及び働く作業員が慢性的な人員不足になっている。若手の人が少ないので技術の継承がなされずそのうち技術もすたれていくのが心配。
(国土交通省(中部整備局) / 道路(新設) / 55歳～59歳)
- 工事単価をあげてほしい。人がいないので人員確保のため労務単価を上げないと人を集めることができない。
(鉄道建設運輸施設整備支援機構以外の政府系独立行政法人 / 上下水道施設 / 35歳～39歳)
- 若手が集まるよう建設業がもっと魅力ある業界となるような広報と適切な技能労働者賃金の設定をしてほしい。
(民間企業(土地区画整理) / 土地造成 / 35歳～39歳)

6. 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。

【作業所の意見より】

- ・高齢作業員の登録を促すシステム。現時点で引退が近い作業員は登録するメリットがなく、手続きが面倒という理由で登録に至らない。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(改良) / 35歳～39歳)
- ・キャリアアップシステムにより、賃金向上に繋がるように建設業、発注者と認識や方向性をもち、賃金や請負代金、4週8休と合わせた対応が必要である。
(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 40歳～44歳)
- ・建設キャリアアップシステムを利用することで付加価値がつくようにしないと利用されない。
(国土交通省(四国地方整備局) / 道路(新設) / 30～34歳)
- ・登録するためにかかる時間の短縮、登録方法の簡素化。
(国土交通省(四国地方整備局) / 道路(新設) / 29歳以下)
- ・システムを必要と感じていない下請けが多くいる。地方に行けば行くほど導入されていない。
(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 40歳～44歳)
- ・契約時にキャリアアップシステムの登録を確認し、登録完了後に現場入場させる。特に、1次協力業者から2次・3次協力会社への確認を強化するよう指導している。
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 29歳以下)

【技術者の声より】

- ・最初の導入が大変。CCUSのデータ蓄積が、今後どのように自分自身に還元されるのかがわからない。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- ・習慣になっており、特に手間とは思わない。実績が残るのがいいと思う。
(国土交通省、農林水産省以外の中央官庁 / 空港関連施設 / 50歳～54歳)
- ・顔認証を導入しているので、大きな不満などは聞かれない。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 35歳～39歳)
- ・メリットが感じられない。何のためにやらなくてはいけないのかわからない。
(地方自治体(県・政令市) / その他(維持修繕・リニューアル 耐震補強) / 50歳～54歳)

7. ICTに関する取り組みについて

ICTに関する取り組みについて意見がありました。

【好事例】

- ・トンネル自動計測システム、自動出来形計測システムを導入し、ともに業務改善(省力化)につながった。
(国土交通省(九州地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- ・掘削における建設機械の導入により測量業務の短縮及び、作業員の削減ができた。
(国土交通省(北海道開発局) / 農業・河川 / 45歳～49歳)
- ・バーチャルミーティングアプリは移動時間の削減に繋がった。
(国土交通省、農林水産省以外の中央官庁 / 上下水道施設 / 35歳～39歳)
- ・地盤改良システムで杭心の位置出しが楽になった。
(地方自治体(県・政令市) / 農業・河川 / 45歳～49歳)
- ・パイプクーリングの自動運転に関するシステムを構築し、休日作業を無くした。また、クーリングの操作ミスも無くす事が可能。
(地方自治体(県・政令市) / その他(水門) / 45歳～49歳)

【問題点】

- ・専門知識を要するため、対応できる技術者の育成が必要となる。
(国土交通省(関東地方整備局) / その他(浚渫 護岸・岸壁) / 55歳～59歳)
- ・メッセージアプリについては業務改善に有効である一方、勤務時間外にも容易に連絡が取れてしまうため、仕事の境目、メリハリが難しい。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 40歳～44歳)
- ・三現主義での管理を行わなくなる。動いている現場での「現場勘」が低下する。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 60歳以上)
- ・ICT 建機による施工時で、設計変更があった場合のデータ再構築に多大な時間・費用を要する。GNSS 電波受信不良時、施工出来ない。
(国土交通省(中部地方整備局) / ダム / 50歳～54歳)
- ・ICT での施工方法による間違いがあった場合、その間違いに気付くことができる知識が必要。
(国土交通省、農林水産省以外の中央官庁 / 上下水道施設 / 35歳～39歳)
- ・測量チェックのため従来の測量方法と併用せざるを得ない点。
(地方自治体(県・政令市) / ダム / 60歳以上)

8. 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。

【4週8閉所について】

- 日給月給の労働者もまだまだ多いため、できるだけ出勤したい。休めて給料が変わらないのが一番いい。
(国土交通省(関東地方整備局) / 港湾 / 50歳～54歳)
- 積極的に取り組み、給与UPも伴ってほしい。
(国土交通省(関東地方整備局) / 農業・河川 / 55歳～59歳)
- 最近は週休2日現場が多くなった。休みが多くなり歓迎している。給料は若干減ったが、休みが多い方がいい。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- 賃金の関係から本音としては休みたくない。当作業所が土休の場合に他の現場に応援に行っている。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 60歳以上)
- 収入減にならなければ良いと思う。自宅から離れて出張や単身で現場にいるときには、自宅に帰れないので、あまり意味が無く、逆に早く終わらせて帰りたい。
(国土交通省(中国地方整備局) / 港湾 / 55歳～59歳)
- 導入当初は稼げなくなることへの不満の声が聞かれたが、いざ始まってみると全員が休日を謳歌している。労働賃金も上がっているため、不満の声は聞かれない。
(国土交通省(九州地方整備局) / 道路(新設) / 50歳～54歳)
- 疲れた体をしっかり休めることが出来ている。休暇計画が出来た事により家族との時間が増えた。
(国土交通省(内閣府沖縄総合事務局) / 農業・河川 / 35歳～39歳)
- 若い労働者には、お金より休暇との意見が多く、好評である。逆に年配の労働者には、お金が稼げないと不評である
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 50歳～54歳)

9. 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】

- 工事連絡協議会パトロールにて実施した。コロナ禍であったので、集まらずにパトロールができ、有効であった。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 35歳～39歳)
- 工場検査を遠隔臨場で行い、遠方の工場に行かずに時短につながった。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 45歳～49歳)
- コンクリート受入検査の待ち時間が無くなった。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 55歳～59歳)
- 発注者が作業船まで乗り降りする時間が短縮でき、発注者も時間を有効に使える。
(地方自治体(県・政令市) / 港湾 / 55歳～59歳)

【効果がなかった】

- 製作工場が遠隔地であり導入したが、施主のみ遠隔臨場で施工者は工場立会だったため効果なし。
(地方自治体(県・政令市) / その他(橋梁上部) / 50歳～54歳)
- 地山判定協議に遠隔臨場を行っているが、地山性状の変化や細かな点を画像で上手く伝えることが難しい。
(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 50歳～54歳)

【負担が増えた】

- 現地検査が坑内であったため、接続環境を整えるのに手間がかかった。
(国土交通省(近畿地方整備局) / その他(ケーソン) / 30～34歳)
- 通信がうまくいかないことや、画質が悪くまったく何をしているかわからないため、意味がなかった。さらに、通信機器の準備や通信のセッティングなど今まで不要だった仕事が増えた。
(国土交通省(東北地方整備局) / 道路(新設) / 30～34歳)
- カメラ担当者が必要となり、必要人員が増えた。余計に時間がかかる。
(鉄道建設運輸施設整備支援機構 / リニア関連 / 35歳～39歳)

10. 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。

- ・国交省のみならず、土木建築工事を発注する民間企業に対し、働き方改革に則した工事の発注を実施するよう強い指導をしていただきたい。
(国土交通省(中国地方整備局) / 港湾 / 50歳～54歳)
- ・休日確保のためには、年度またぎの工事が多数あってもいいのではないか。
(国土交通省(北陸地方整備局) / 空港関連施設 / 50歳～54歳)
- ・人材の確保と育成が急務の課題である。ICTなどの技術も社員が理解していないと利用できない。また、作業員の高齢化が顕著なため、若手作業員(下請業者)の育成も必要と考える。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 55歳～59歳)
- ・もっと、労務単価や管理費を上げ、建設業に従事する人間を増やさないと、この先、建設業が成り立たなくなる。また、高齢化、技能レベル低下に対する対策を受注者に任せるだけでなく、それによる歩掛かり低下なども考慮した単価の見直しもして貰いたい。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 45歳～49歳)
- ・今後、働き方改革による労働時間の圧縮により、技術の伝承・習得・習熟を考えた場合、技術の空洞化による事象が起きるのではないかと危惧している。そのような点も踏まえ施策を拡げてほしい。
(鉄道建設運輸施設整備支援機構以外の政府系独立行政法人 / 上下水道施設 / 40歳～44歳)
- ・民間の発注者に対し、不当に短期間の工期設定をした場合、罰則を設けてほしい。また発注者起因による工程遅延や追加工事発生の場合は適正に工期を延長するよう指導し、従わない場合は罰則を設けてほしい。
(民間企業(工場・プラント) / 土地造成 / 40歳～44歳)

X V . 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	21	2.4%	戸田	46	5.2%
アサヌマ	23	2.6%	飛島	37	4.2%
安藤ハザマ	57	6.5%	中山	10	1.1%
奥村	87	9.9%	西松	26	3.0%
鴻池	30	3.4%	野村	0	0.0%
国土	7	0.8%	ピーエス三菱	20	2.3%
五洋	52	5.9%	フジタ	66	7.5%
佐藤	28	3.2%	松村	0	0.0%
佐藤秀	0	0.0%	馬淵	9	1.0%
シミズ	33	3.8%	丸彦	5	0.6%
JS	0	0.0%	三井住友	30	3.4%
鈴与三和	0	0.0%	宮地	16	1.8%
銭高	10	1.1%	名工	42	4.8%
大鉄	23	2.6%	森本	0	0.0%
大日本	42	4.8%	横河	4	0.5%
大豊	12	1.4%	りんかい日産	15	1.7%
鉄建	18	2.1%			
東鉄	52	5.9%			
東洋	57	6.5%	総数	878	100.0%

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	726	82.7%	82.7%
主任技術者、副所長等	49	5.6%	5.6%
担当技術者	101	11.5%	11.5%
不明	2	0.2%	
総数	878	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	184	21.0%	21.3%
3～4人	254	28.9%	29.4%
5～6人	180	20.5%	20.8%
7～10人	151	17.2%	17.5%
11～15人	51	5.8%	5.9%
15人以上	44	5.0%	5.1%
不明	14	1.6%	
総数	878	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	56	6.4%	6.4%
30～34歳	85	9.7%	9.7%
35歳～39歳	83	9.5%	9.5%
40歳～44歳	81	9.2%	9.2%
45歳～49歳	124	14.1%	14.1%
50歳～54歳	243	27.7%	27.7%
55歳～59歳	134	15.3%	15.3%
60歳以上	71	8.1%	8.1%
不明	1	0.1%	
総数	878	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）
2020年3月以前	180	20.5%	20.5%
2020年4月～2021年3月	160	18.2%	18.2%
2021年4月～2021年9月	124	14.1%	14.1%
2021年10月～2022年3月	214	24.4%	24.4%
2022年4月以降	199	22.7%	22.7%
不明	1	0.1%	
総数	878	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）
2023年2月以前	187	21.3%	21.5%
2023年3月	193	22.0%	22.2%
2023年4月～2024年3月	277	31.5%	31.8%
2024年4月以降	213	24.3%	24.5%
不明	8	0.9%	
総数	878	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	162	18.5%	18.6%
1年～1年6ヶ月未満	95	10.8%	10.9%
1年6ヶ月～2年未満	102	11.6%	11.7%
2年以上	510	58.1%	58.7%
不明	9	1.0%	
総数	878	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	12	1.4%	1.4%
道路(新設)	161	18.3%	18.3%
道路(改良)	92	10.5%	10.5%
鉄道(新設)	45	5.1%	5.1%
鉄道(改良)	91	10.4%	10.4%
リニア関連	22	2.5%	2.5%
港湾	57	6.5%	6.5%
農業・河川	43	4.9%	4.9%
電力・エネルギー施設	60	6.8%	6.8%
上下水道施設	131	14.9%	14.9%
土地造成	39	4.4%	4.4%
環境関連施設	9	1.0%	1.0%
空港関連施設	8	0.9%	0.9%
その他	108	12.3%	12.3%
不明	0	0.0%	
総数	878	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	157	17.9%	17.9%
②農林水産省	7	0.8%	0.8%
③①～②以外の中央官庁	19	2.2%	2.2%
④地方自治体(県・政令市)	162	18.5%	18.5%
⑤地方自治体(④以外の市町村・広域組合など)	53	6.0%	6.0%
⑥鉄道建設運輸施設整備支援機構	20	2.3%	2.3%
⑦⑥以外の政府系独立行政法人	21	2.4%	2.4%
⑧民間公益企業(道路)	131	14.9%	14.9%
⑨民間公益企業(鉄道)	164	18.7%	18.7%
⑩民間公益企業(電力)	50	5.7%	5.7%
⑪民間公益企業(ガス)	4	0.5%	0.5%
⑫民間企業(不動産)	8	0.9%	0.9%
⑬民間企業(工場・プラント)	39	4.4%	4.4%
⑭民間企業(土地区画整理)	15	1.7%	1.7%
⑮学校法人	2	0.2%	0.2%
⑯その他	25	2.8%	2.9%
不明	1	0.1%	
総数	878	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	7	4.5%	4.5%
東北地方整備局	14	8.9%	9.0%
関東地方整備局	31	19.7%	19.9%
中部地方整備局	24	15.3%	15.4%
北陸地方整備局	7	4.5%	4.5%
近畿地方整備局	33	21.0%	21.2%
中国地方整備局	12	7.6%	7.7%
四国地方整備局	11	7.0%	7.1%
九州地方整備局	15	9.6%	9.6%
内閣府沖縄総合事務局	2	1.3%	1.3%
不明	1	0.6%	
総数	157	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	8	0.6%	0.6%
土工	229	16.4%	16.4%
トンネル	91	6.5%	6.5%
シールド	63	4.5%	4.5%
推進	58	4.2%	4.2%
開削	59	4.2%	4.2%
橋梁(上部)	96	6.9%	6.9%
橋梁(下部)	111	7.9%	8.0%
ケーソン	30	2.1%	2.1%
構造物(カルバート、擁壁)	115	8.2%	8.2%
浚渫	13	0.9%	0.9%
護岸・岸壁	42	3.0%	3.0%
築堤	5	0.4%	0.4%
舗装	33	2.4%	2.4%
地盤改良	50	3.6%	3.6%
樋門	5	0.4%	0.4%
埋立て	9	0.6%	0.6%
地中連続壁工	13	0.9%	0.9%
法面	24	1.7%	1.7%
軌道	39	2.8%	2.8%
維持修繕・リニューアル	87	6.2%	6.2%
災害復旧	5	0.4%	0.4%
除染	4	0.3%	0.3%
耐震補強	77	5.5%	5.5%
解体	27	1.9%	1.9%
その他	103	7.4%	7.4%
不明	1	0.1%	
総数	1397	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	35	4.0%	兵庫	34	3.9%
青森	6	0.7%	京都	14	1.6%
岩手	13	1.5%	奈良	12	1.4%
秋田	10	1.1%	滋賀	12	1.4%
山形	2	0.2%	和歌山	9	1.0%
宮城	20	2.3%	岡山	11	1.3%
福島	27	3.1%	広島	18	2.1%
群馬	3	0.3%	山口	16	1.8%
栃木	9	1.0%	島根	8	0.9%
茨城	14	1.6%	鳥取	2	0.2%
東京	117	13.3%	香川	6	0.7%
神奈川	67	7.6%	愛媛	13	1.5%
千葉	30	3.4%	徳島	4	0.5%
埼玉	17	1.9%	高知	5	0.6%
愛知	60	6.8%	福岡	27	3.1%
三重	19	2.2%	佐賀	0	0.0%
岐阜	31	3.5%	熊本	9	1.0%
静岡	24	2.7%	長崎	8	0.9%
長野	13	1.5%	大分	7	0.8%
山梨	9	1.0%	宮崎	4	0.5%
新潟	23	2.6%	鹿児島	9	1.0%
富山	7	0.8%	沖縄	8	0.9%
石川	10	1.1%			
福井	21	2.4%			
大阪	55	6.3%	総数	878	100.0%