

# 2023 年土木作業所アンケート 集計結果

2024 年 3 月

日本建設産業職員労働組合協議会

はじめに

2023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、女性活躍推進の現状などの調査に加え、時間外労働の上限規制に対する意識、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：971 作業所

うち国交省発注作業所数 177 作業所

調査対象期間：2023年9月1日～2023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

水野 前田 佐長 田中

info@nikkenkyo.jp

# 目 次

<b>調査期間について</b>	1
<b>4週8閉所(休)指数の推移</b>	
<b>I. 作業所の「4週8休」と「4週8閉所」の現状</b>	2
1. 2023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	
<b>II. 2024年までに4週8閉所の実現の可能性</b>	11
1. 土木全体	
2. 整備局別	
<b>III. 4週8閉所を実現するためには何が重要か</b>	13
1. 土木全体	
2. 土建別	
3. 2024年までに4週8閉所の実現が困難な理由	
<b>IV. 4週8閉所に対する発注者の理解について</b>	16
1. 発注者は4週8閉所に対して理解があるか	
2. 整備局別	
3. 発注者別	
<b>V. 見積時・受注時・施工時の閉所日数推移について</b>	18
1. 土建別	
2. 発注者別	
<b>VI. 時間外労働の上限規制について</b>	20
1. 土木全体	
2. 発注者別	
3. 整備局別	
4. 上限規制を遵守することが困難な理由	
<b>VII. 国交省の各種施策の状況について</b>	22
1. 検査書類限定型工事	
2. BIM/CIMの導入	

VIII.	<b>着工、竣工時期の平準化について</b>	27
IX	<b>工期に関する対応について</b>	28
	1. 工事着手時遅延の対応について	
	2. 工事施工中遅延の対応について	
X.	<b>作業所での女性活躍推進の現状</b>	32
XI.	<b>建設キャリアアップシステムについて</b>	33
XII.	<b>生産性向上、ダイバーシティ&amp;インクルージョンについて</b>	36
X III.	<b>自由記述の抜粋</b>	37
	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. その他自由意見	
X IV.	<b>基礎データ</b>	45
	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2023年9月1日～9月30日の1ヶ月間。

2023年の9月の休日日数は10日であった。

2023 9 Sep						
日	月	火	水	木	金	土
27	28	29	30	31	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

2023年9月 休日10日

## 4週8閉所（休）指数の推移

		2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
休 日	平均値	7.68休	7.49休	7.61休	8.00休	8.37休
	指数	5.59	6.00	6.09	6.40	6.70
閉 所	平均値	6.47閉所	6.53閉所	6.79閉所	7.22閉所	7.55閉所
	指数	4.71	5.22	5.43	5.77	6.04

※「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(休日8日)に補正計算を行ったもので、以下の式で算出する。

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

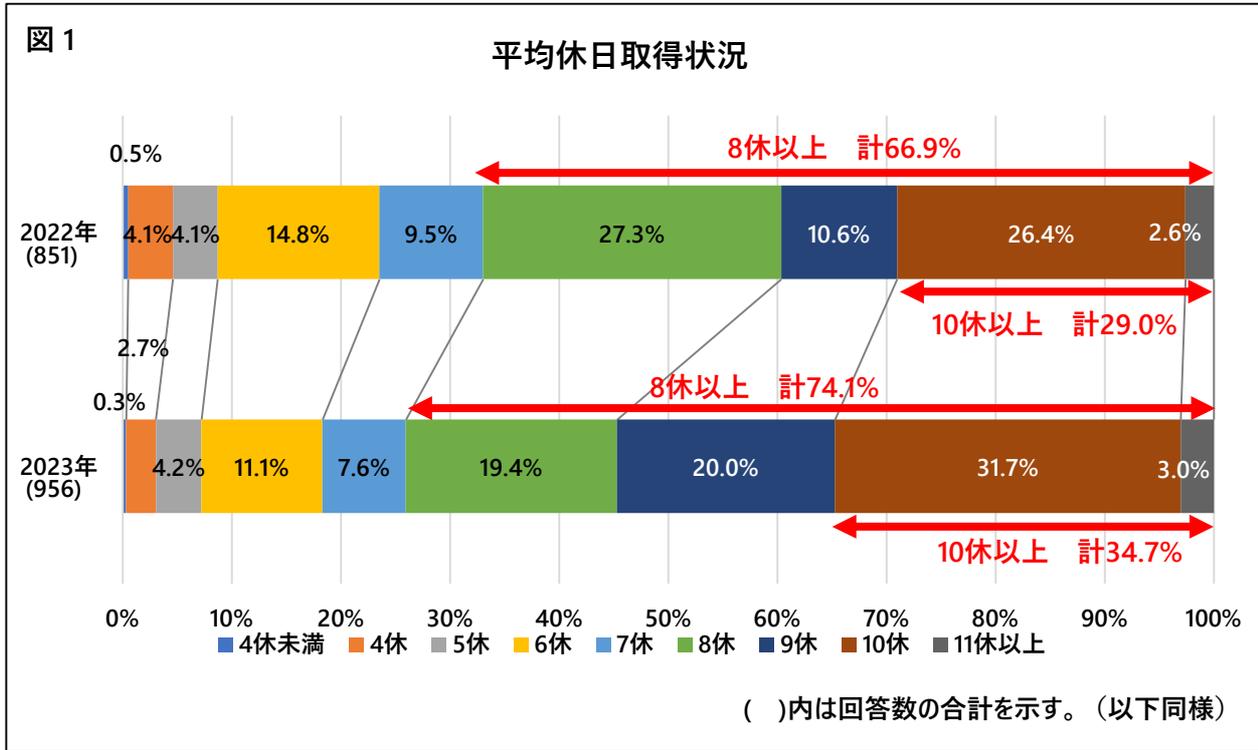
※「閉所」とは、職員が作業所、現場事務所に出勤していない状況のことをいう。

※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。

2023年9月の土木作業所の休日取得状況は平均で8.37休7.55閉所であり、4週8休・閉所指数に換算すると6.70休6.04閉所となった。2022年9月は平均8.00休7.22閉所、4週8休・閉所指数換算で6.40休5.77閉所だった。指数換算で2022年調査から休日0.30増、閉所0.27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。

# 1. 作業所の「4週8休」と「4週8閉所」の現状

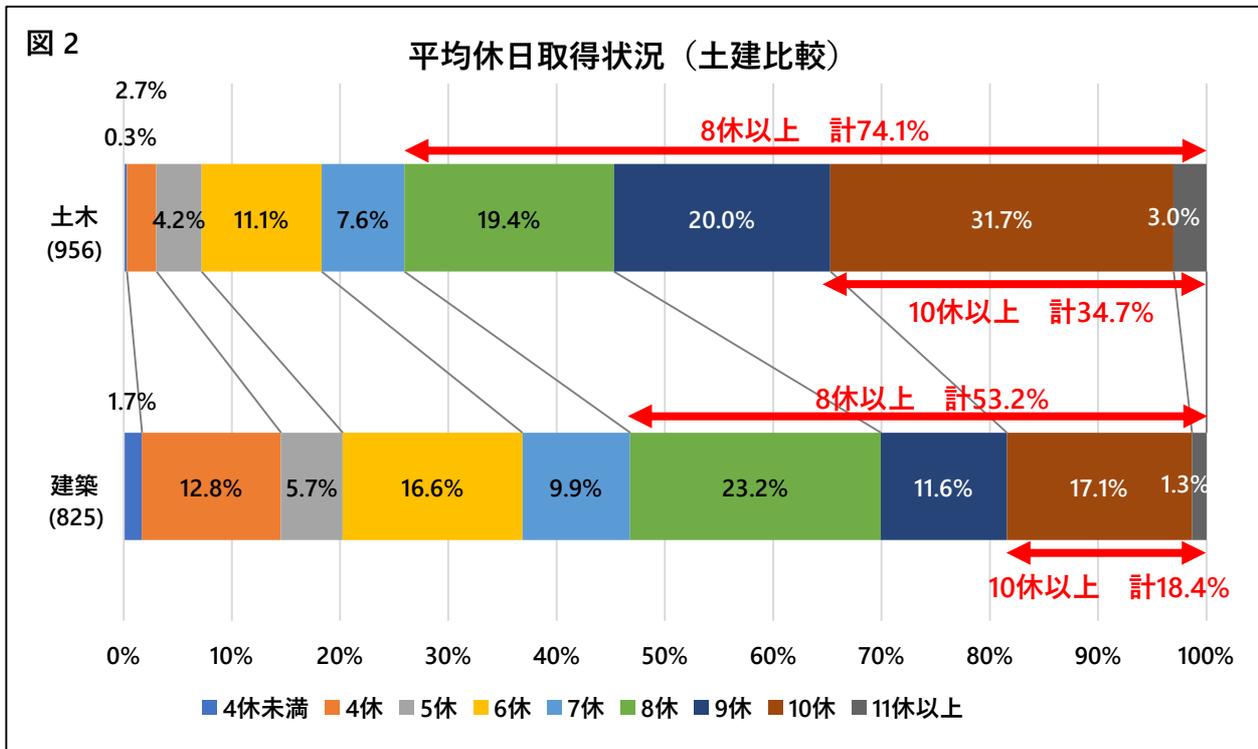
1. 2023年9月の土木作業所職員の平均休日取得状況、作業所の閉所状況  
 2022年調査に比べ8休以上が増加



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%)

2023年 4休未満の内訳 (0休-0.1%、1休-0.0%、2休-0.0%、3休-0.2%)

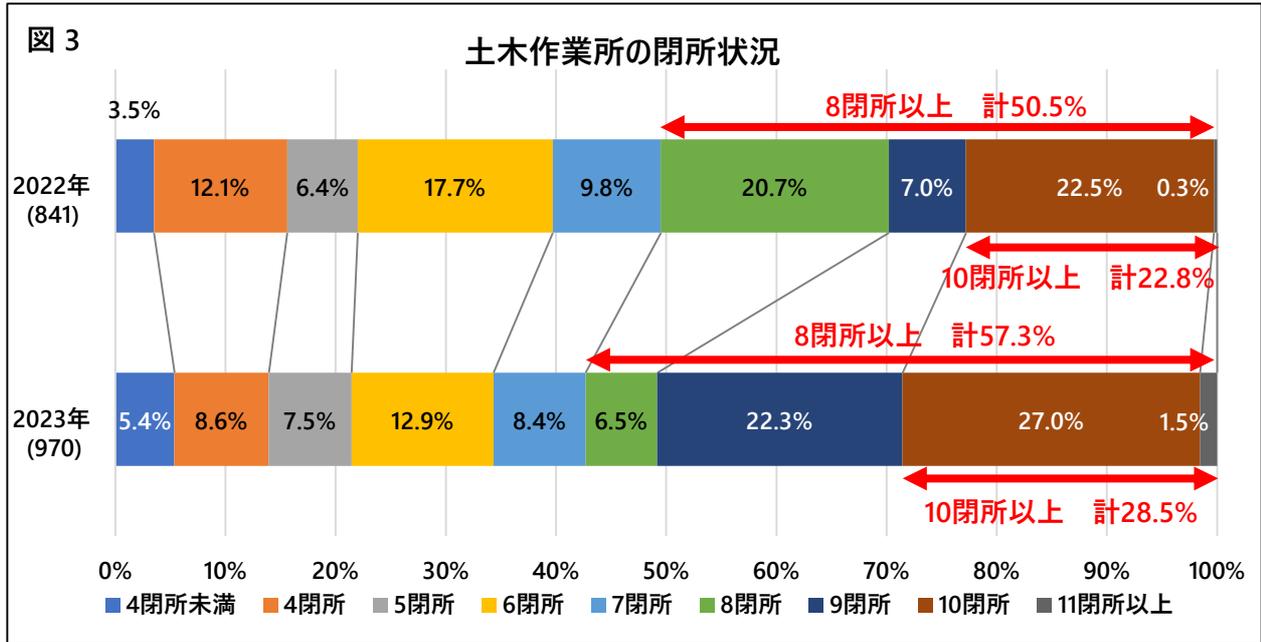
土木は建築に比べ休日取得日数が多い



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

建築 4休未満の内訳 (0休-0.1%、1休-0.2%、2休-0.4%、3休-1.0%)

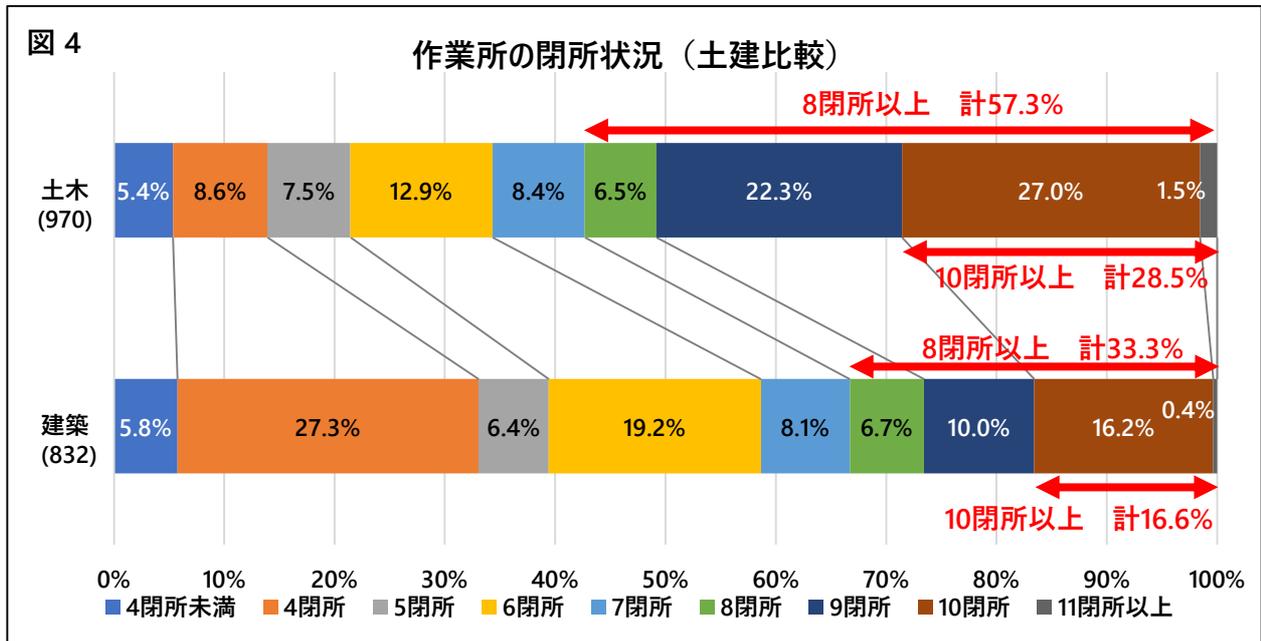
2022年調査に比べ8閉所以上が増加



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%)

2023年 4閉所未満の内訳 (0閉所-2.8%、1閉所-0.2%、2閉所-0.7%、3閉所-1.6%)

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-2.8%、1閉所-0.2%、2閉所-0.7%、3閉所-1.6%)

建築 4閉所未満の内訳 (0閉所-2.2%、1閉所-0.5%、2閉所-1.1%、3閉所-2.0%)

図1のように2023年9月の土木作業所の平均休日取得状況は、2022年9月の調査に比べ、8休以上の作業所が7.2%増加し74.1%となった。10休以上の作業所が5.7%と増加し34.7%となった。また、図3のように閉所状況についても、8閉所以上できた作業所が6.8%増加して57.3%となり、そのうち10閉所以上できた作業所は5.7%増加し28.5%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

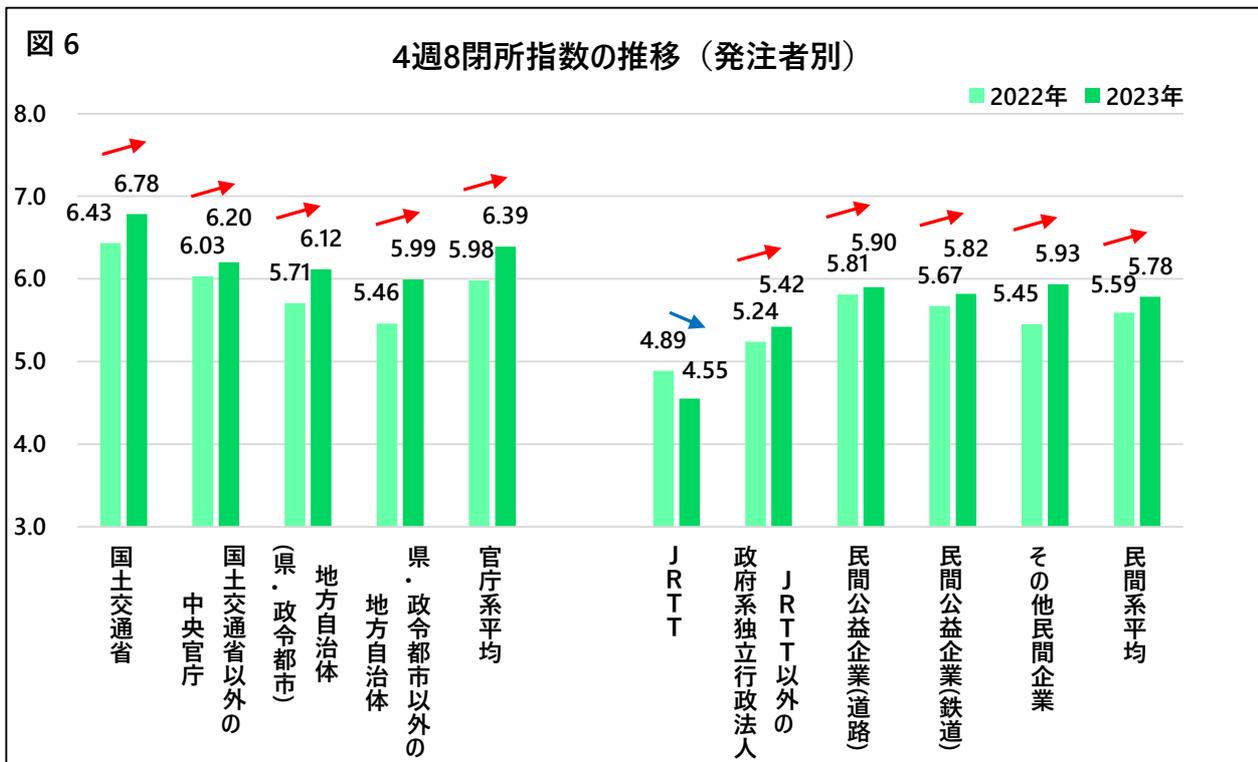
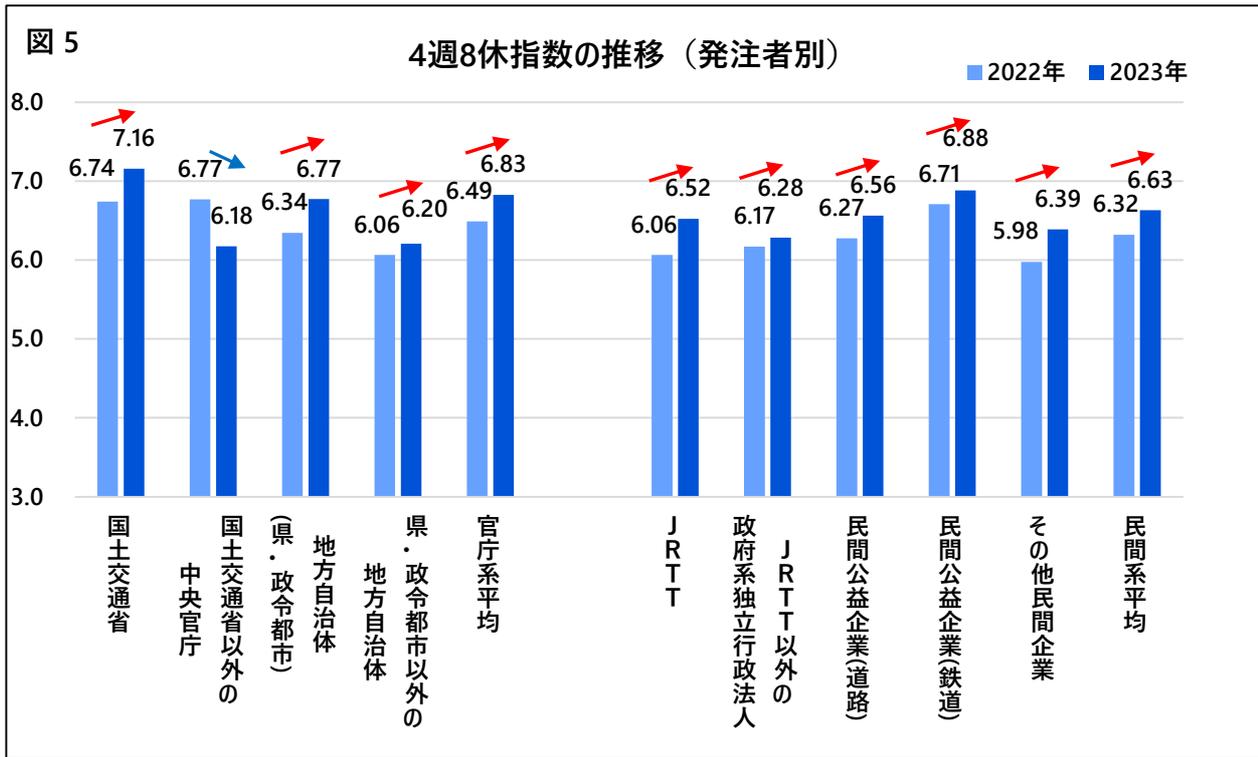
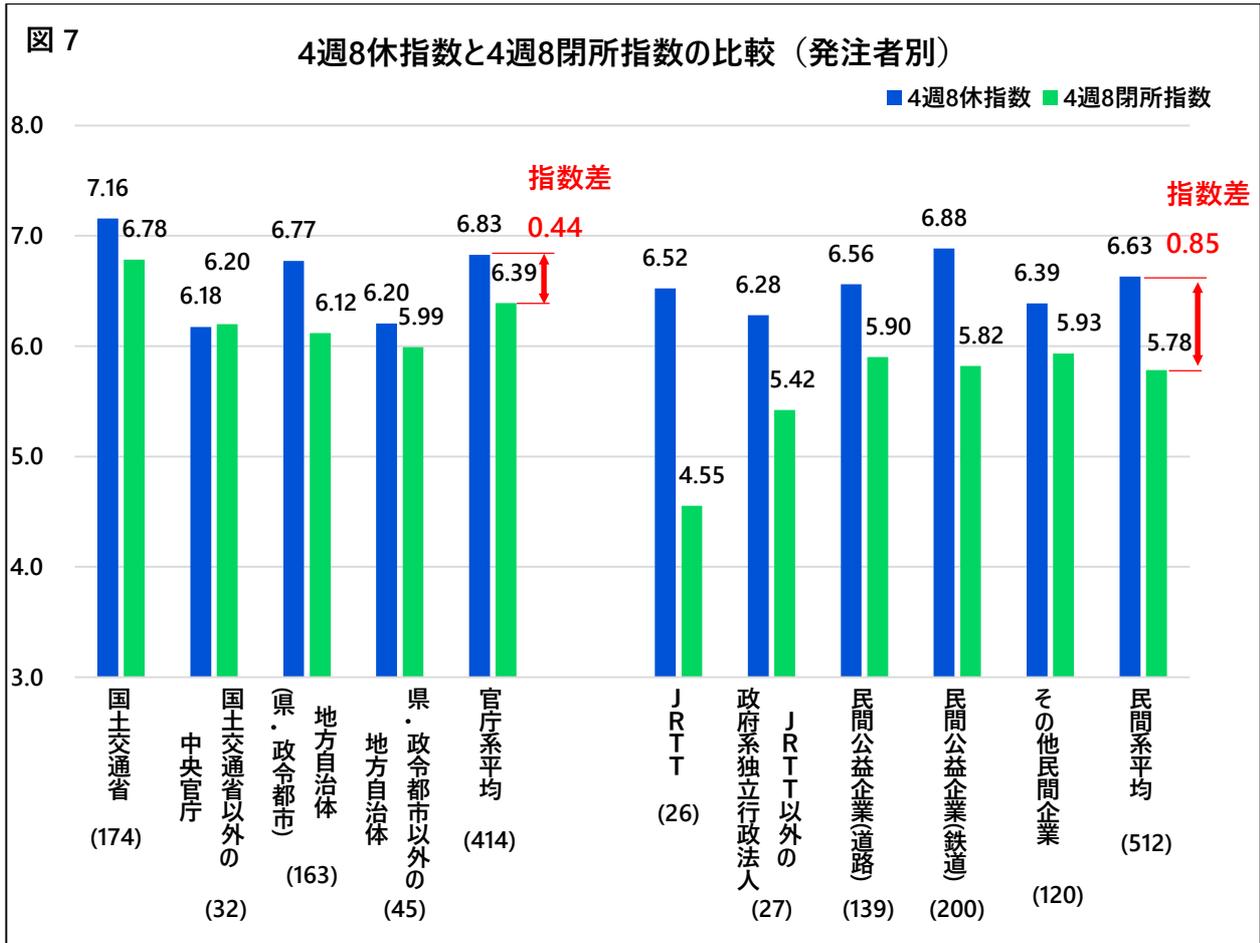


図5のように2022年調査と比べ「国土交通省以外の中央官庁」を除き4週8休指数はすべての発注者で増加し、4週8閉所指数についてはJRTTが減少したが、その他のすべての発注者で増加(図6)した。

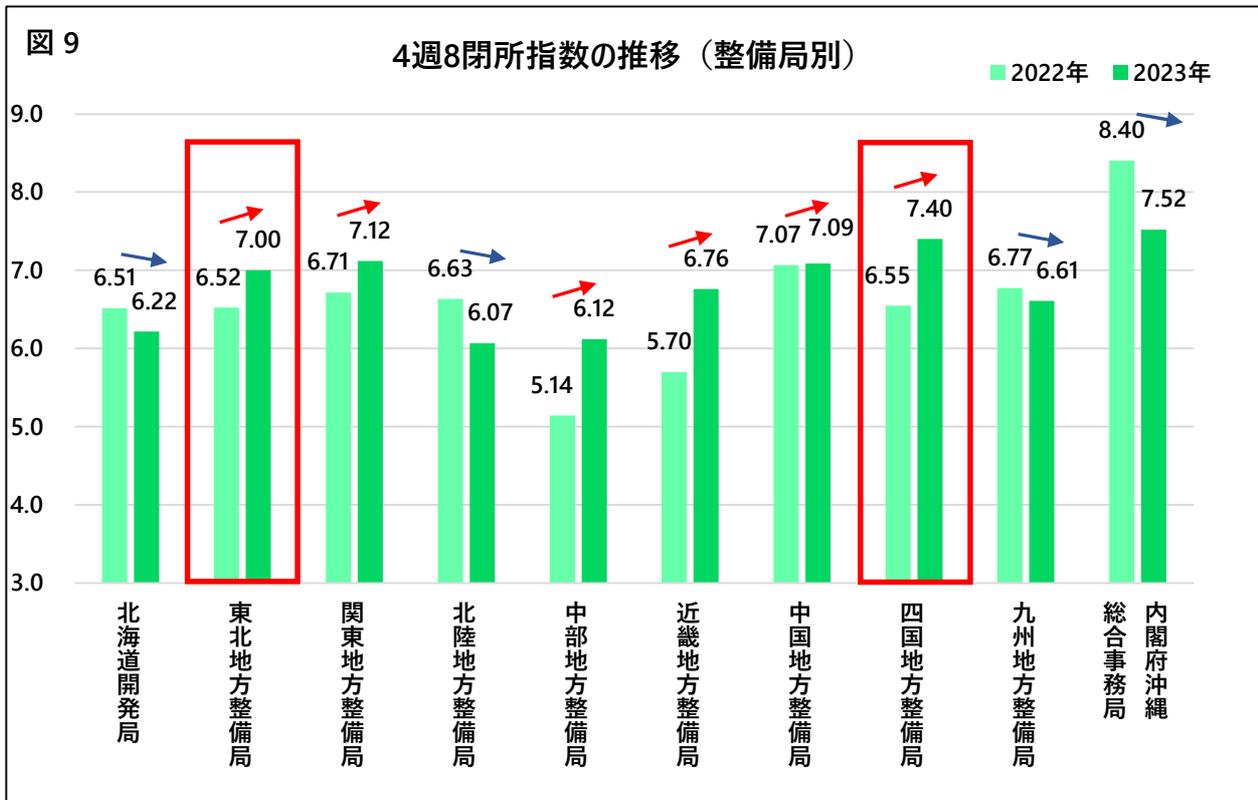
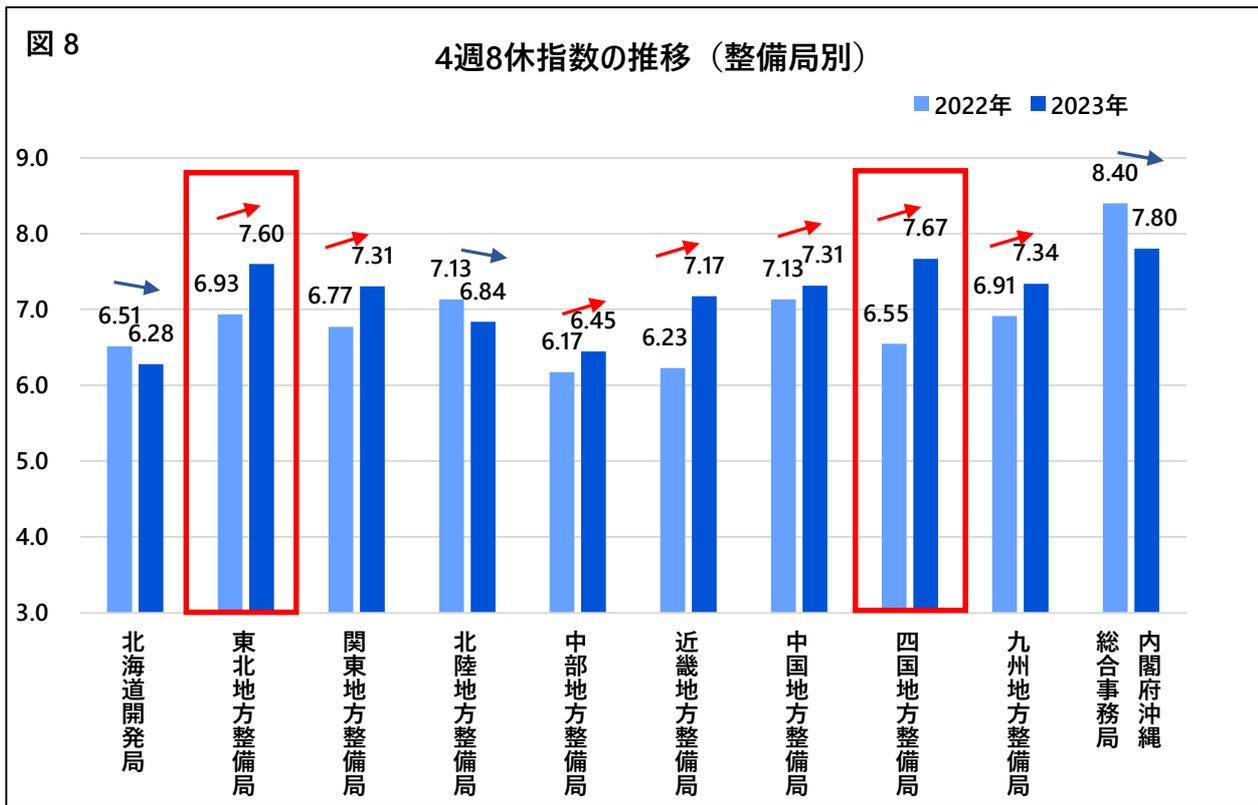
民間系発注者は官庁系発注者と比較し、4週8休指数、4週8閉所指数の開きが大きい



国土交通省を含む官庁系発注者では、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(図7)。官庁系発注者と比較すると、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休指数では北海道開発局、北陸地方整備局、内閣府沖縄総合事務局において2022年調査より減少したが、その他のすべての整備局で増加した（図8）。4週8閉所指数においても北海道開発局、北陸地方整備局、九州地方整備局、内閣府沖縄総合事務局を除く整備局で増加した（図9）。

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

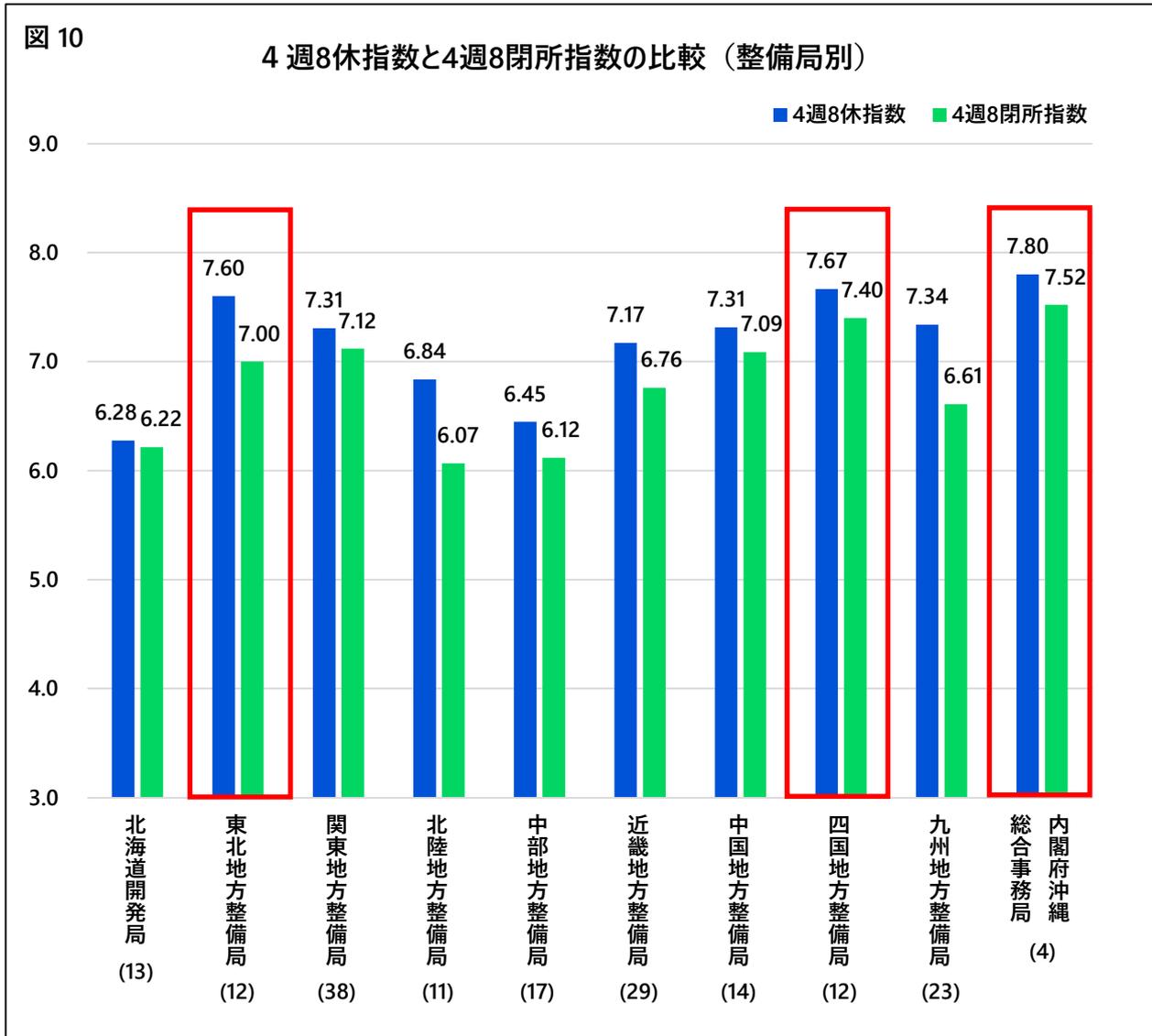


図 10 の4週8休指数は、内閣府沖縄総合事務所、四国地方整備局、東北地方整備局が上位であった。図 8 及び図 9 のように四国地方整備局、東北地方整備局は、4週8休指数と4週8閉所指数がともに上昇した。その中でも、図 10 のように四国地方整備局では、4週8休指数と4週8閉所指数の差が0.27であり、閉所による休日取得が進んでいることがうかがえる。

4. 用途別

多くの用途で4週8休指数および4週8閉所指数が増加

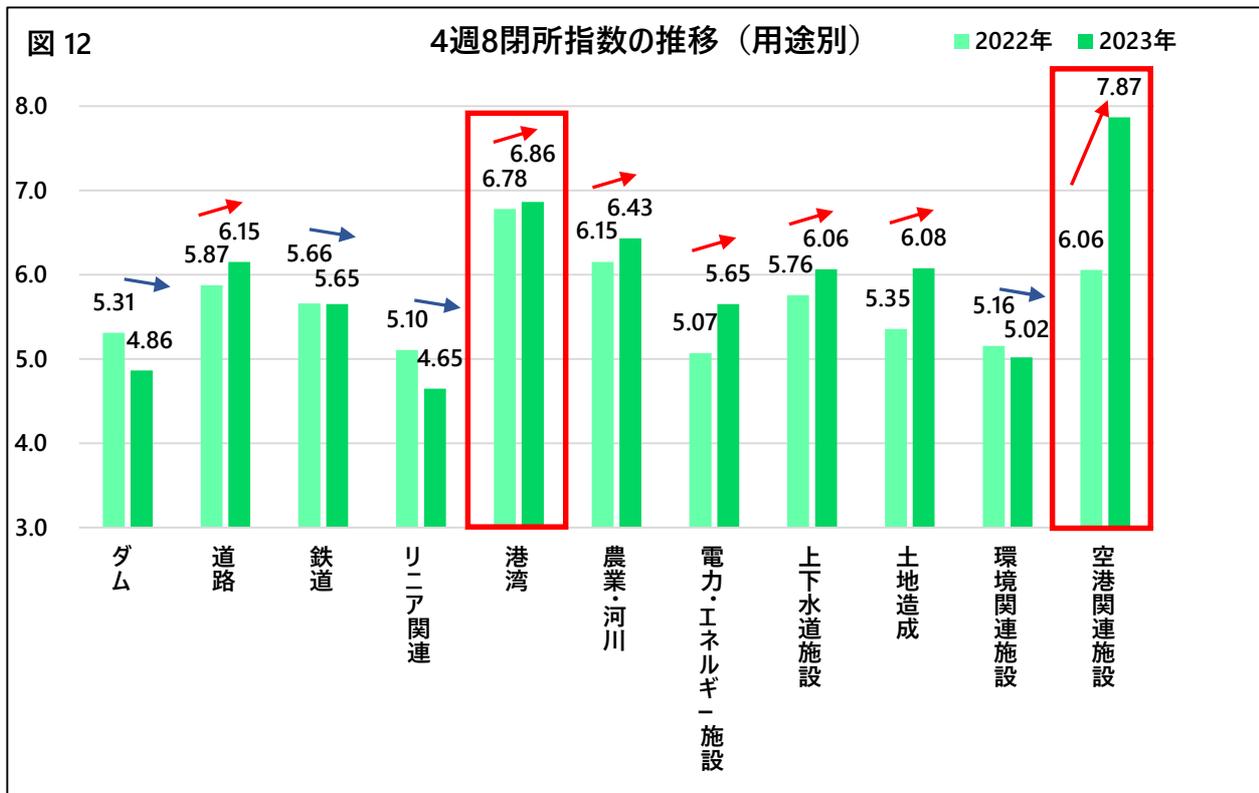
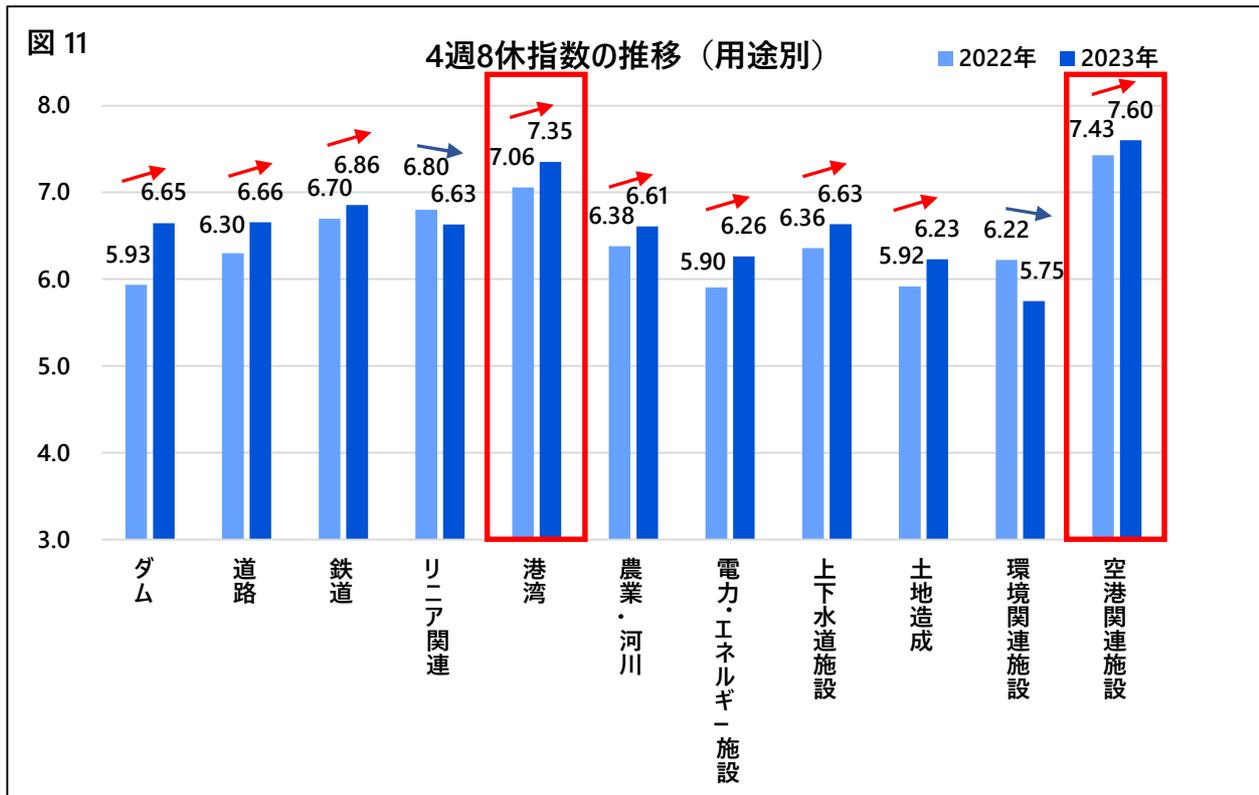


図 11 及び図 12 のように「港湾」及び「空港関連施設」が、4週8休指数・4週8閉所指数が高く、特に「空港関連施設」の4週8閉所指数が2022年調査よりも大幅に増加した。

「ダム」「リニア関連」では、4週8閉所指数が低い

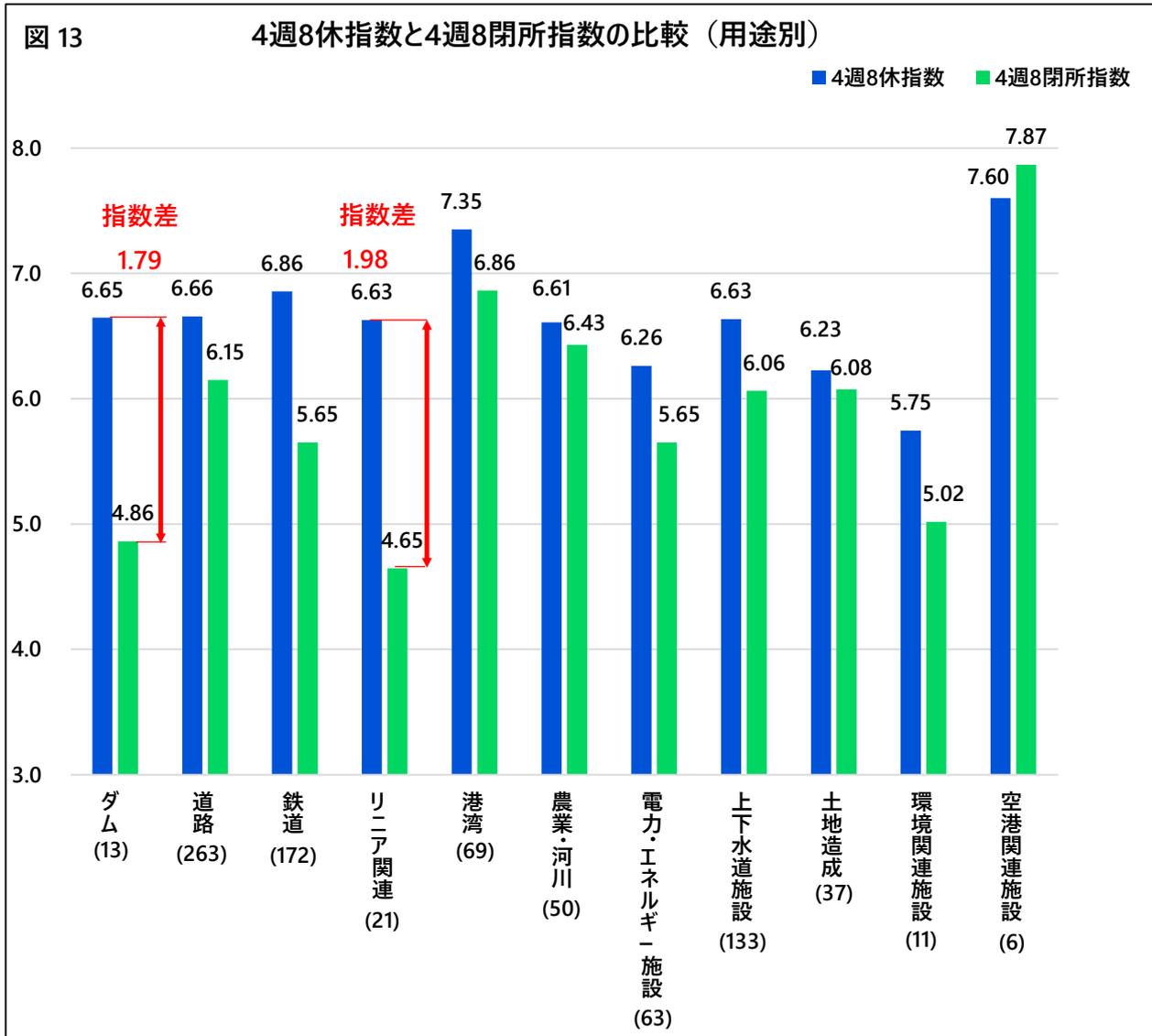


図 13 の 4 週 8 休指数と 4 週 8 閉所指数の差に注目すると、「ダム」は指数差が 1.79、「リニア関連」は指数差が 1.98 で上位となった。「ダム」「リニア関連」は、4 週 8 閉所指数が他の用途と比べて低いことから、現場を稼働させながら交代で職員が休日を取得している状況がうかがえる。

5. 配員数別

技術系職員配員数が多い作業所の4週8閉所指数が減少

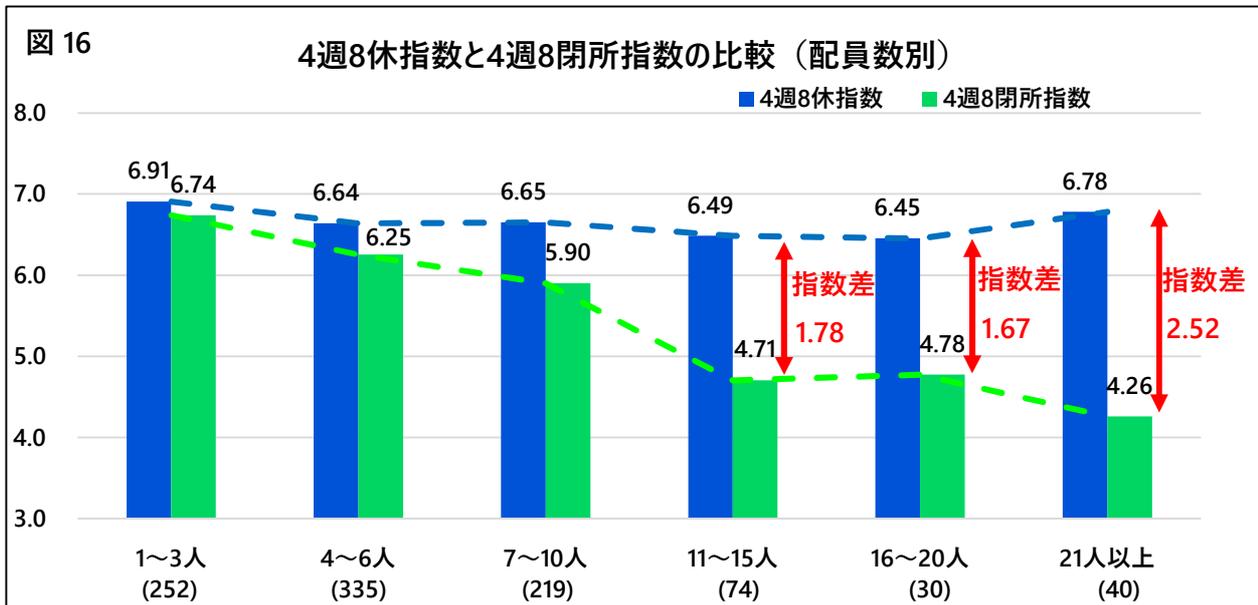
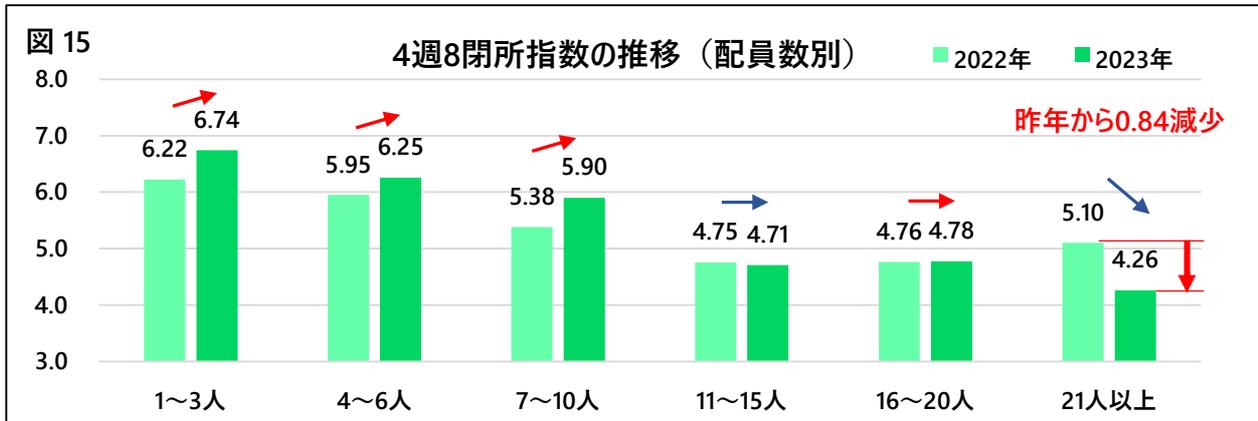
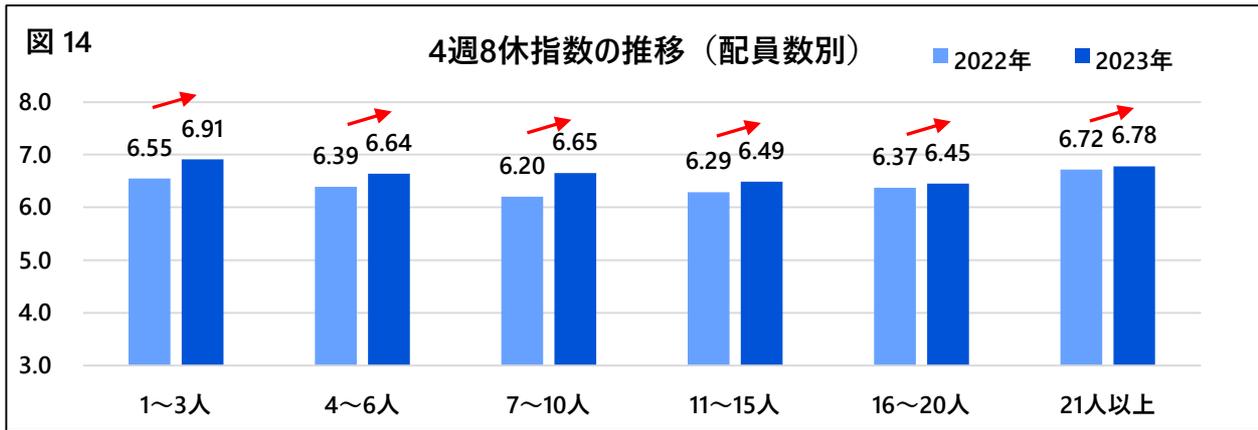


図 15 のように 4 週 8 閉所指数は、2022 年調査に比べ、「配員数が 21 人以上の作業所」の指数が減少した。図 16 のように 4 週 8 休指数は、4 週 8 閉所指数と比べ、配員数の少ない作業所と多い作業所との間に、大きな差はなかった。4 週 8 休指数、4 週 8 閉所指数の比較においては、配員数が多くなるにつれて差が開く傾向があることから、配員数が多い作業所では、交代で休日を取得していることがうかがえる。

## II. 2024年までに4週8閉所の実現の可能性

### 1. 土木全体

「実現する」の割合は2022年に比べて増加

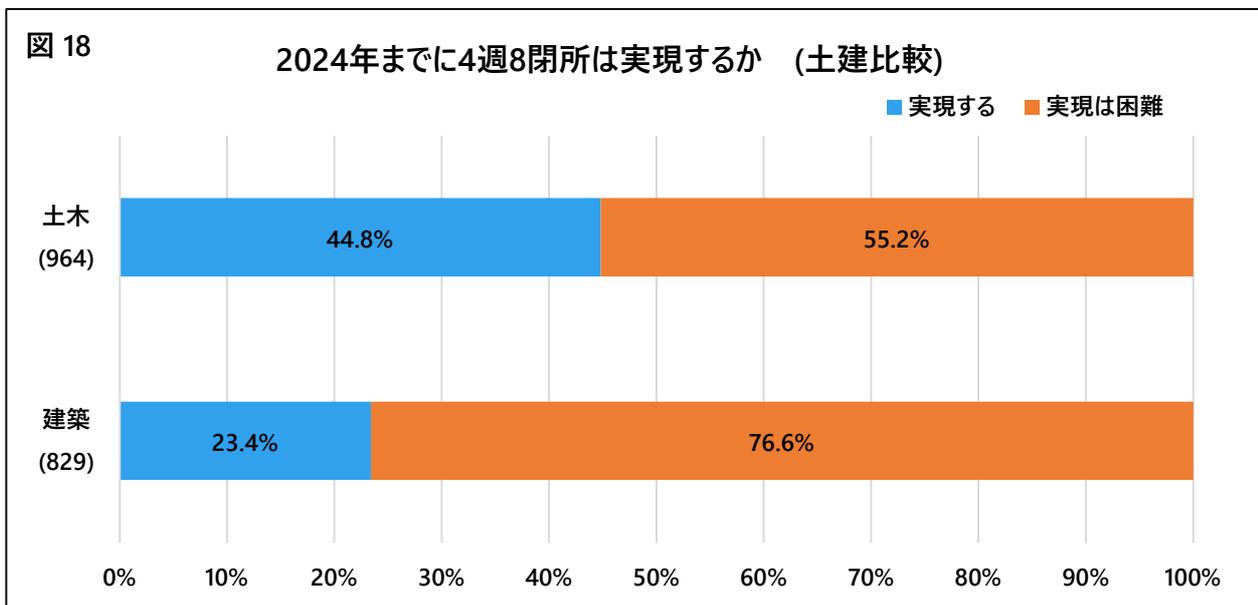
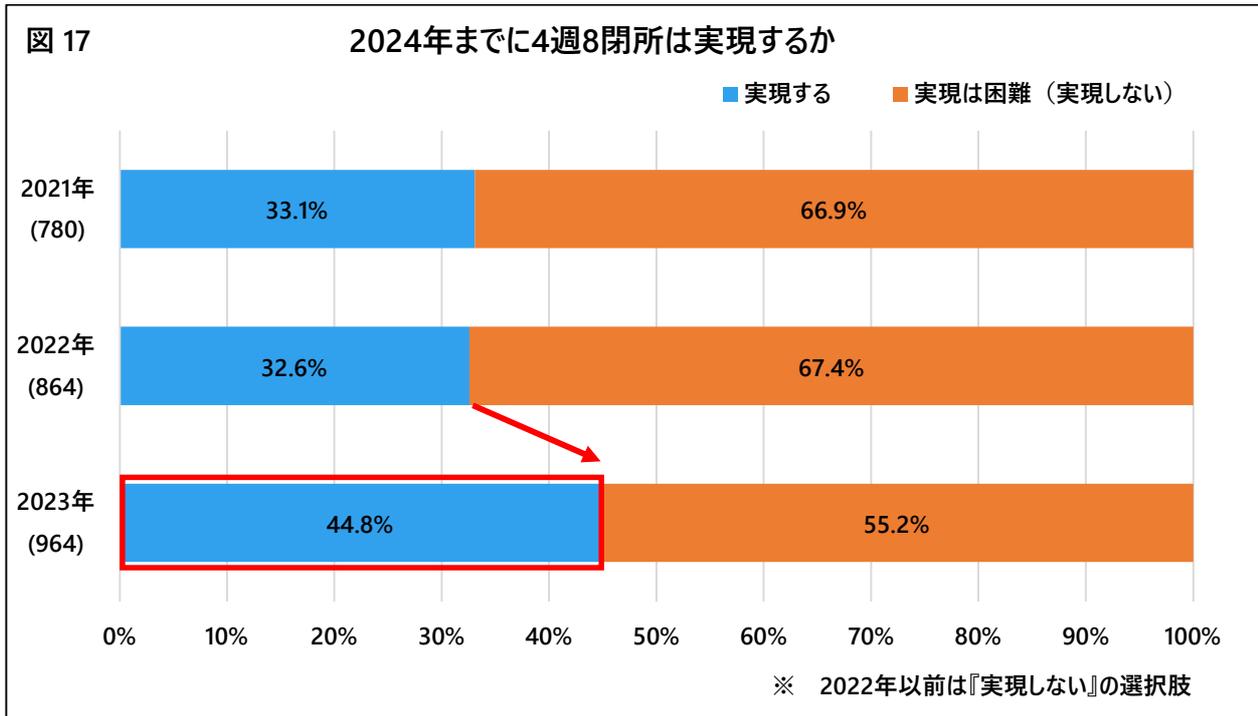


図 17 のように 2024 年までに 4 週 8 閉所 (原則土曜閉所) は「実現する」と回答した作業所の割合は 2022 年調査に比べ、12.2%増加して 44.8%となっている。図 18 のように 2024 年 4 月から始まる時間外労働の上限規制を目前に控え、土木では 55.2%、建築では 76.6%の作業所が、4 週 8 閉所の実現は困難と回答している。

2. 整備局別

近畿地方整備局を除くすべての地方整備局で「実現する」が5割を超えた

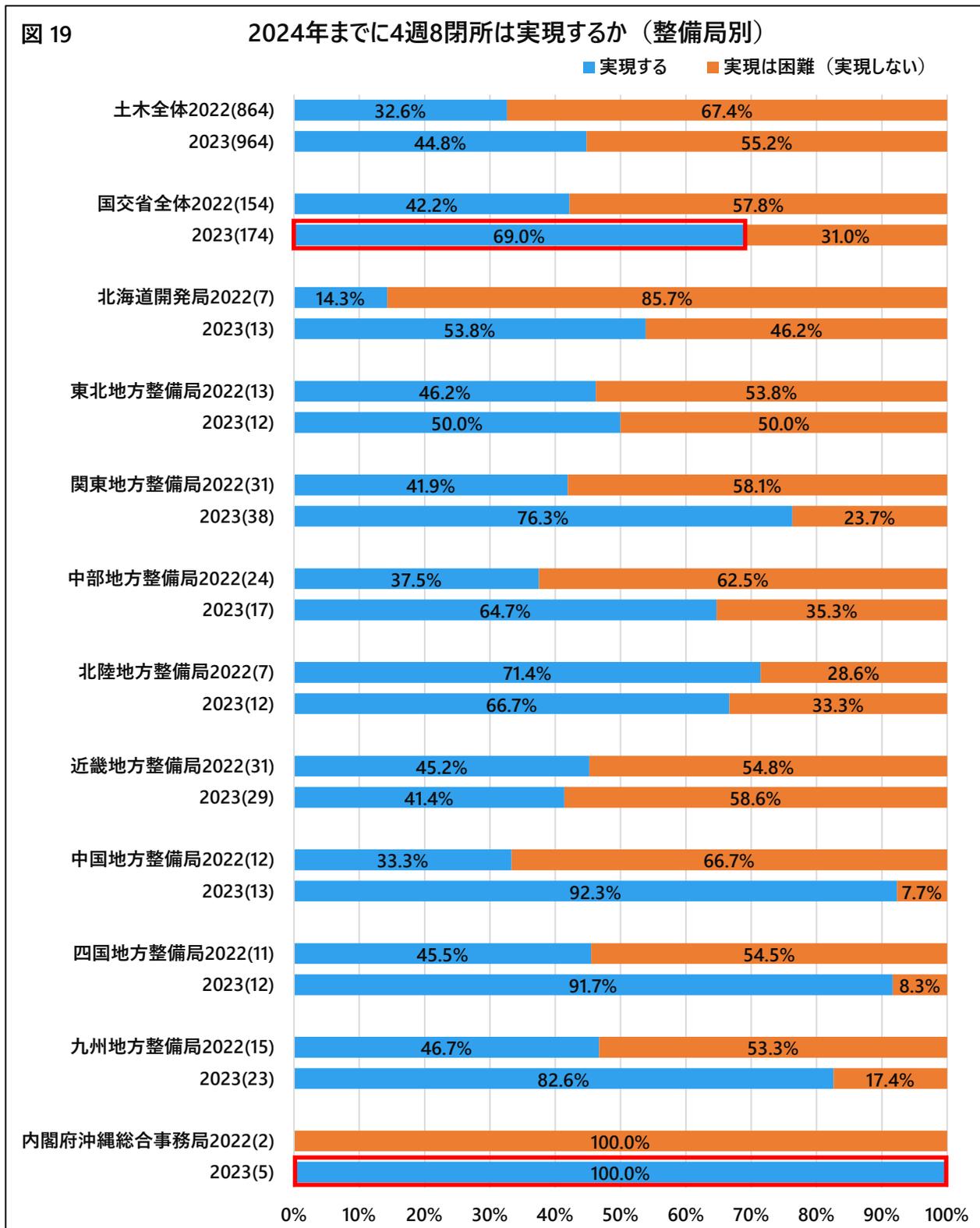


図 19 のように 2024 年までに 4 週 8 閉所（原則土曜閉所）は「実現する」と回答した国交省全体の作業所の割合は 69.0%と、土木全体の 44.8%より高い。また、内閣府沖縄総合事務局の工事においては、「実現する」との回答が 100%となった。多くの整備局において、実現すると回答した割合が昨年と比べて増えた。

### Ⅲ. 4週8閉所を実現するためには何が重要か

#### 1. 土木全体

土曜閉所には「適正な工期設定での受発注」が重要

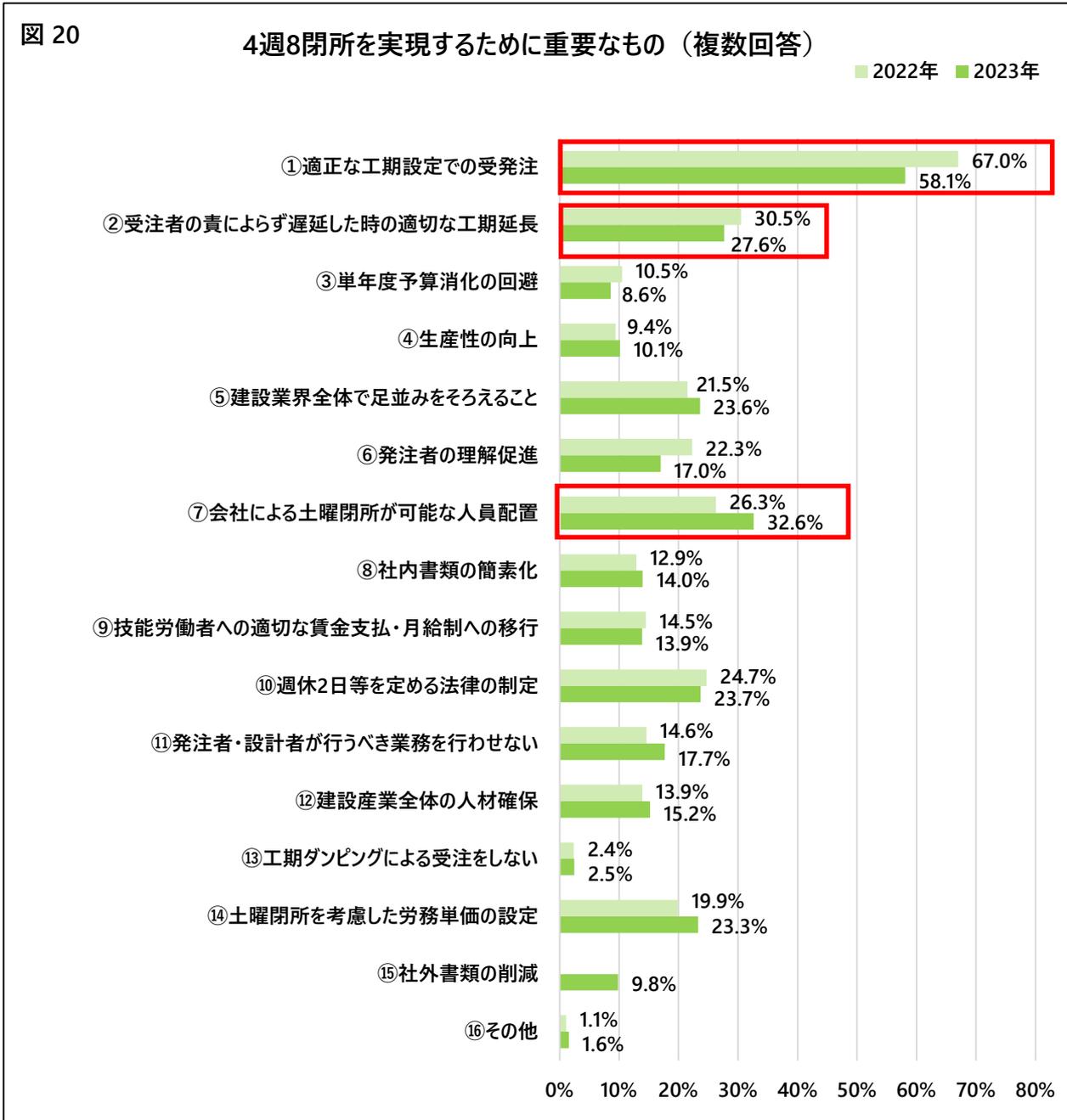


図 20 のように「4週8閉所を実現するためには何が重要か」の設問に対して、土木では「適正な工期設定での受発注」「会社による土曜閉所が可能な人員配置」「受注者の責によらず遅延した時の適切な工期延長」の回答が多かった。

2. 土建比較

土木建築いずれも「適正な工期設定での受発注」が最多

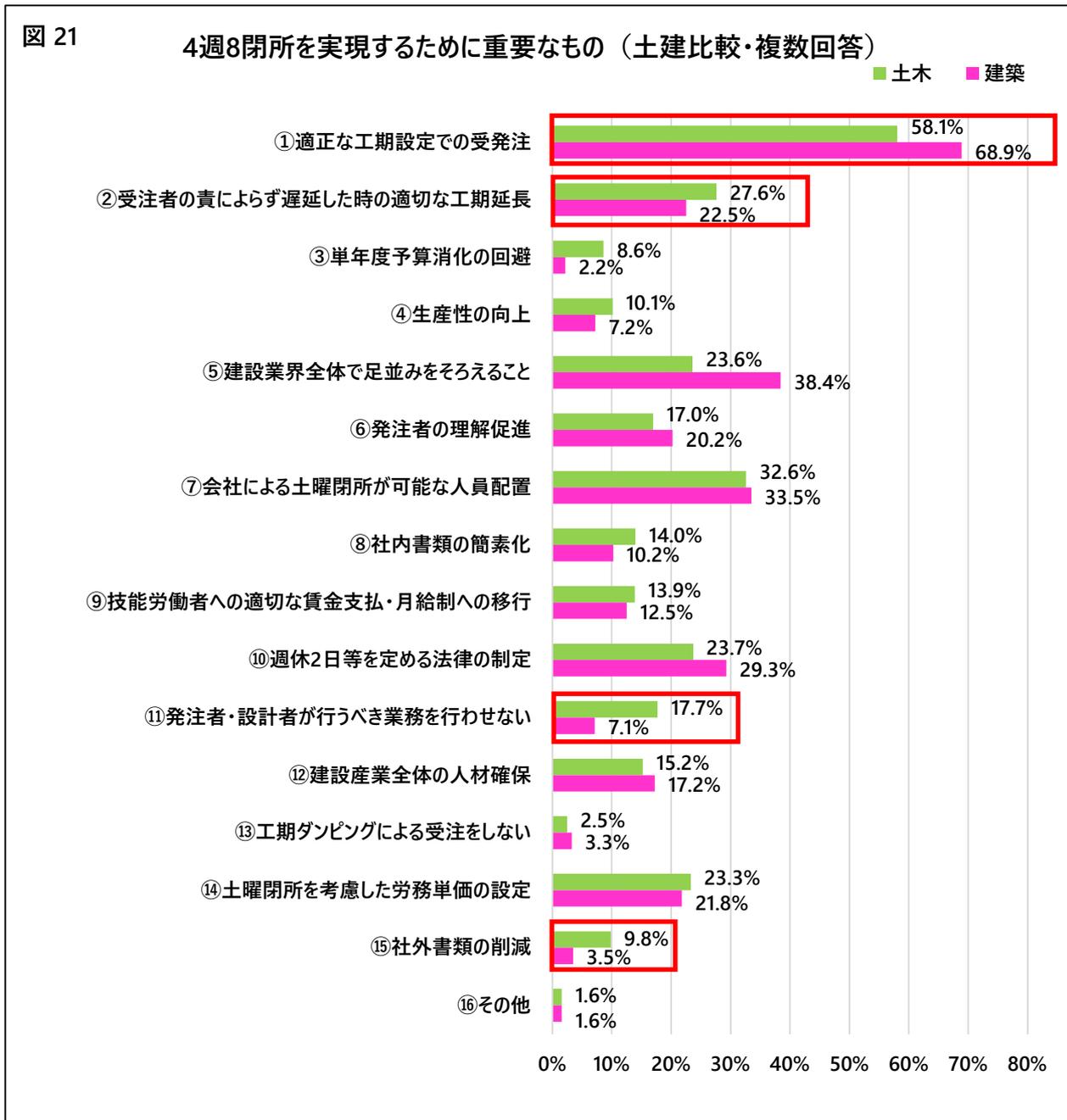


図 21 のように土木、建築ともに 4 週 8 閉所（原則土曜閉所）の実現にむけて重要なものは、「適正な工期設定での受発注」とする回答が多かった。また、土木では「受注者の責によらず遅延した時の適切な工期延長」「発注者・設計者が行うべき業務を行わせない」「社外書類の削減」といった項目が建築よりも高い割合を示した。

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。

3. 2024年までに4週8閉所の実現が困難な理由

土木・建築ともに「土日ありきの厳しい工期」が最多

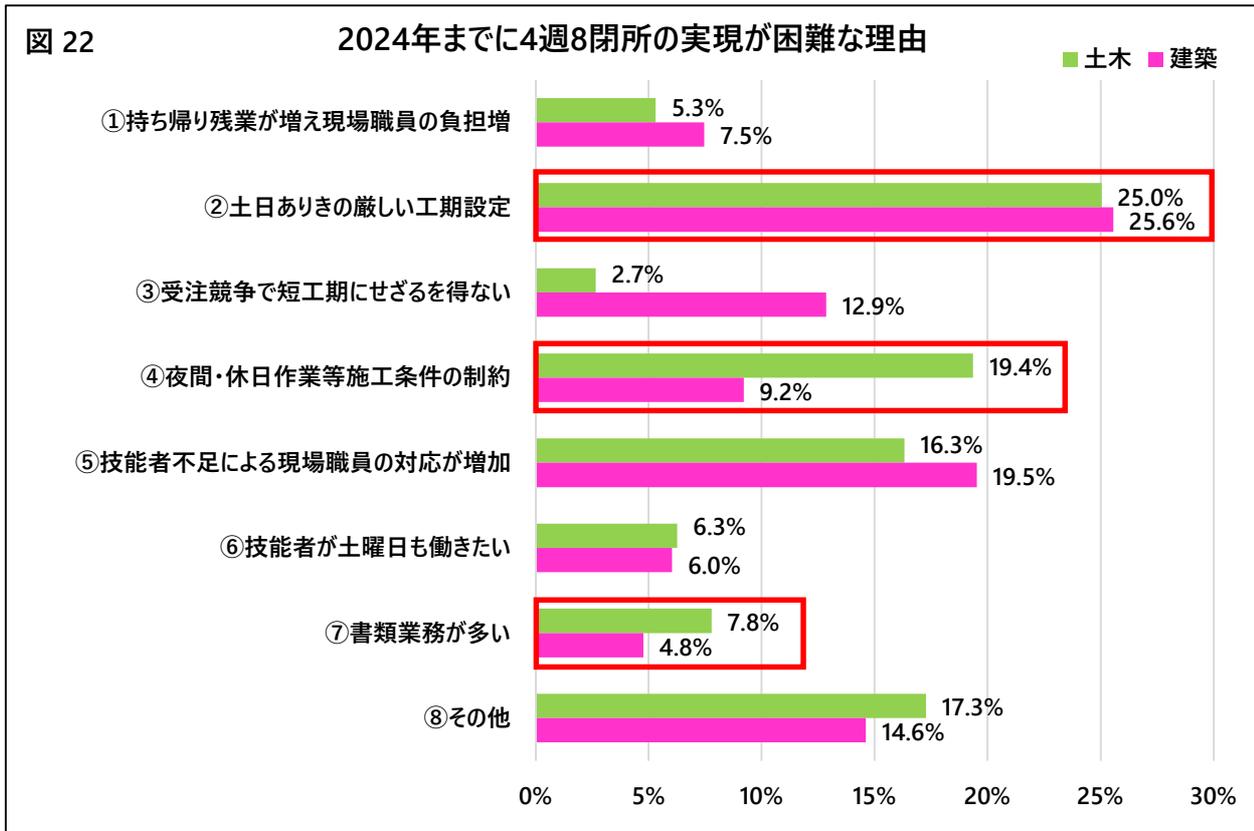
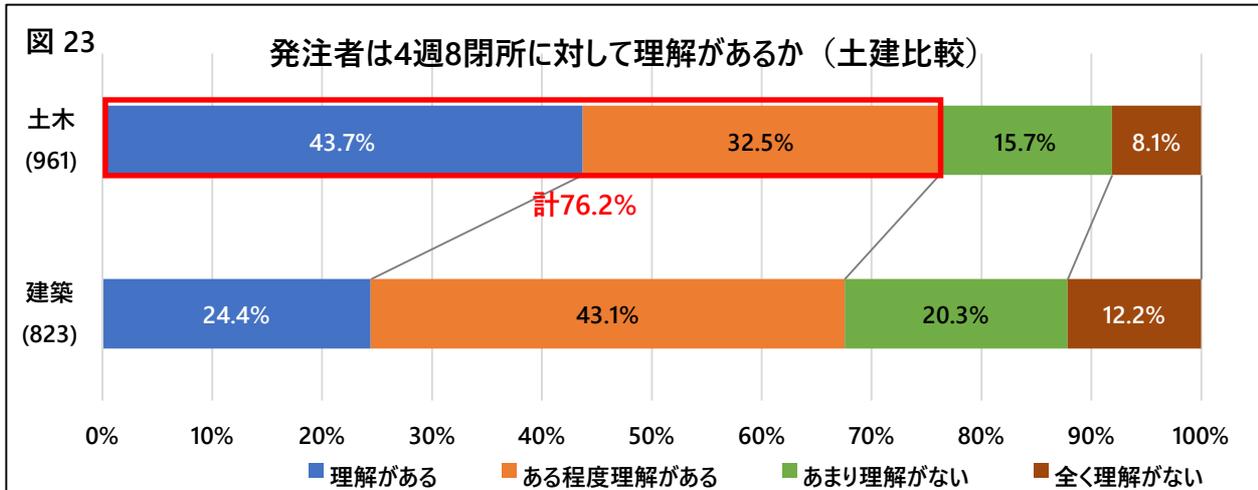


図 22 のように土木、建築ともに 2024 年までに 4 週 8 閉所（原則土曜閉所）の実現が困難な理由は、「土日ありきの厳しい工期設定」とする回答が最も多かった。また、土木では「夜間・休日作業等施工条件の制約」「書類業務が多い」といった項目が建築よりも高い割合を示した。

#### IV. 4週8閉所に対する発注者の理解について

##### 1. 発注者は4週8閉所に対して理解があるか

発注者は4週8閉所に対して理解があると土木作業所の76.2%が回答



##### 2. 整備局別

国土交通省は4週8閉所に対して理解があると直轄工事作業所の94.2%が回答

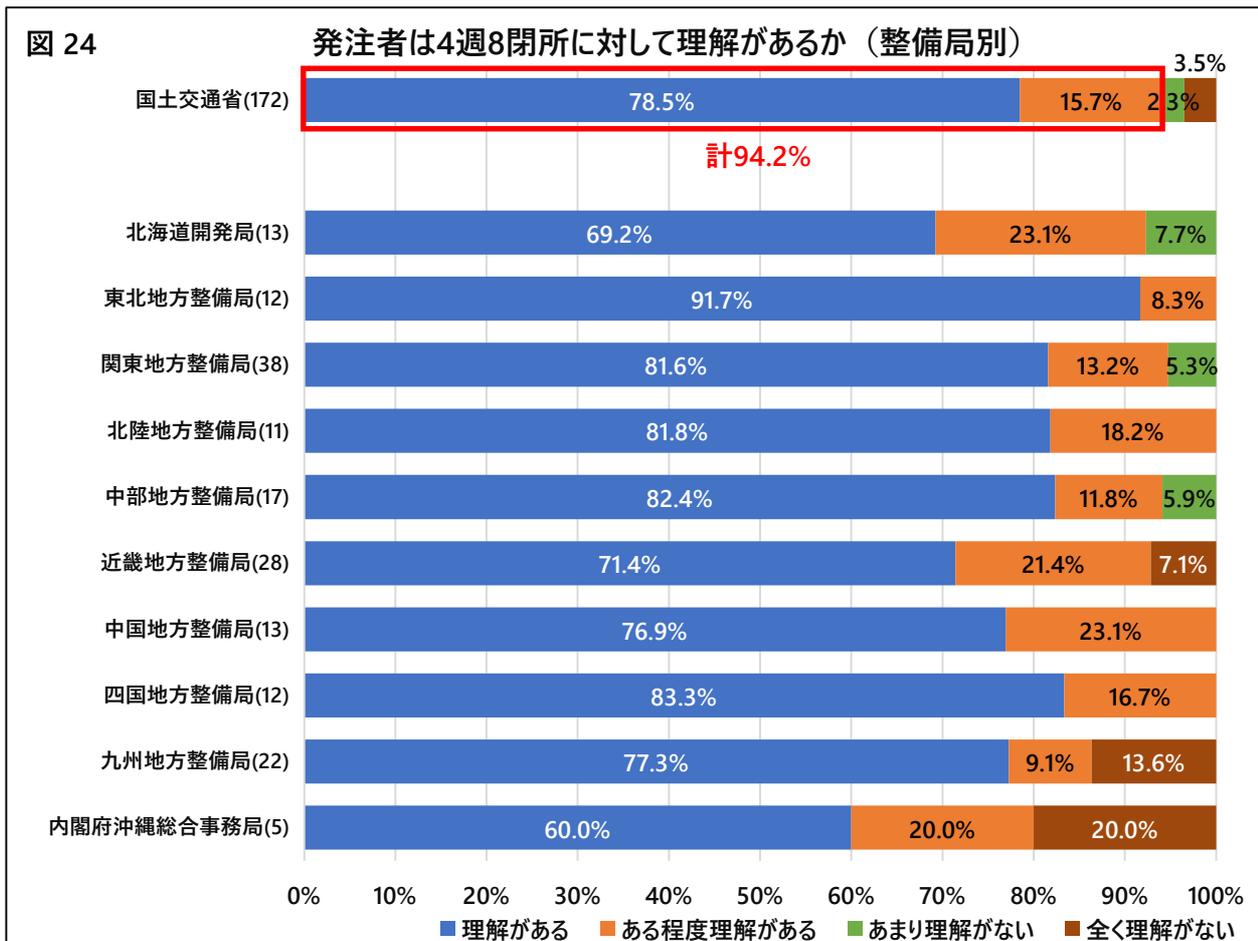


図 24 のように、すべての整備局において8割以上の作業所が4週8閉所に対して「理解がある」「ある程度理解がある」と回答した。

3. 発注者別

4週8閉所に対して理解があると官庁系は86.2%、民間系は68.9%の作業所が回答

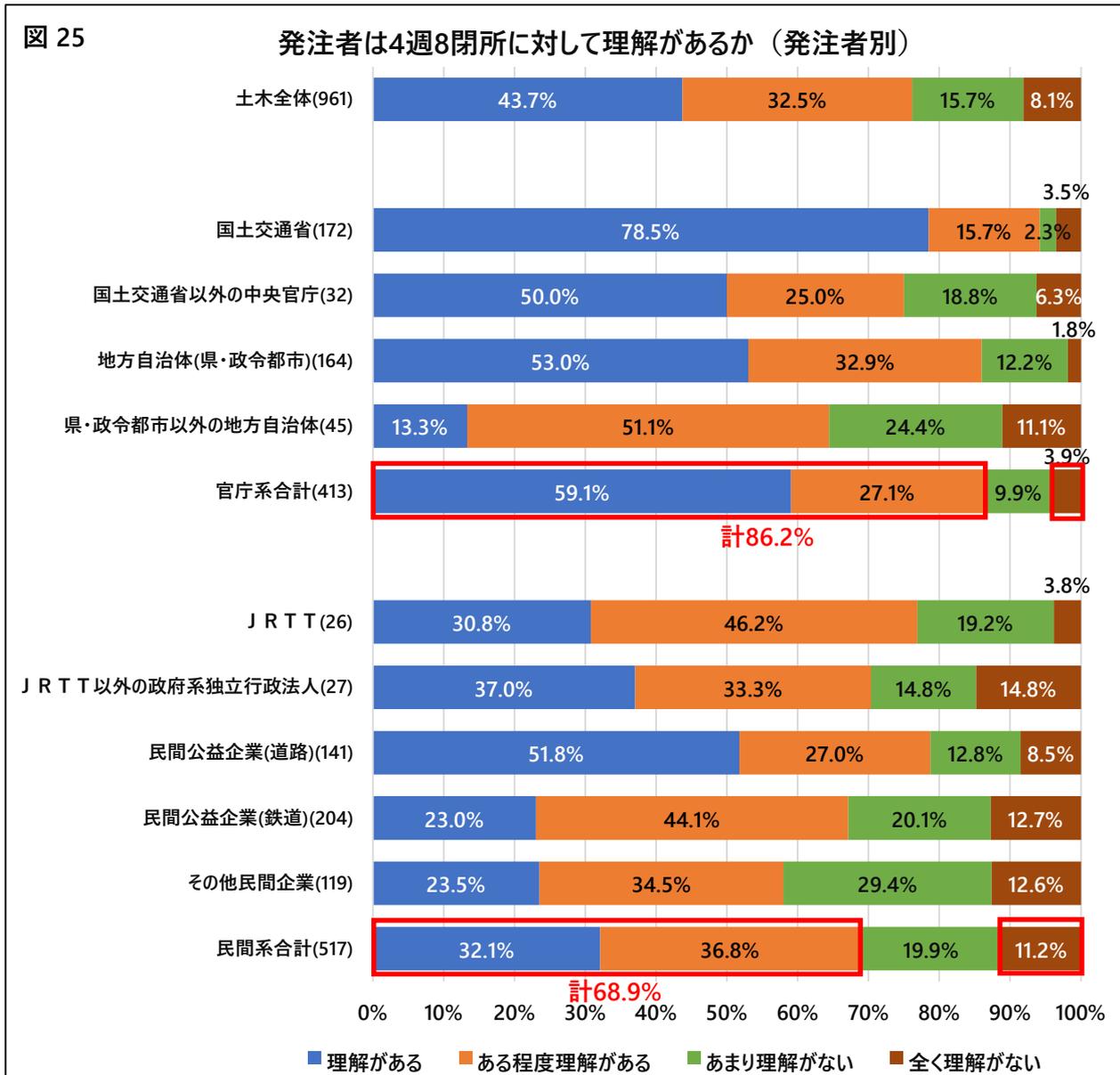
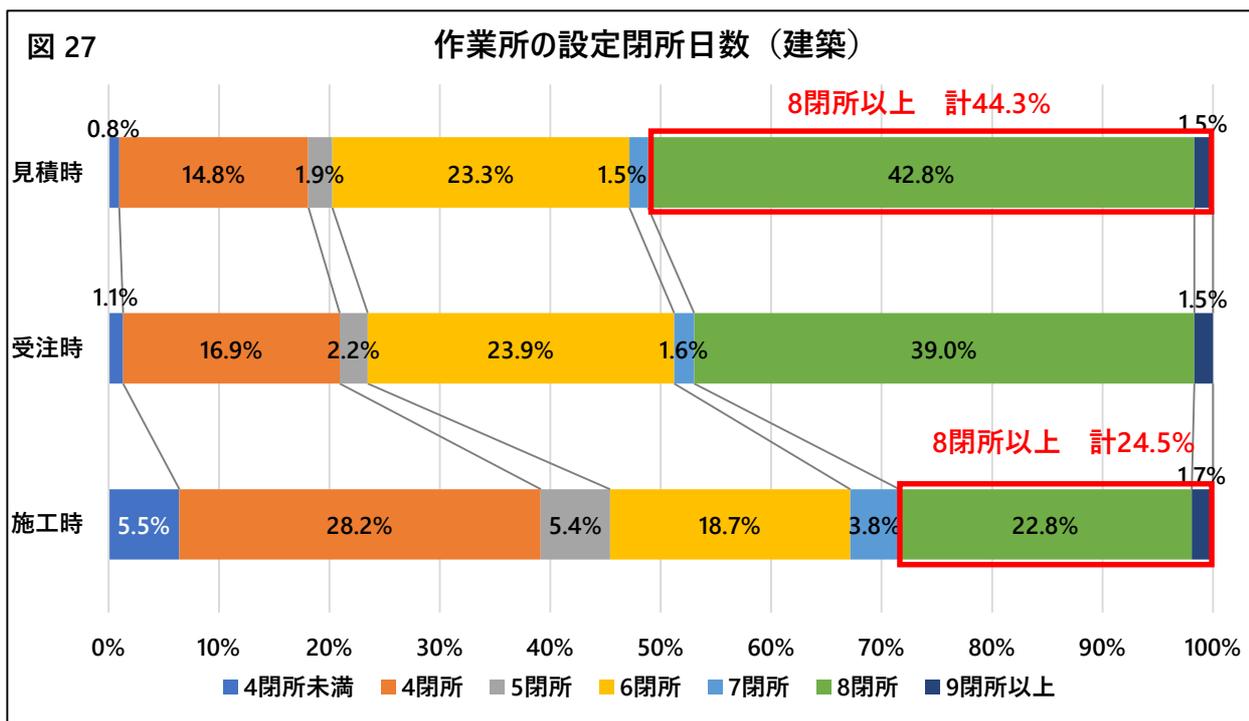
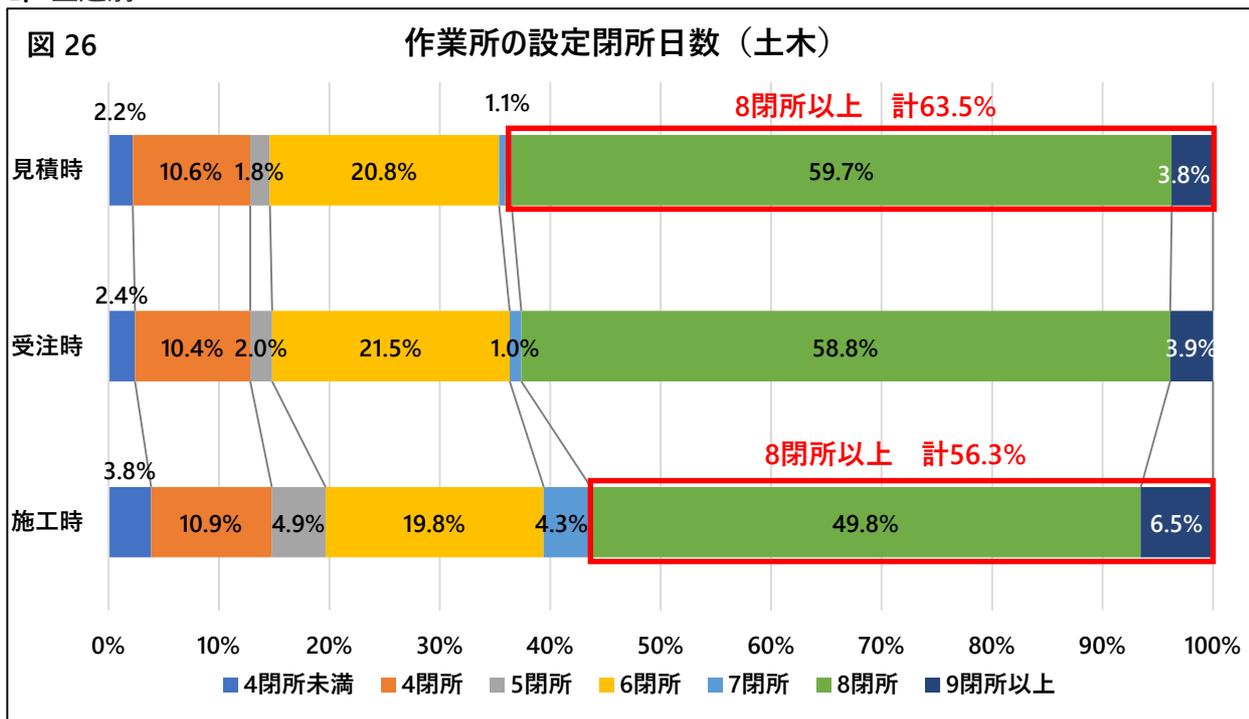


図 25 のように発注者別に見ると、官庁系発注者では、86.2%の作業所が4週8閉所に対して「理解がある」「ある程度理解がある」と回答した。民間系発注者では、68.9%の作業所が「理解がある」「ある程度理解がある」と回答した。

一方で、「全く理解がない」と回答した割合は、官庁系発注者では3.9%、民間系発注者では11.2%だった。

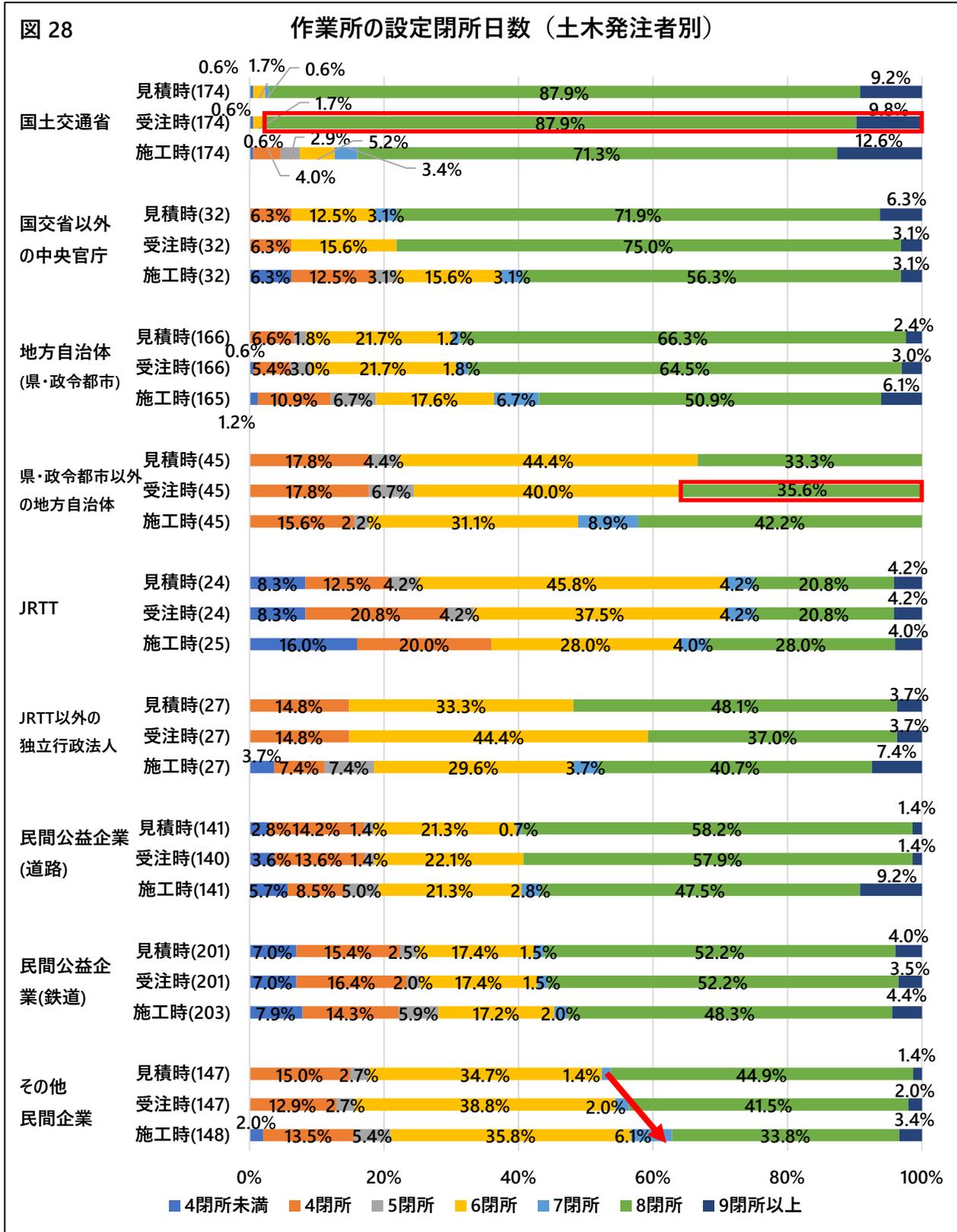
## V. 見積時・受注時・施工時の閉所日数推移について

### 1. 土建別



土建別に見積時、受注時、現在（施工時）の「各作業所で設定されているひと月あたりの閉所日数の推移」について質問したところ、土木では、見積時のひと月あたり8閉所以上の割合が63.5%、施工時のひと月あたり8閉所以上の割合が56.3%となった（図26）。また、建築では、見積時のひと月あたり8閉所以上の割合が44.3%、施工時のひと月あたり8閉所以上の割合が24.5%となった（図27）。

2. 発注者別

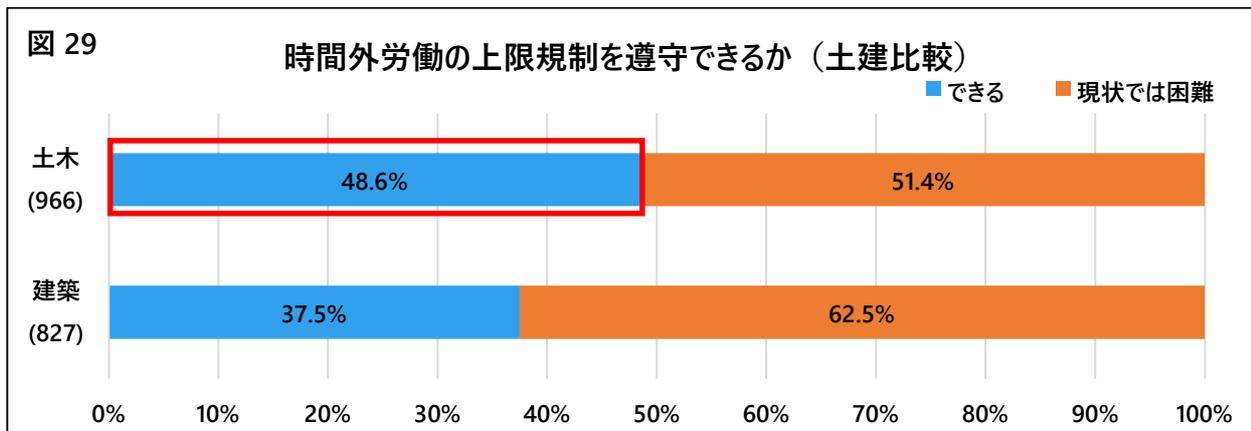


国交省発注工事では、受注時に8閉所以上の設定をした作業所の割合が97.7%と高く、国交省の週休2日制工事の施策の効果がうかがえる。一方、県・政令都市以外の地方自治体では35.6%と低く、週休2日制工事の普及が求められる。また、その他民間企業では、見積時、受注時、施工時にかけて8日以上閉所した作業所数が減少している。

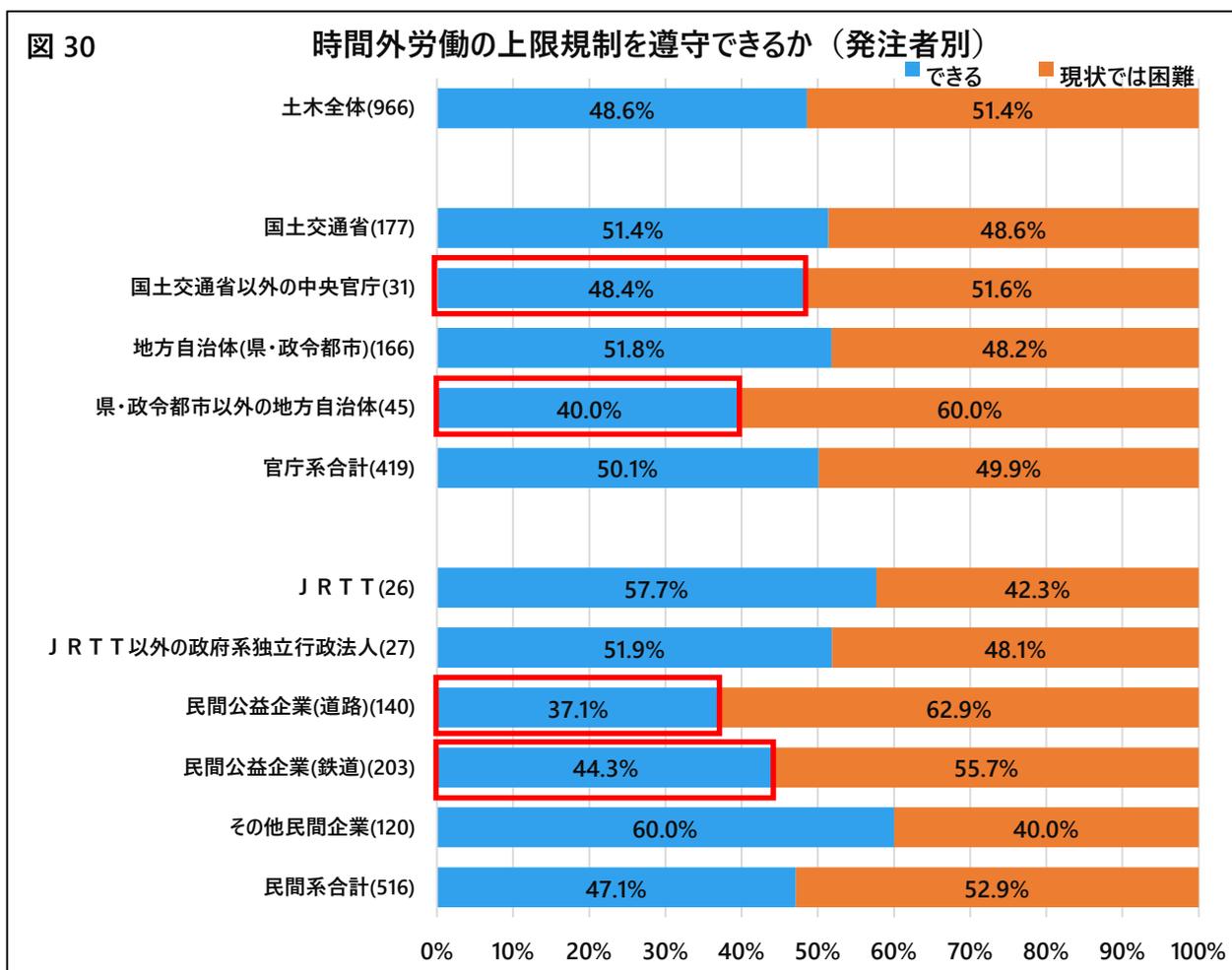
## VI. 時間外労働の上限規制について

### 1. 土木全体

「時間外労働の上限規制を遵守できる」と回答した作業所は 48.6%



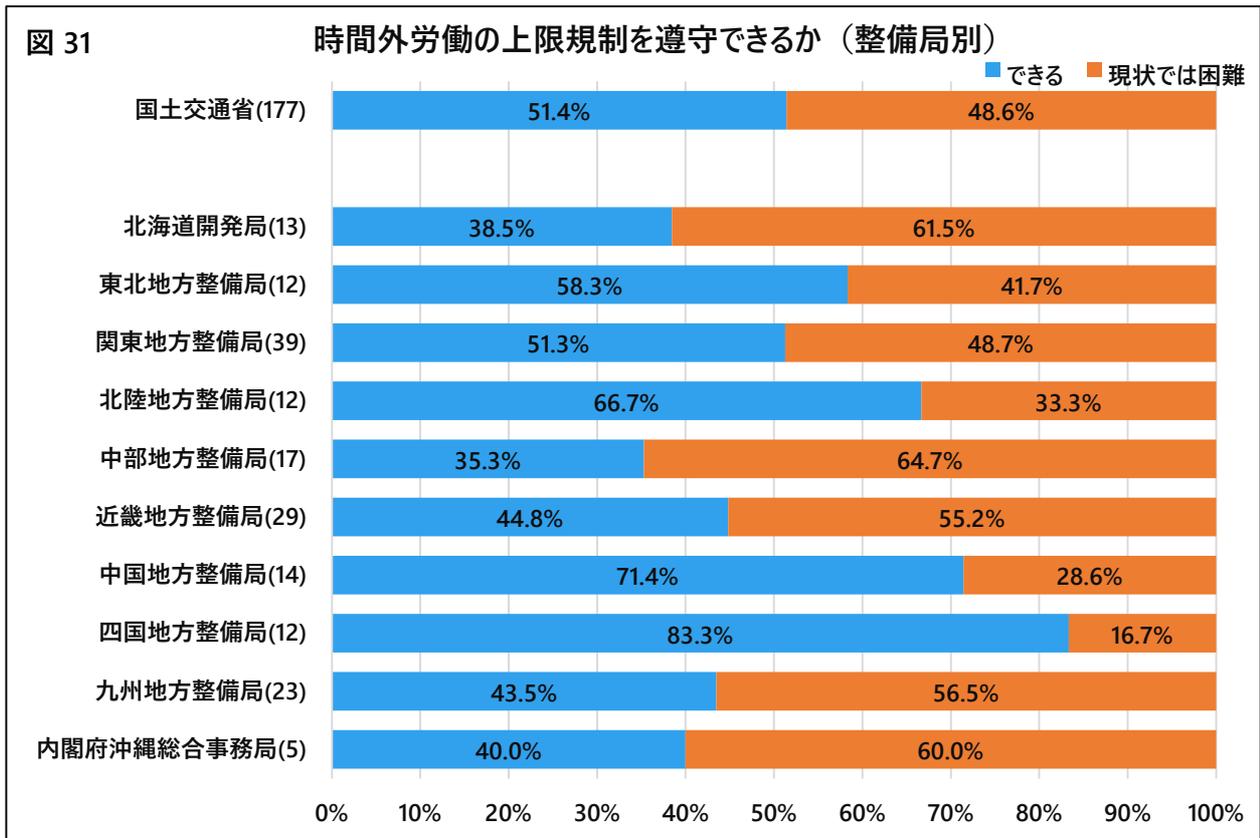
### 2. 発注者別



「2024 年 4 月以降、時間外労働の上限規制を遵守できるか」との問いに対し、土木の作業所では、48.6%が「遵守できる」と回答した（図 29）。発注者別では「国土交通省以外の中央官庁」「県・政令都市以外の地方自治体」「民間公益企業(道路)」「民間公益企業(鉄道)」が、土木全体平均の 48.6%を下回った（図 30）。

### 3. 整備局別

「時間外労働の上限規制を遵守できる」は、各地方整備局で回答にばらつきあり



### 4. 上限規制を遵守することが困難な理由

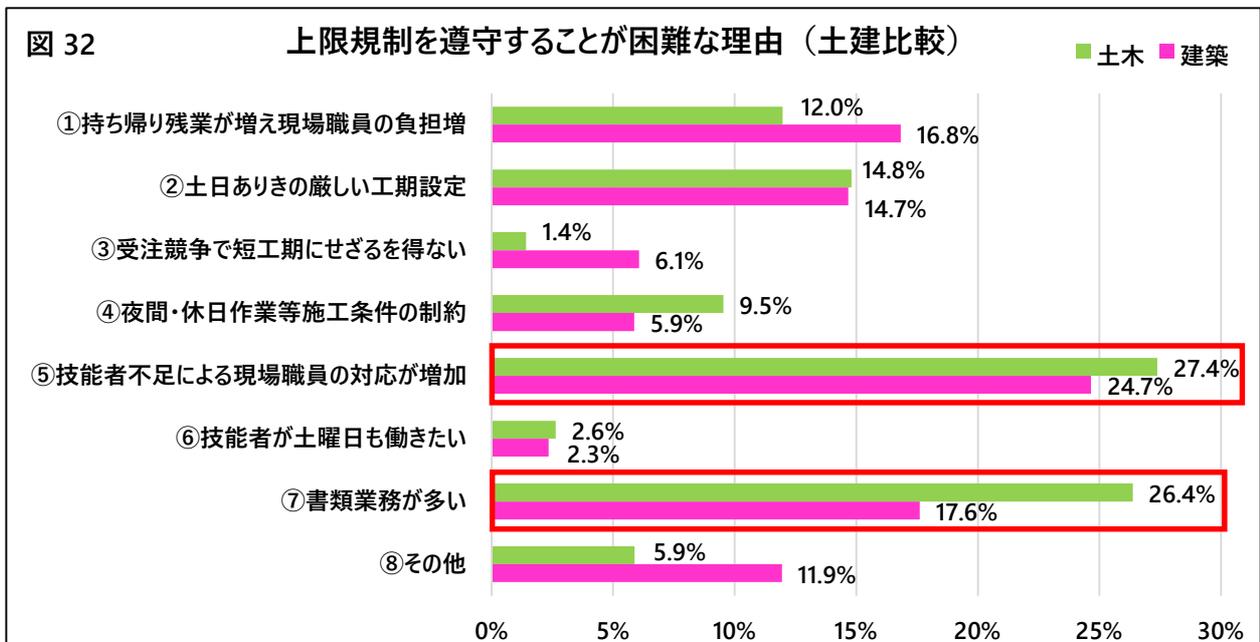


図 32 のように「上限規制を遵守することが困難な理由」として、「技能者不足による現場職員の対応が増加」「書類業務が多い」との回答が多かった。

## VII. 国交省の各種施策の状況について

### 1. 検査書類限定型工事

国交省発注工事において検査書類限定型工事は46.3%が該当、19.5%が業務効率向上

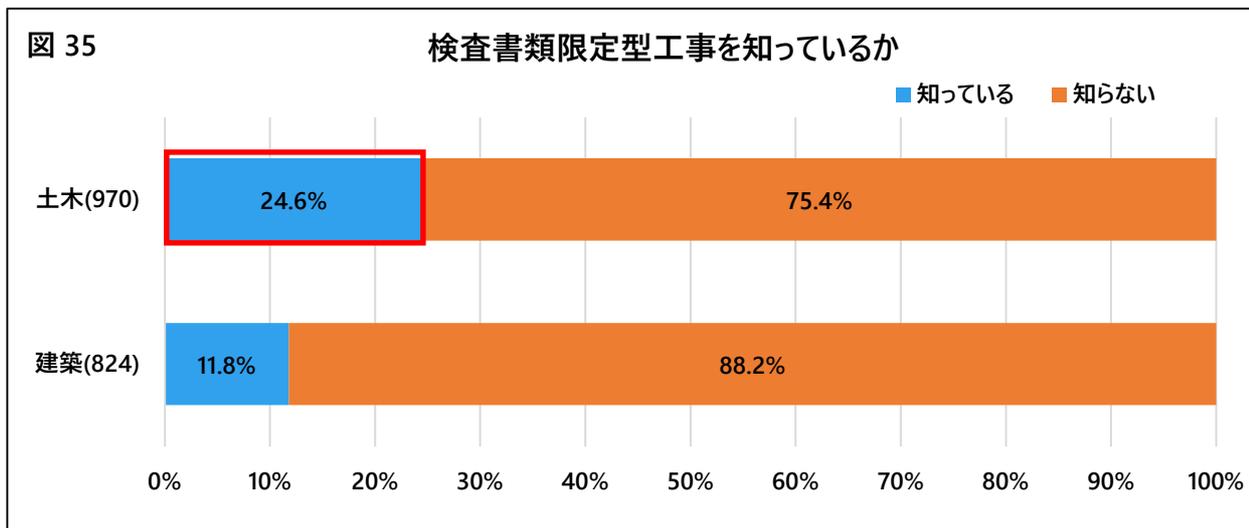
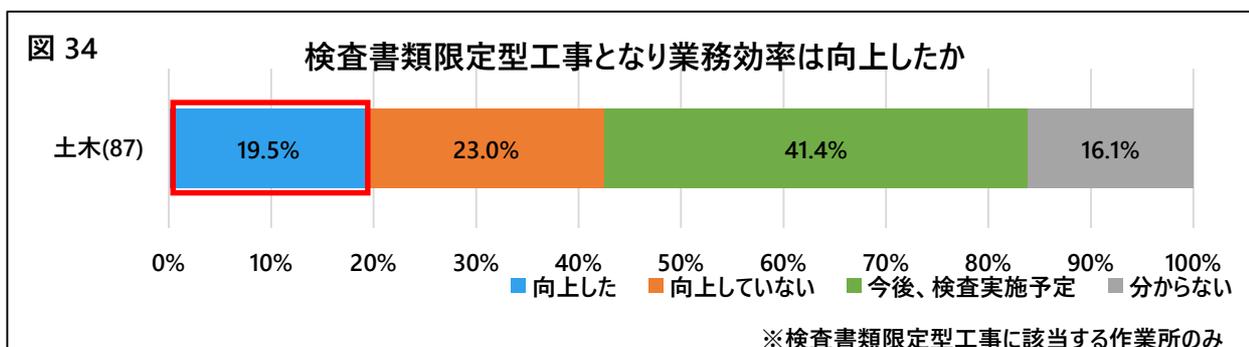
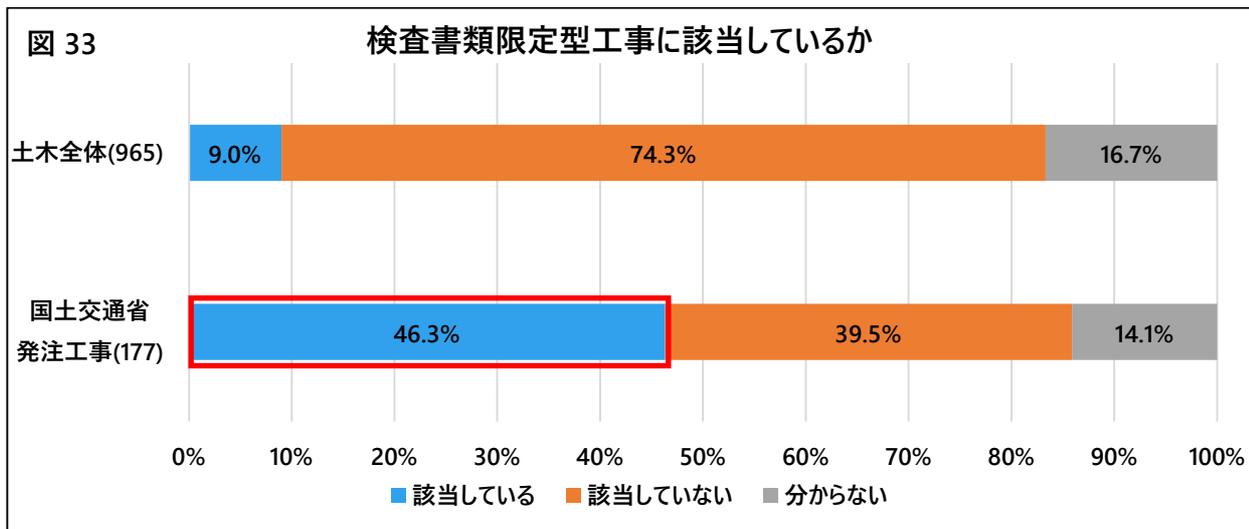


図 33 のように検査書類限定型工事は、土木工事全体の 9.0%、国土交通省発注工事の 46.3% が該当している。図 35 のように「検査書類限定型工事を知っている」と回答した作業所は土木全体の 24.6% だった。また、前ページの図 32 「上限規制を遵守することが困難な理由」に対し、「書類業務が多い」との回答が 26.4% あることより、検査書類限定型工事の普及・拡大が求められる。

## 2. BIM/CIM の導入

土木工事において 28.7%が BIM/CIM を導入、うち 68.0%が業務効率向上と回答

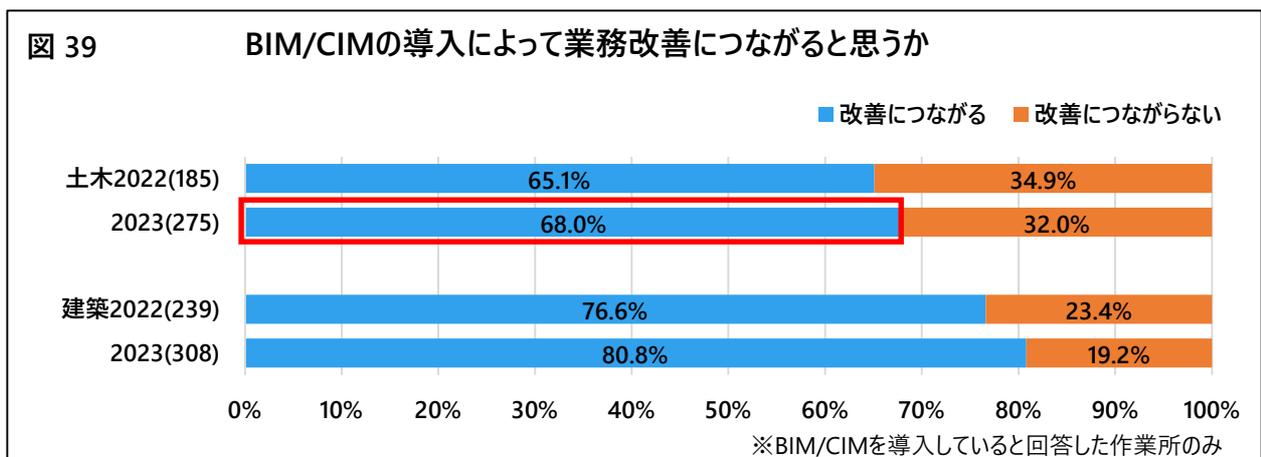
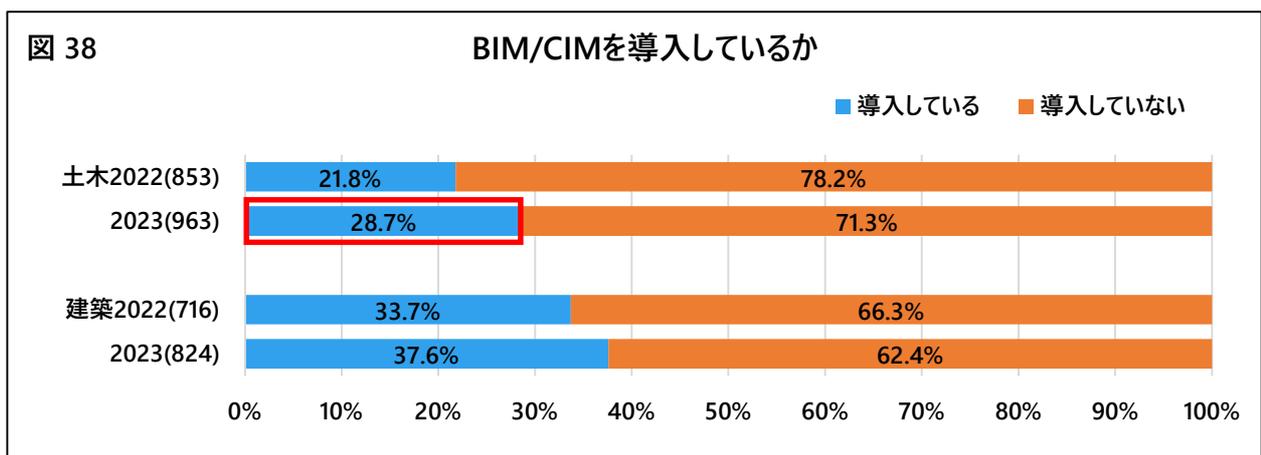
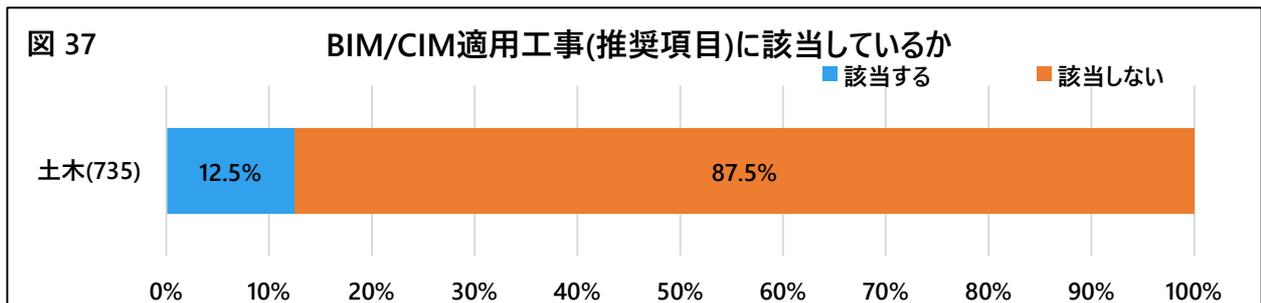
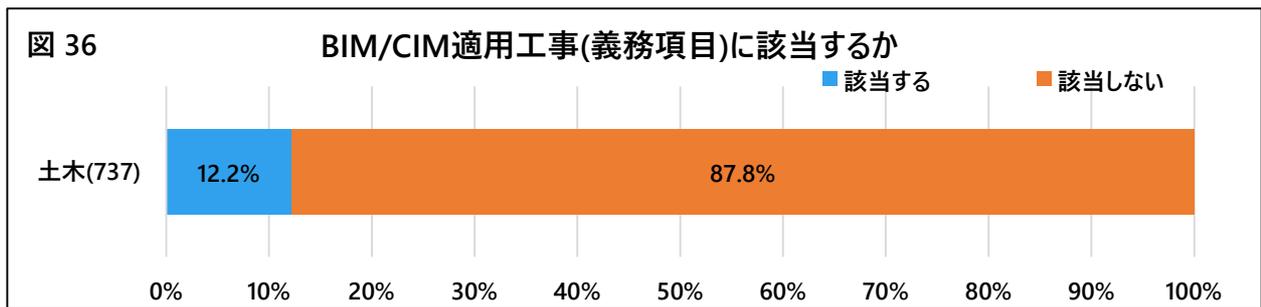
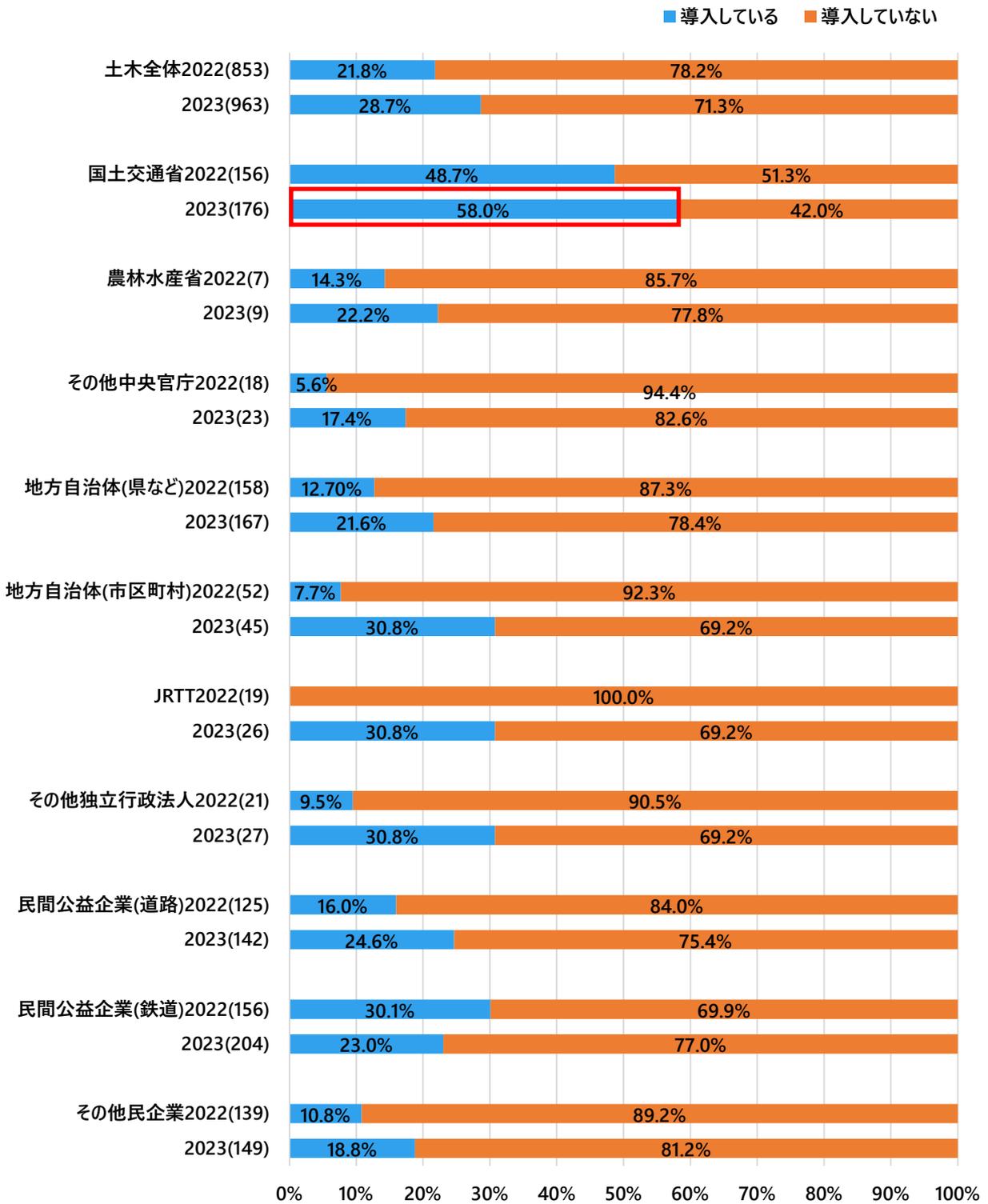


図 40

BIM/CIMの導入状況(発注者別)



「BIM/CIM」の導入は、各地方整備局でばらつきあり

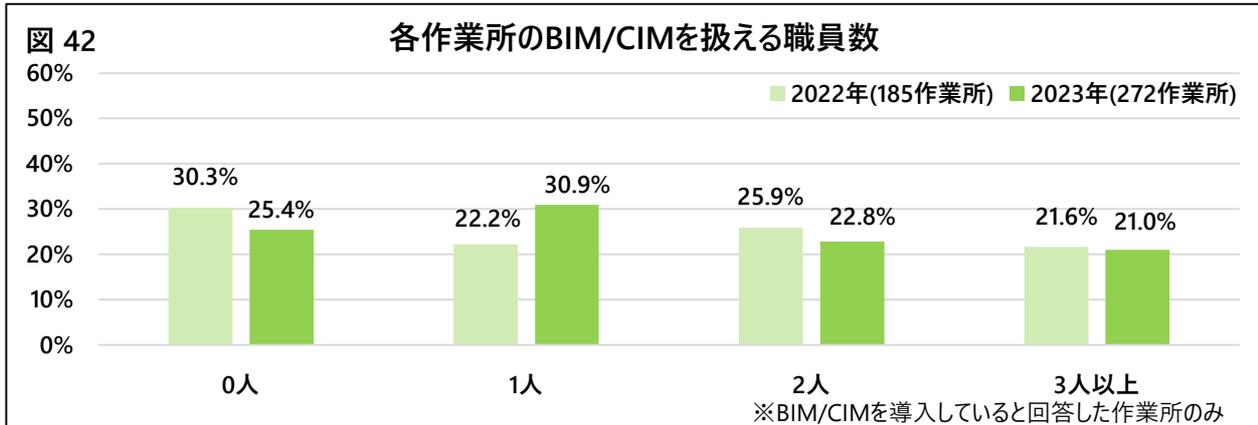
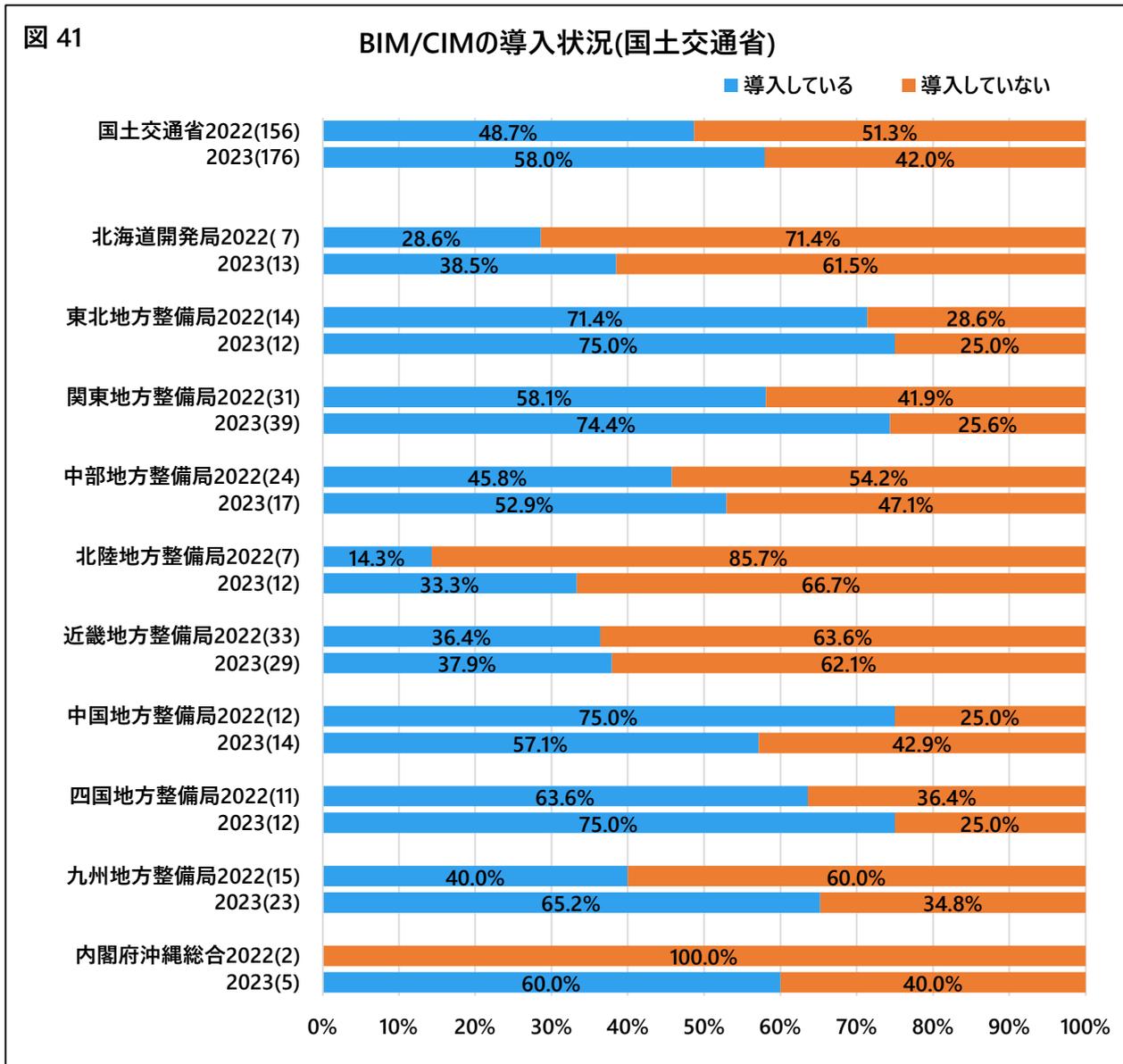


図 38 の土木作業所全体では、BIM/CIM を導入している割合は 28.7% だったが、図 40 の国土交通省の作業所では、58.0% と高く、昨年と比較すると 9.3% 増加した。また、図 39 のように「BIM/CIM の導入によって業務改善につながる」と回答した割合が 68.0% であり、業務効率向上にむけて、今後さらなる普及が望まれる。

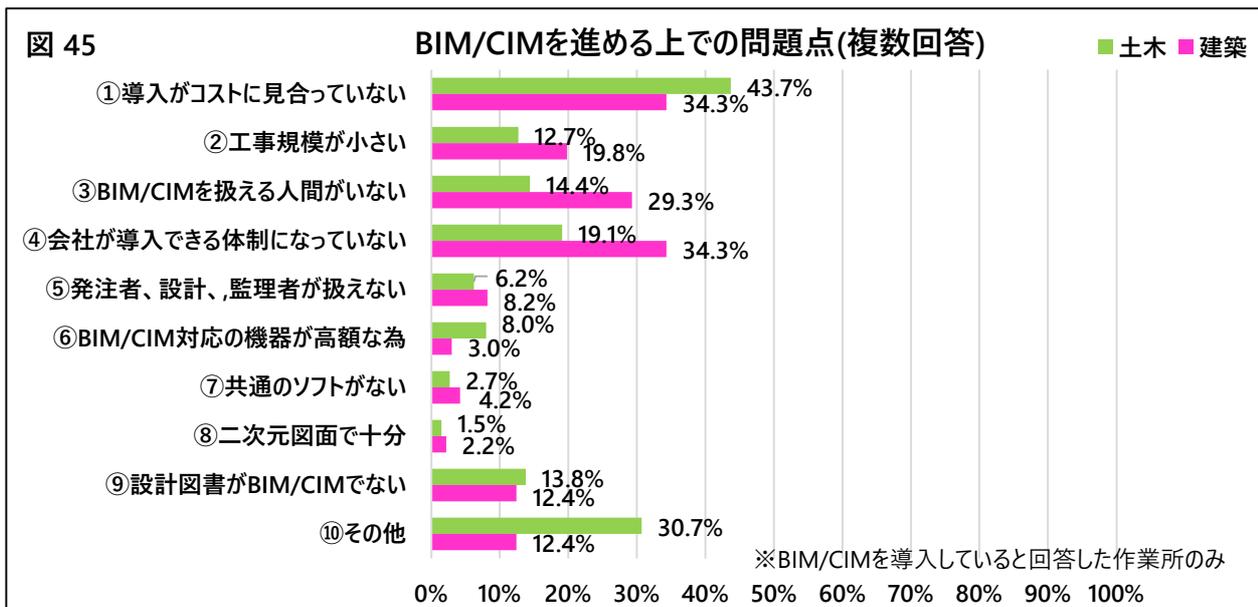
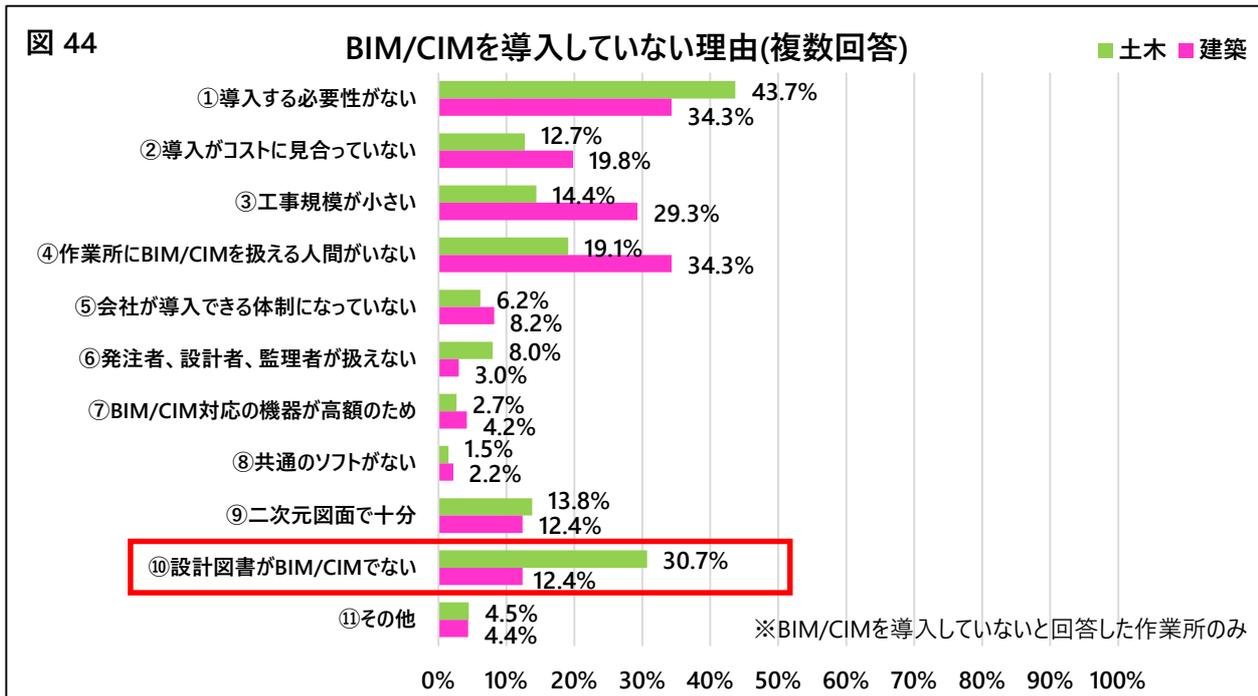
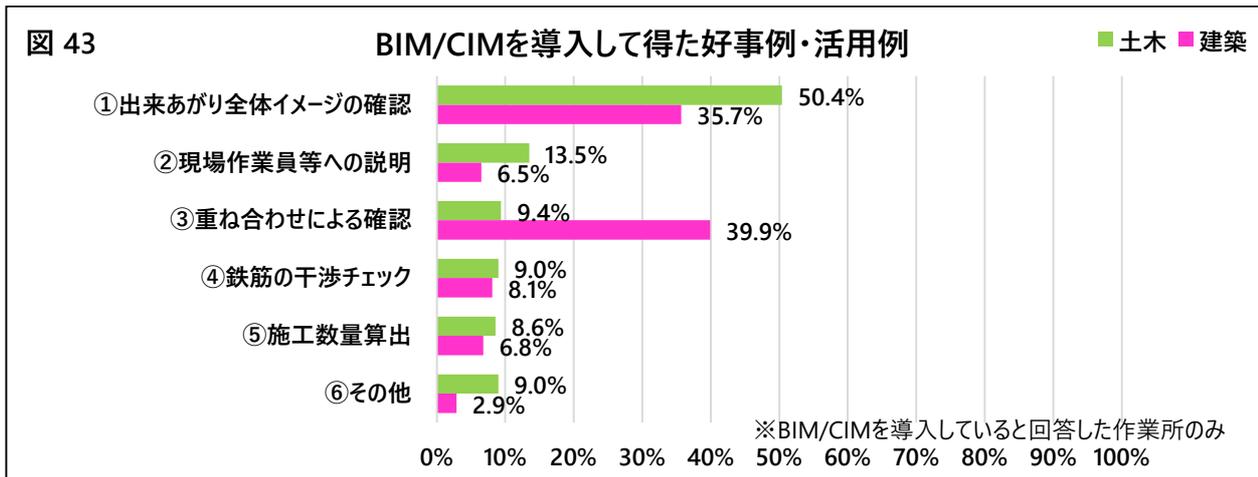


図 44 のように「BIM/CIM を導入していない理由」においては、「⑩設計図書が BIM/CIM でない」の回答が多く、設計図書など上流からの普及が求められる。

## VIII. 着工、竣工時期の平準化について

竣工時期は依然 3 月に集中

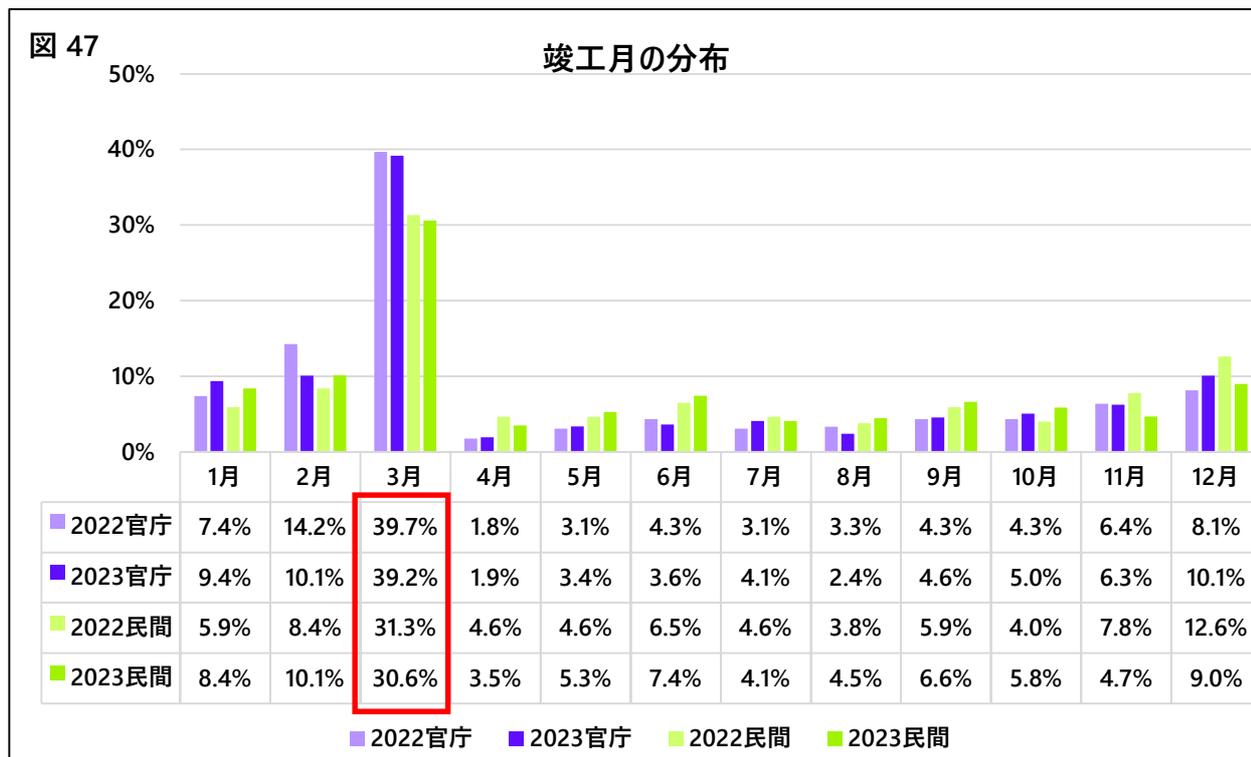
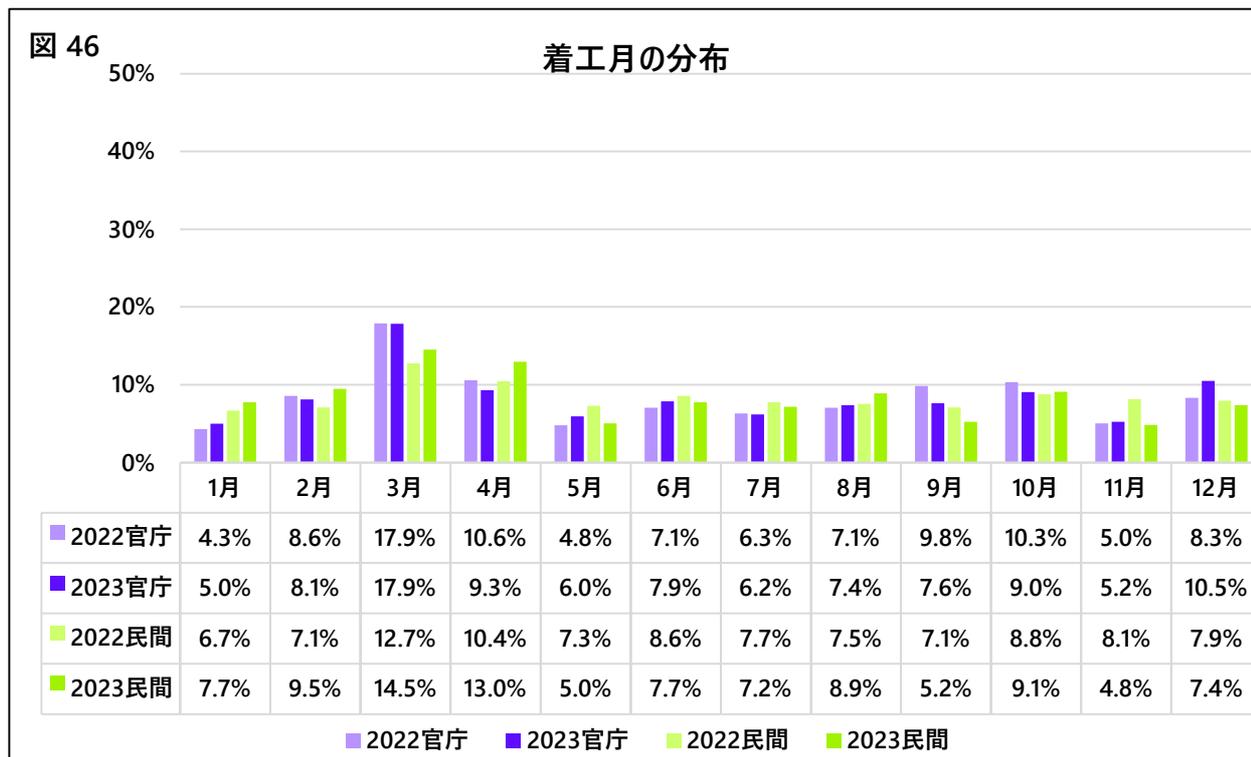


図 46 のように着工時期については、官庁・民間ともに平準化が進んでいる。図 47 のように竣工時期については、官庁工事・民間工事で 3 月竣工の工事が微減、改善の傾向がみられるが、依然として 3 月竣工の工事が突出している。技能労働者の処遇の改善、資機材の効率的な運用の点からも、竣工時期の平準化が進むことが望まれる。

## IX. 工期に関する対応について

### 1. 工事着手時遅延の対応について

土木工事の 54.9% で工事着工時の工事遅延が発生

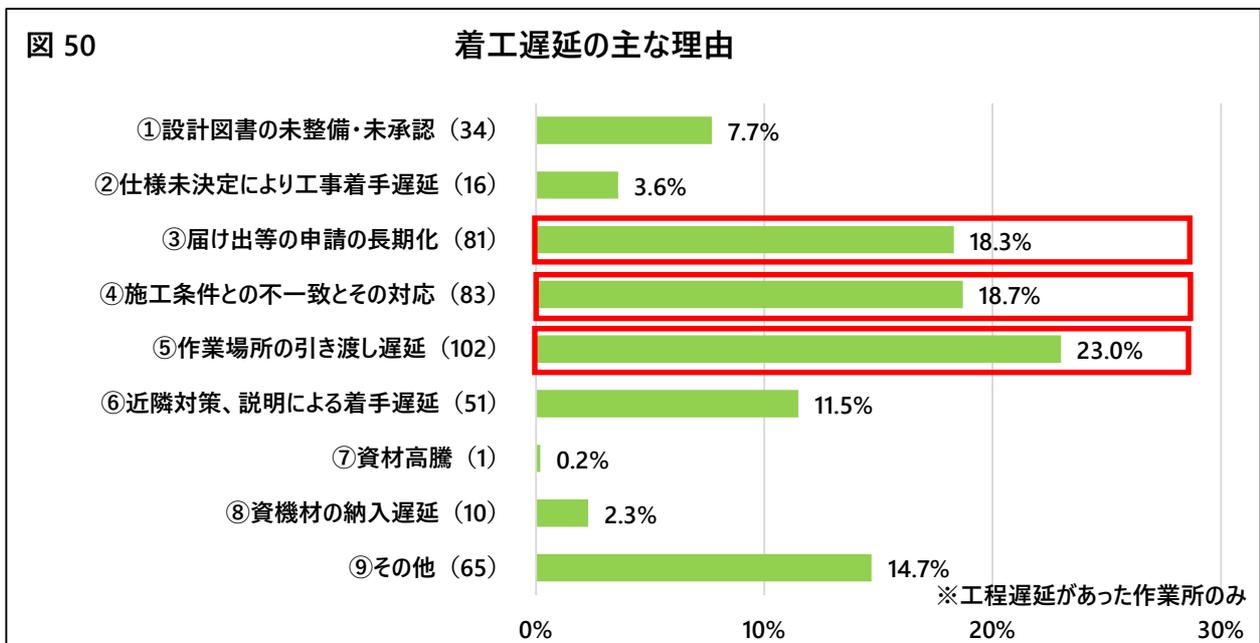
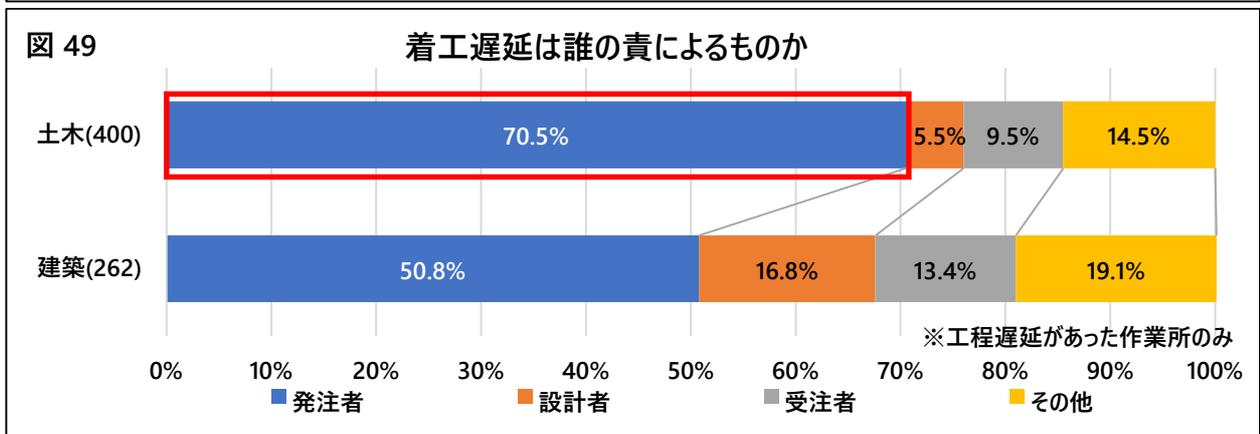
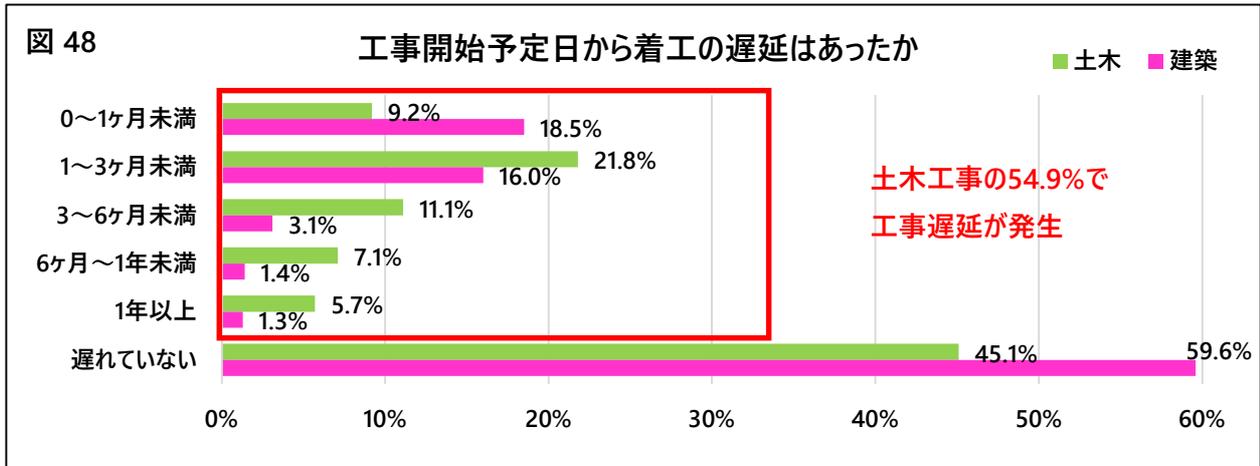


図 48「工事開始予定日から着工の遅延はあったか」の質問に対して、54.9%の作業所にて工事遅延が発生。また、図 50「着工遅延の主な理由」の質問に対しては、「作業場所の引き渡し遅延」「施工条件との不一致とその対応」「届け出等の申請の長期化」の回答が多かった。

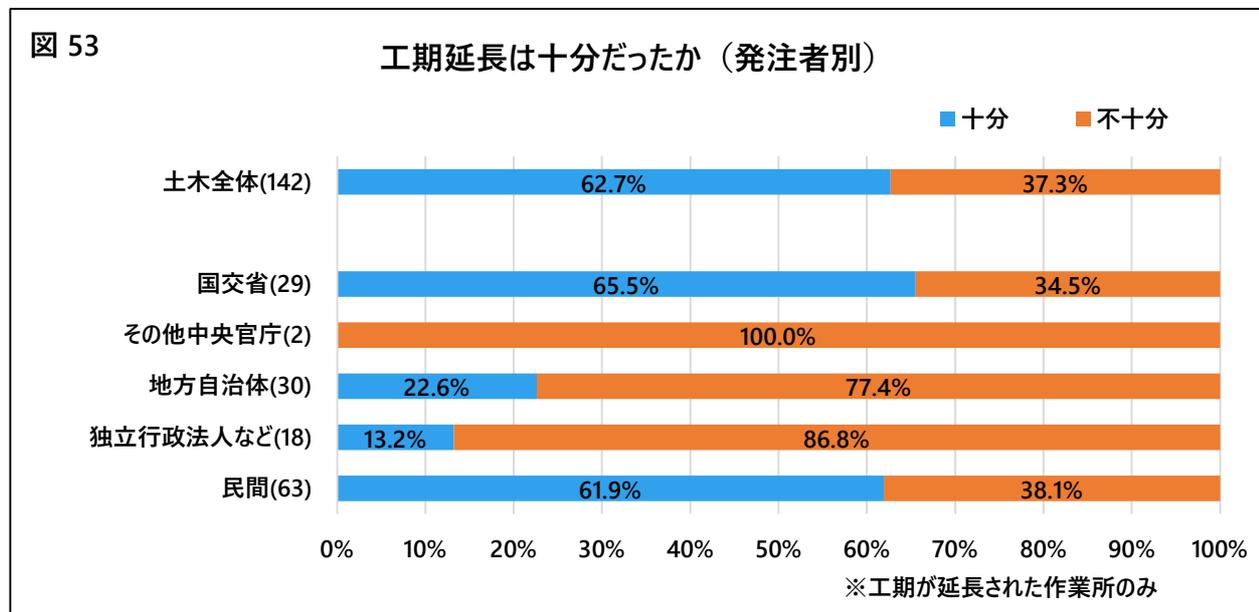
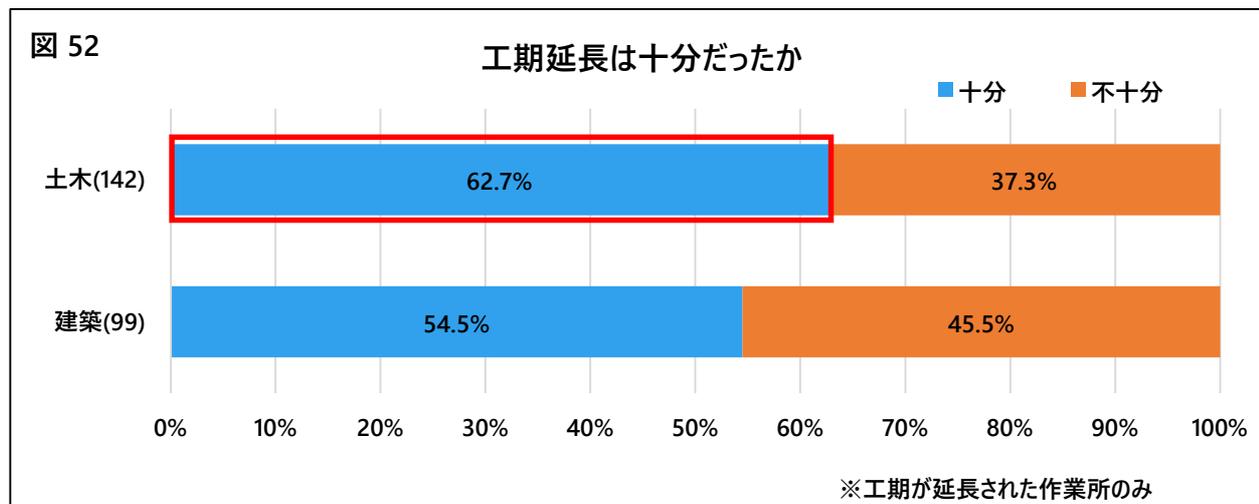
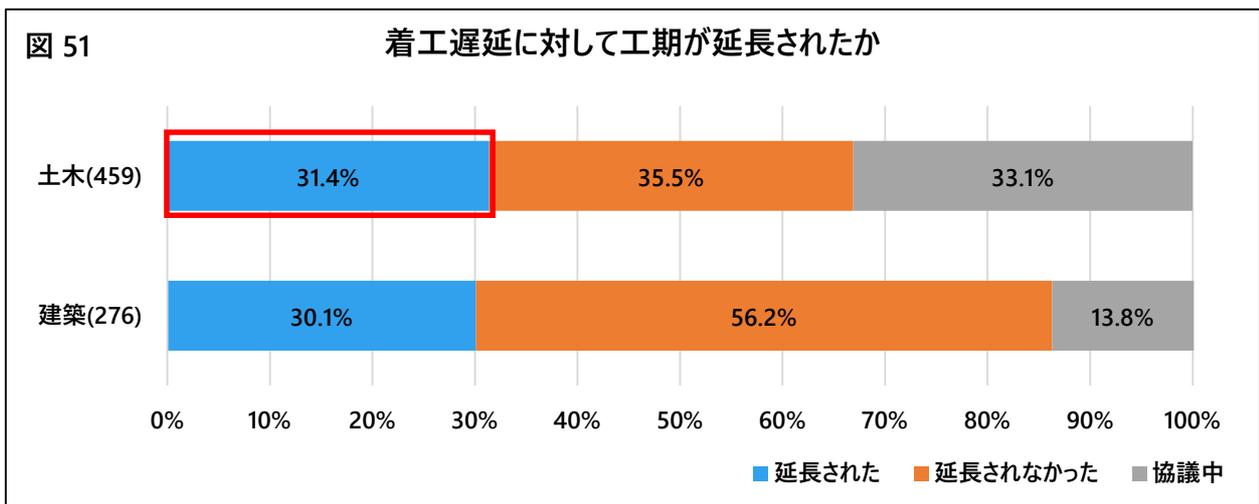


図 51 「着工遅延に対して工期が延長されたか」の質問に対して、31.4%が延長されたと回答。また、図 52 のように工期延長をされた作業所においては、62.7%の作業所が「工期延長は十分だった」と回答している。

2. 工事施工中遅延の対応について

土木工事の 61.9%で施工中の工事遅延が発生

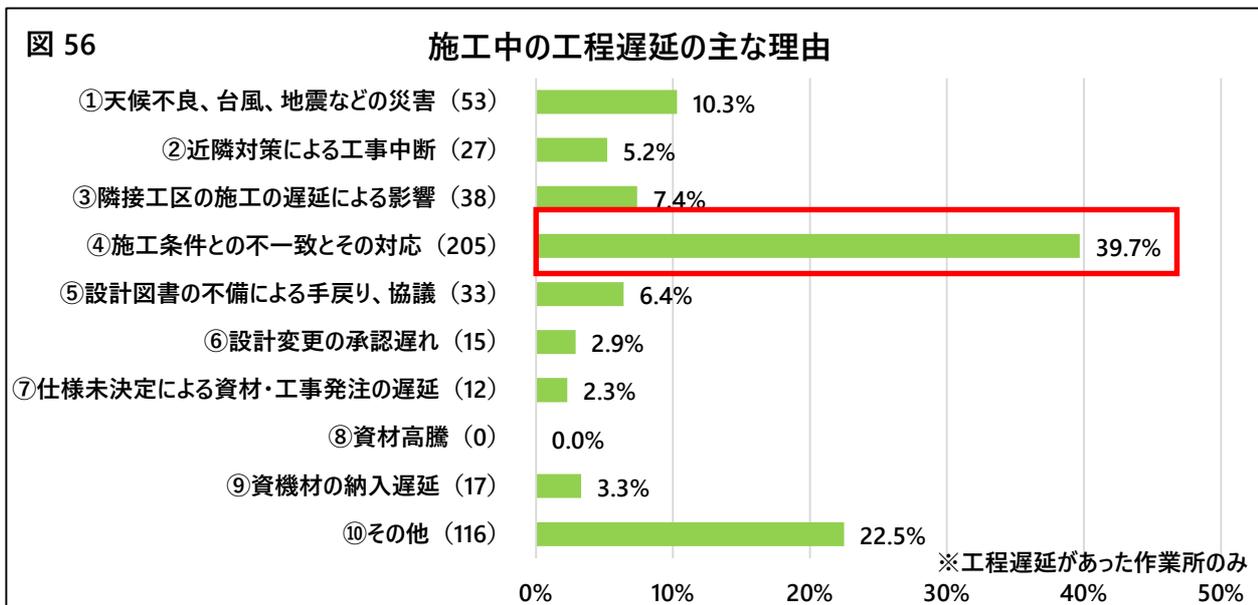
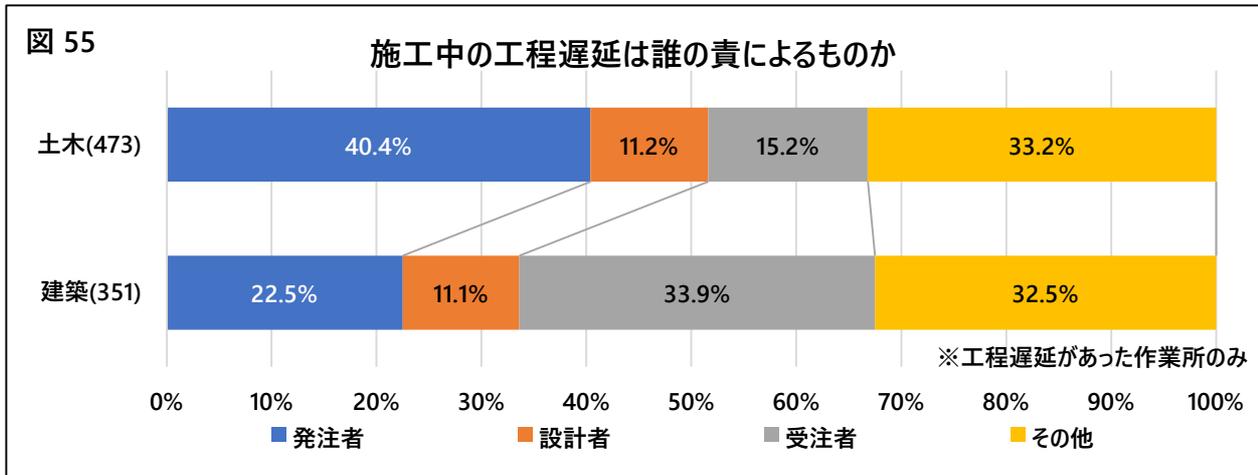
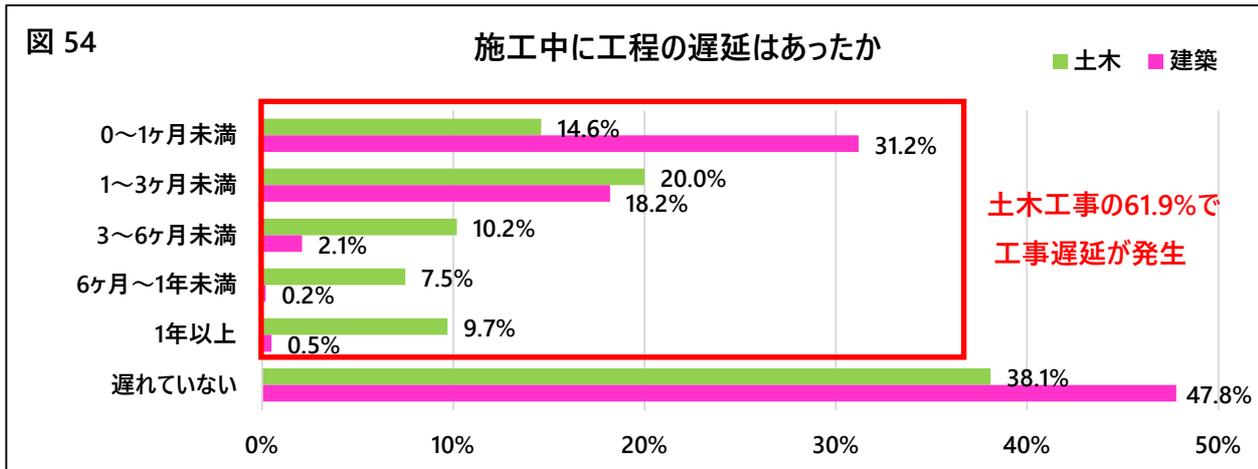


図 54「工事開始予定日から着工の遅延はあったか」の質問に対して、61.9%の作業所にて工事遅延が発生。また、図 56「施工中の工程遅延の主な理由」の質問に対しては、39.7%が「施工条件との不一致とその対応」と回答した。

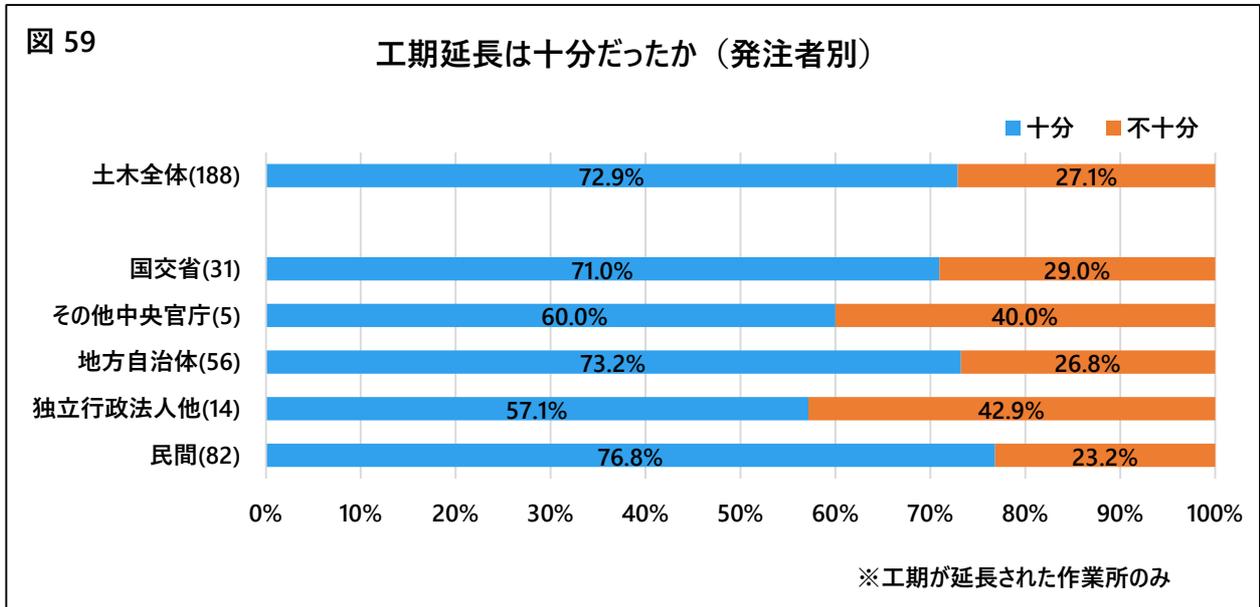
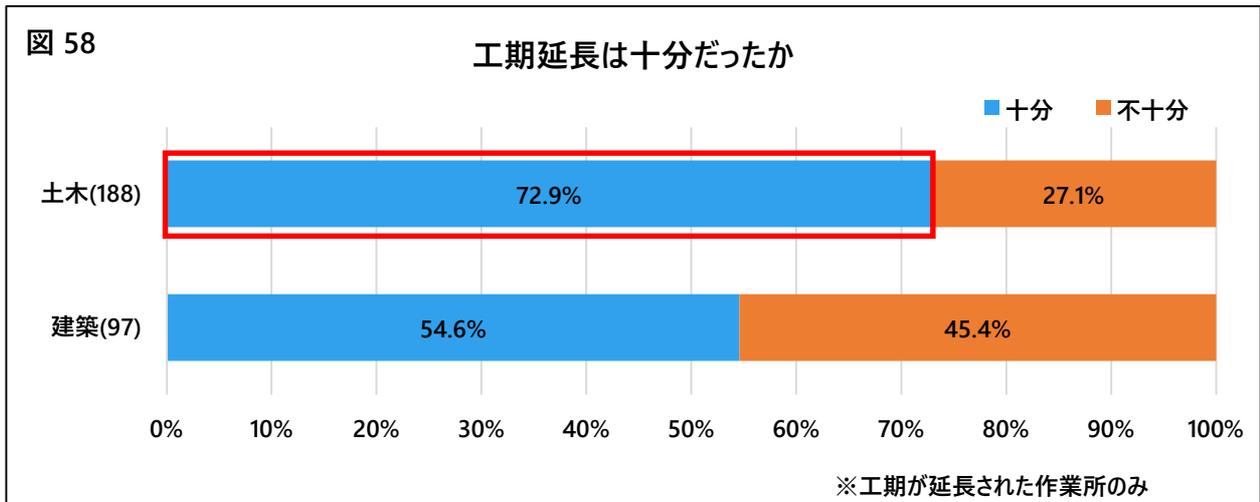
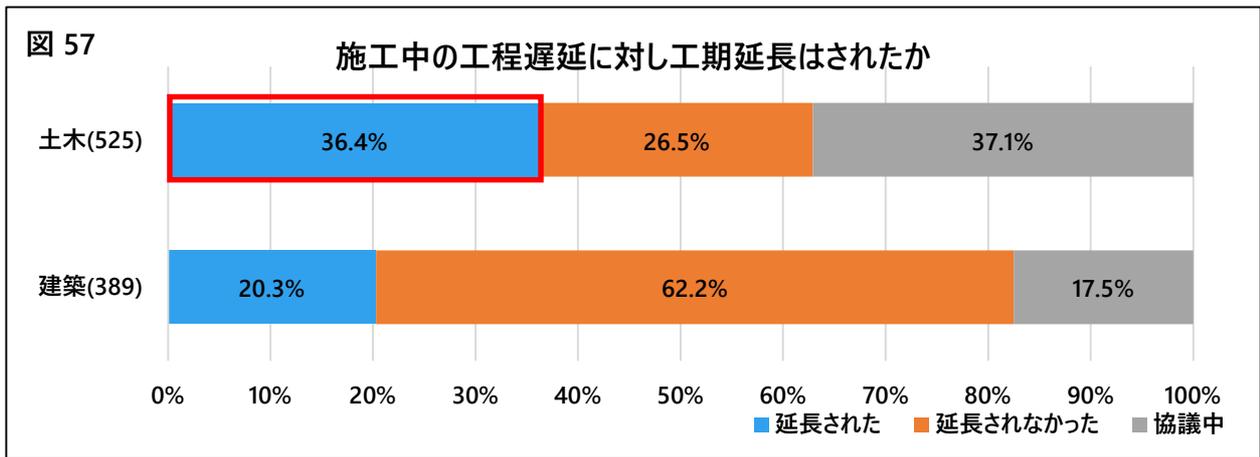


図 57「施工中の工程遅延に対し工期延長はされたか」の質問に対して、36.4%が延長されたと回答。工期延長をされた作業所は、図 58 のように 72.9%の作業所が「工期延長は十分だった」と回答している。

## X. 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

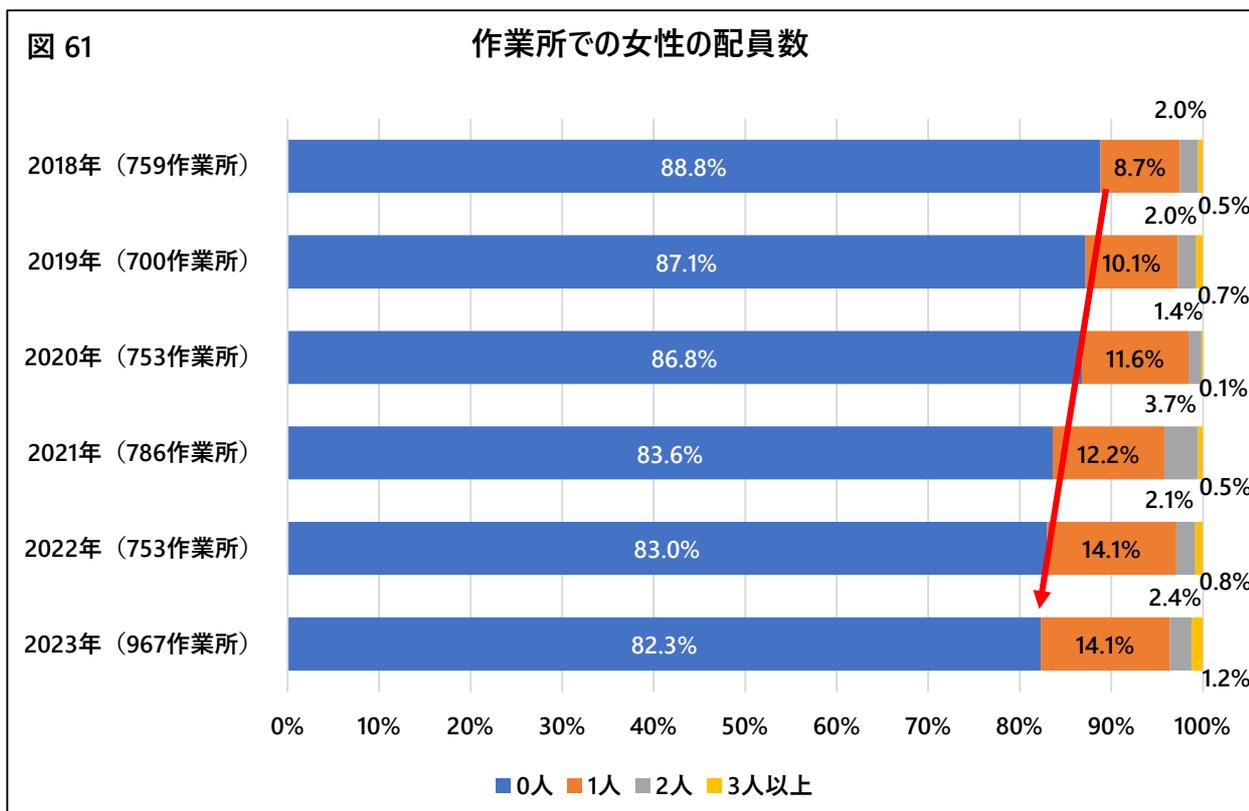
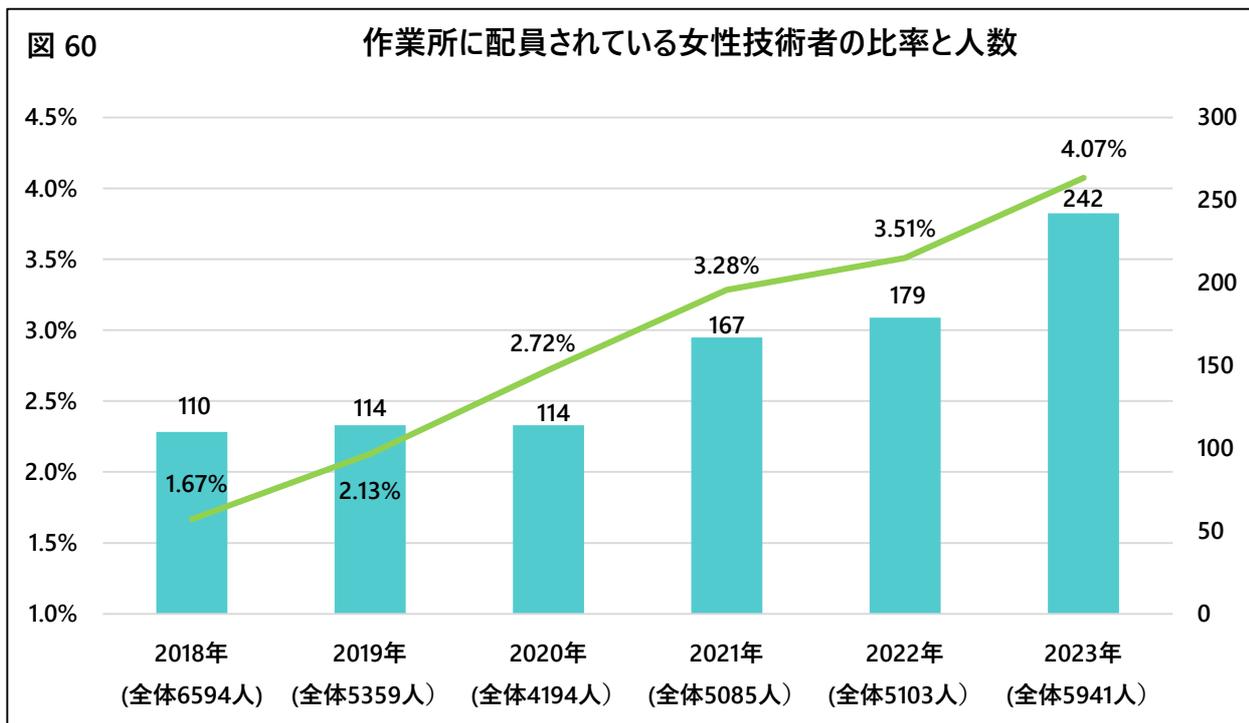


図 60 のように女性技術者の比率や配属されている作業所の割合は年々増加しているが、図 61 のように女性技術者が配置されていない作業所は 82.3%ある。引き続き、女性技術者の入職者数増加、そして働き続けられる職場環境の整備が必要である。

## XI. 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増加

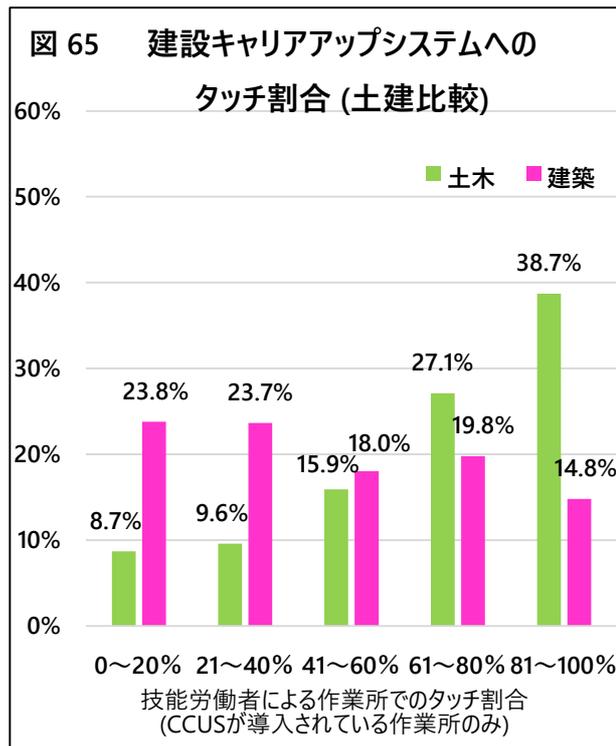
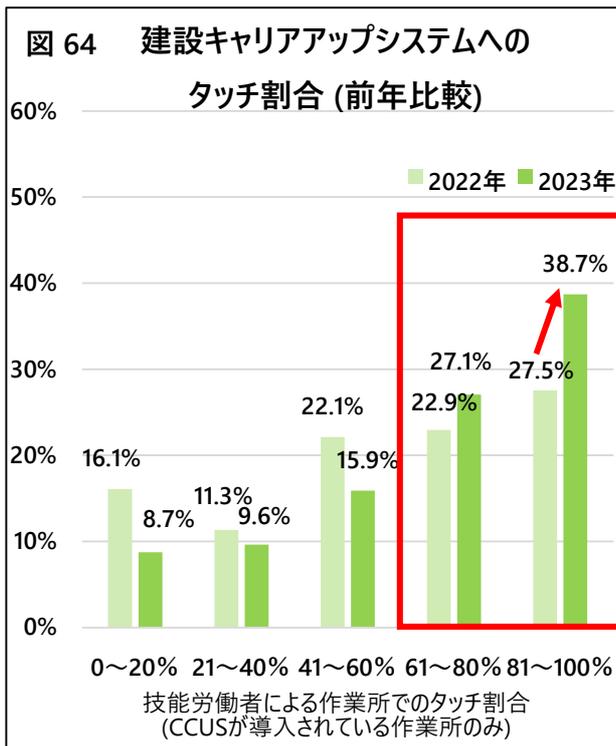
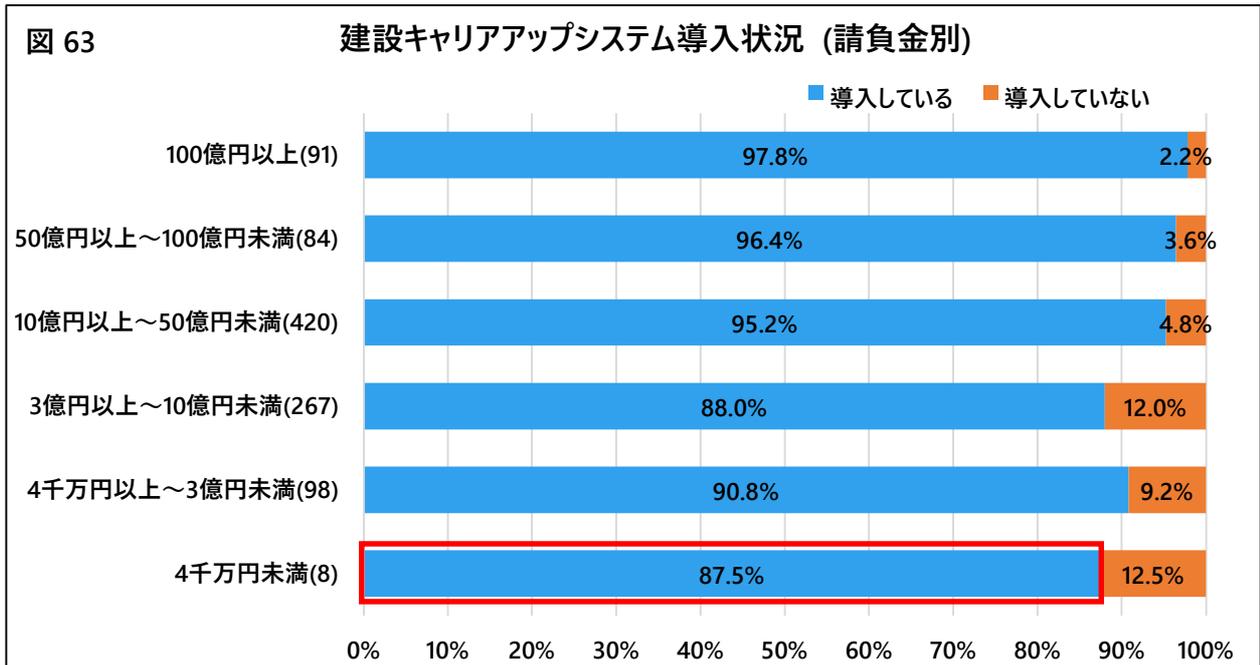
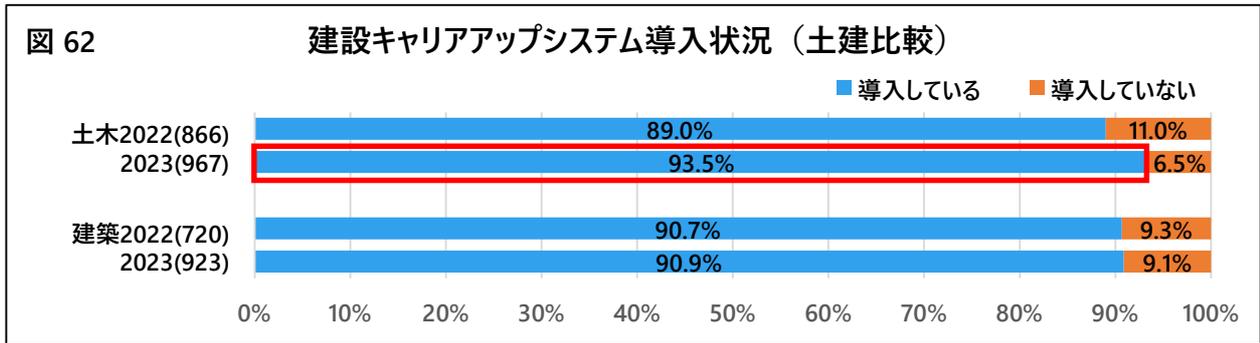
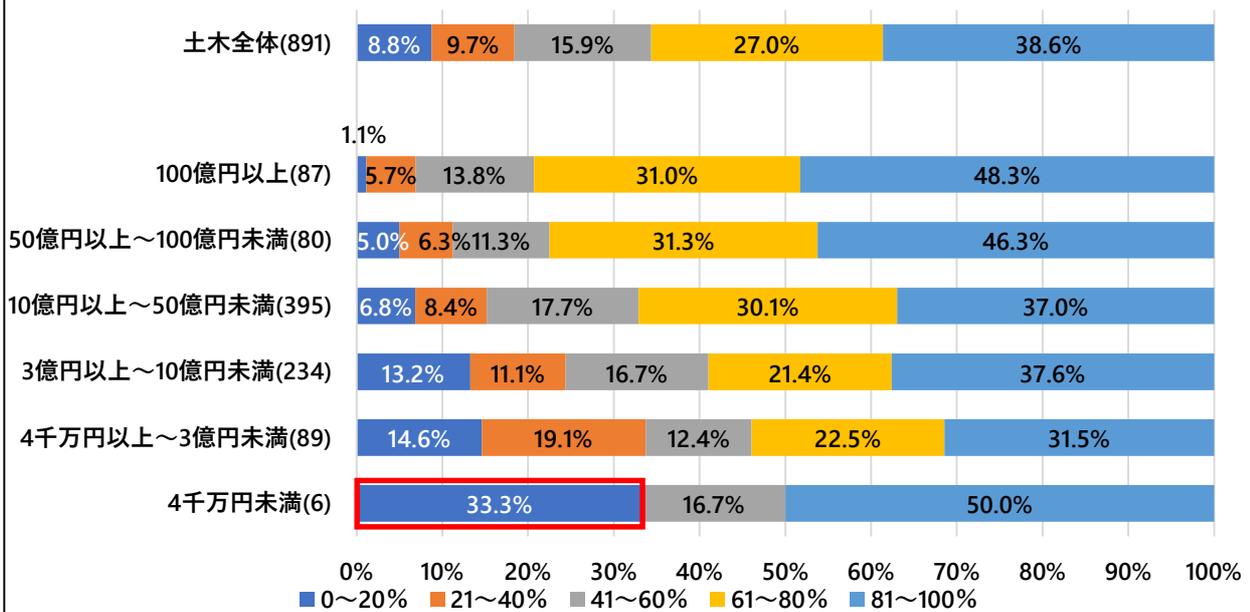


図 66

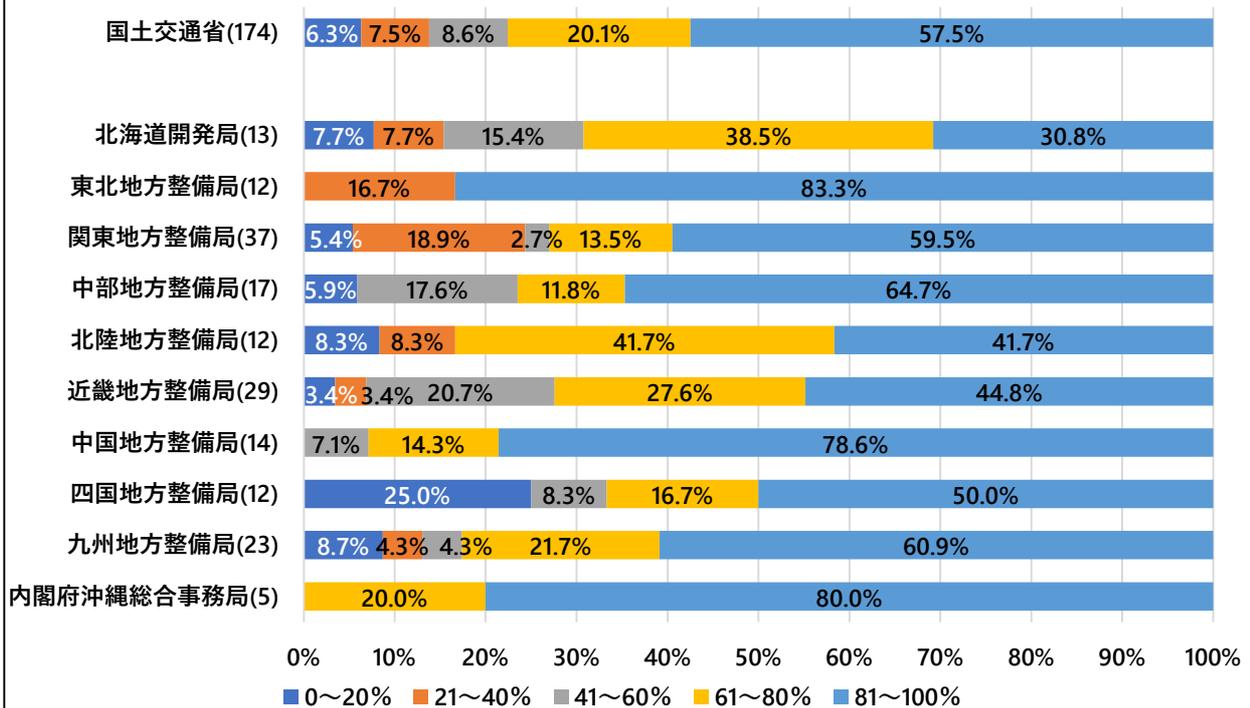
建設キャリアアップシステムへのタッチ割合 (請負金別)



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)

図 67

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)

図 62 のように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、93.5%となった。また、図 64 のように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 2022 年調査と比べると増加したが、図 63 及び図 65 のように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、請負金額が小さい作業所での普及が課題である。

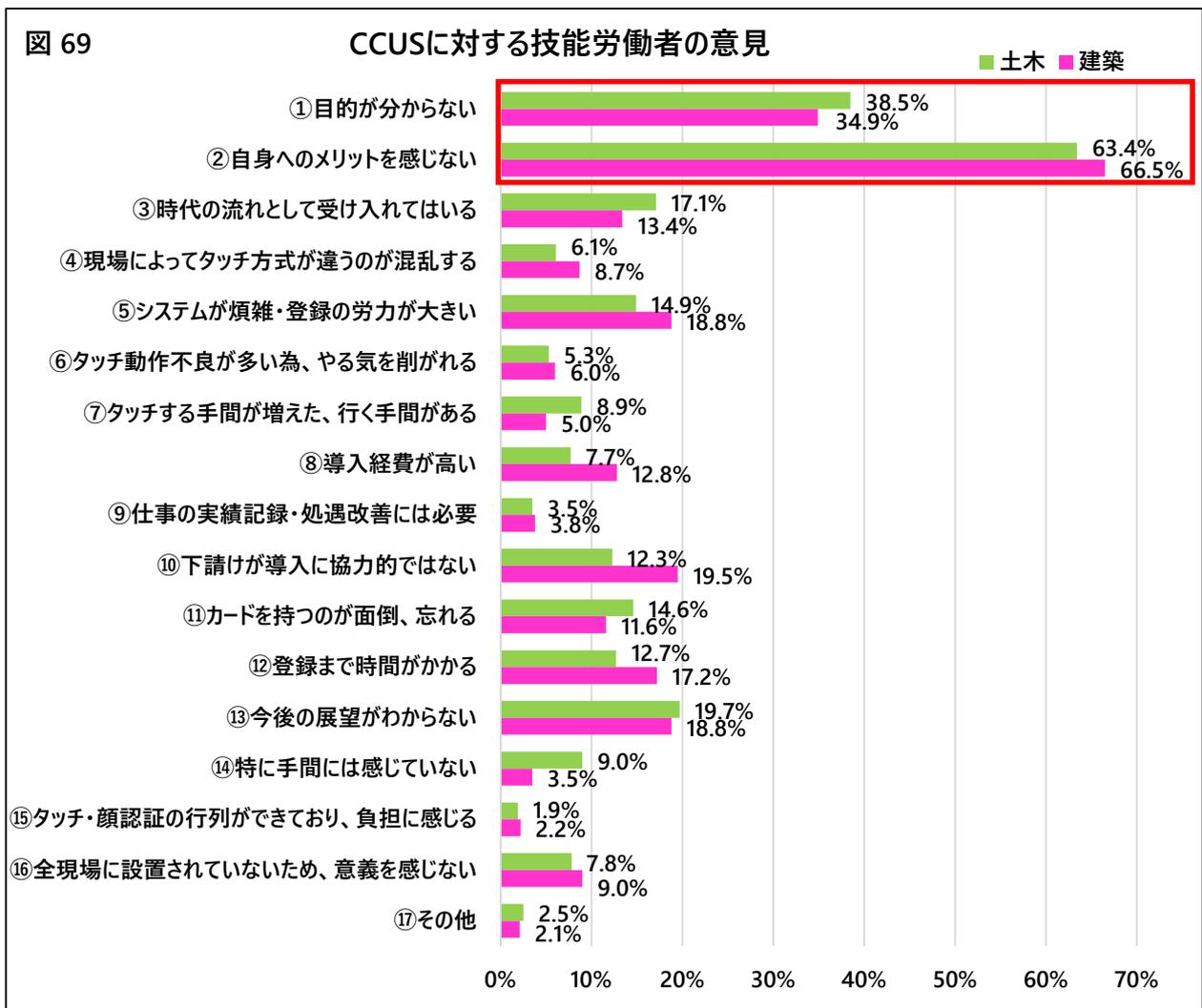
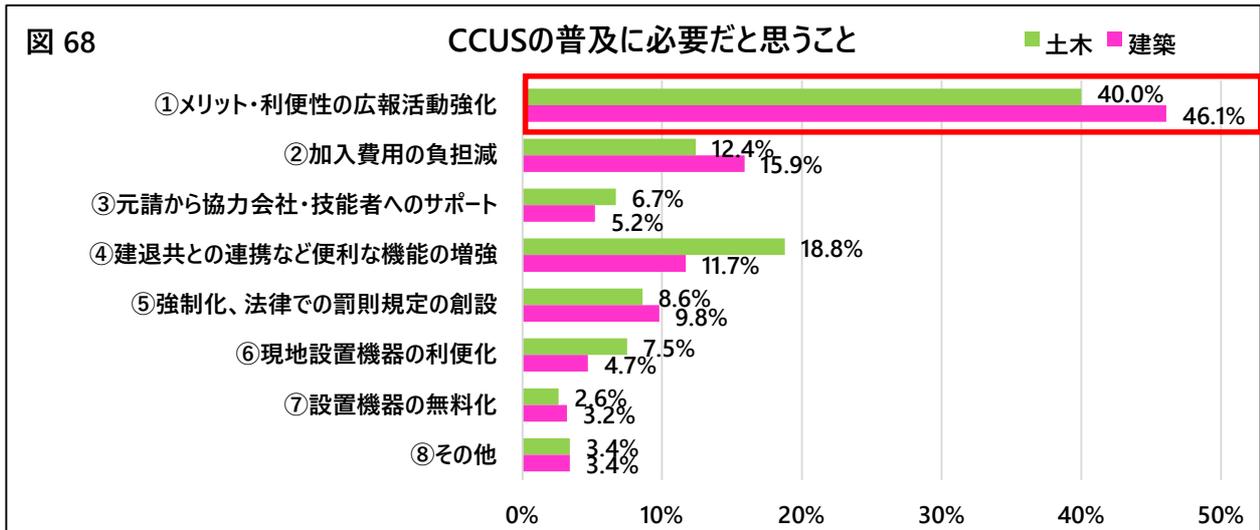


図 68 のように「CCUS の普及に必要なと思うこと」については、土木では 40.0%が「メリット・利便性の広報活動強化」と回答した。図 69 「CCUS に対する技能労働者の意見」については、「自身へのメリットを感じない」「目的が分からない」「今後の展望がわからない」の回答が多く、制度の広報・普及活動の必要がある。

## XII. 生産性向上、ダイバーシティ & インクルージョンについて

産後パパ育休・産休取得で66.6%が「代理の技術者配置が困難」と回答

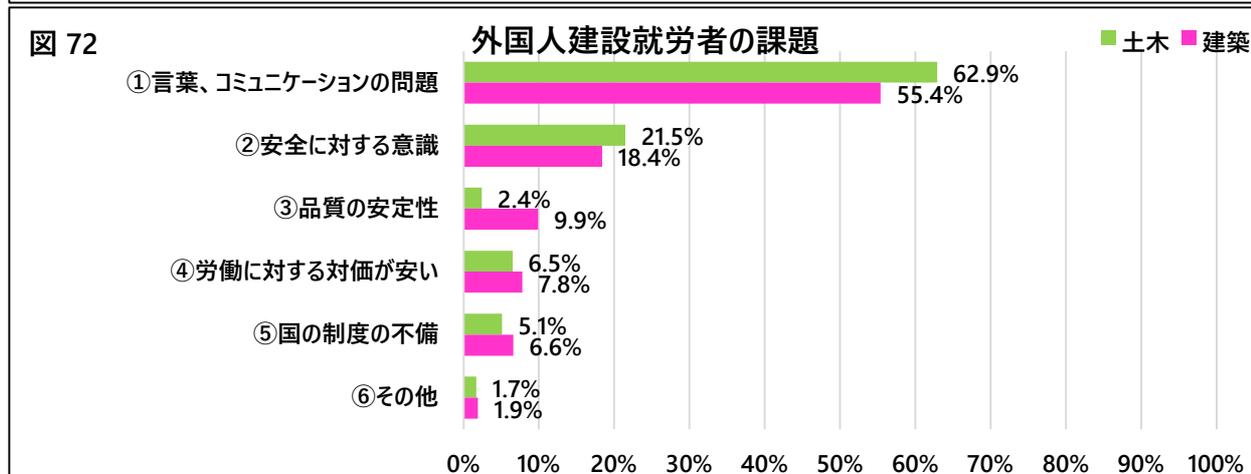
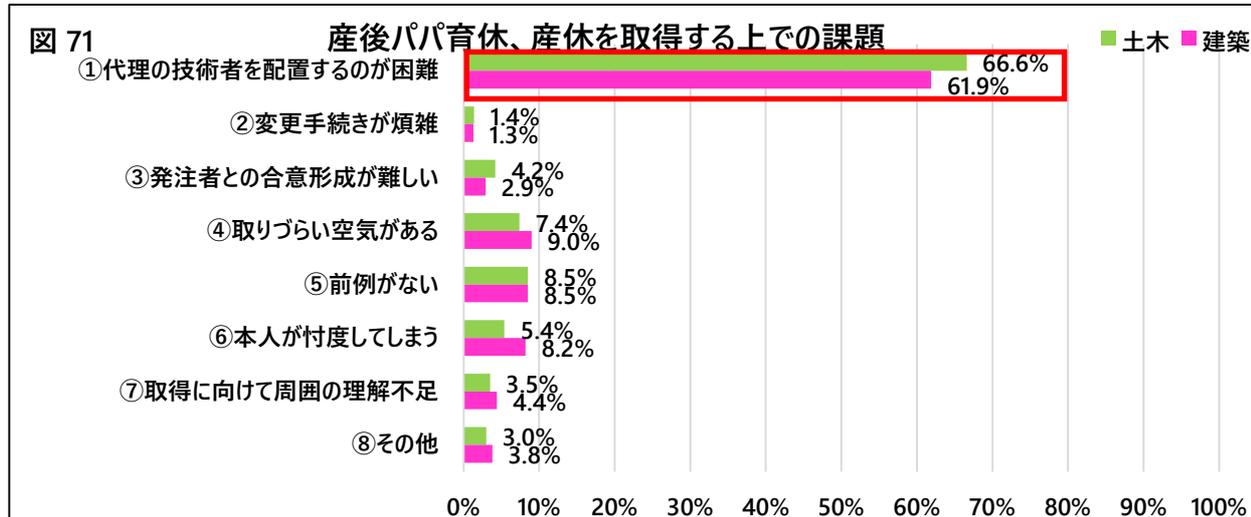
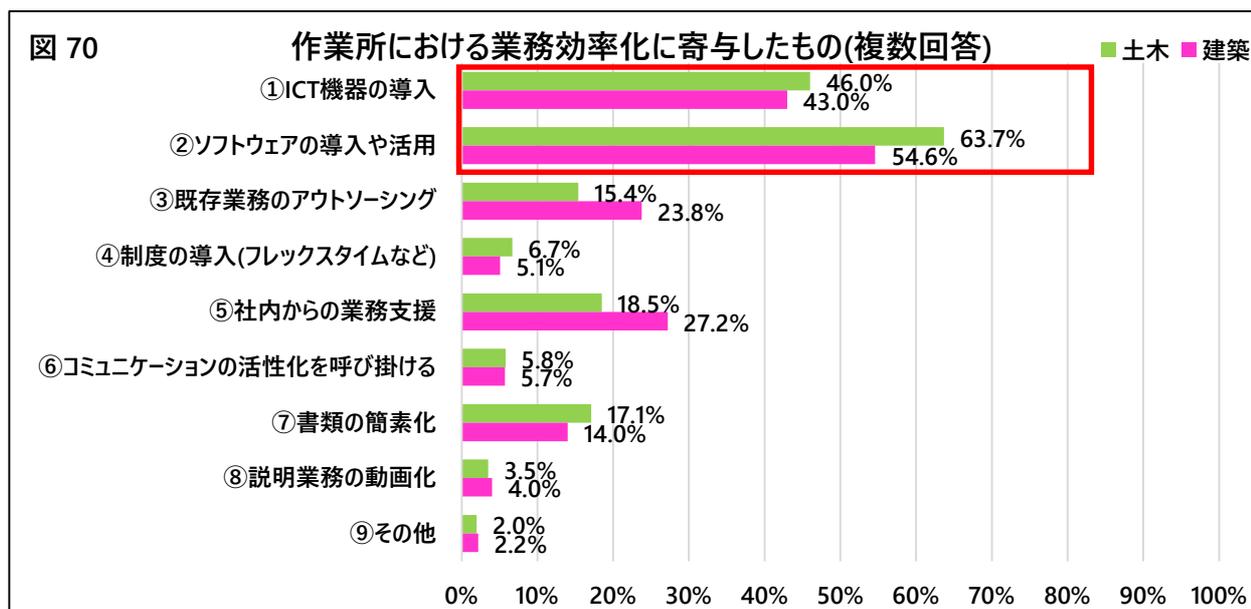


図 70「作業所における業務効率化に寄与したもの」の質問に対して、「ICT 機器の導入」「ソフトウェアの導入や活用」の回答が多かった。図 71「産後パパ育休、産休を取得する上での課題」では、「代理の技術者を配置するのが困難」の回答が多かった。図 72「外国人建設就労者の課題」の質問に対して、「言葉、コミュニケーションの問題」の回答が多かった。

### X III. 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、「実現は困難」の理由についてそれぞれ意見がありました。

##### 【「実現する」理由】

- ・4週8閉所については発注者、受注者ともに「当たり前のもの」という意識になっている。  
(国土交通省(九州地方整備局) / 港湾 / 55歳~59歳)
- ・工事内容等に変更があった場合でも、発注者が適切に工期延長等の手続きをとってくれるため、4週8閉所は実現出来ると思う。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 55歳~59歳)
- ・適切な工程管理と協力会社の理解により、現在もほぼ4週8閉所が達成できている。  
(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 35歳~39歳)
- ・4週8休指定工事であるため、施工計画時に全工期中の閉所計画をたて、現時点では、工事進捗および閉所実施が計画の通り遵守できている。  
(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 50歳~54歳)
- ・効率化のために新たなシステム導入などの対応が進み、現時点でも残業の多さを感じていない。  
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(新設) / 29歳以下)

## 【「実現は困難」の理由】

### 図 22 「2024 年までに 4 週 8 閉所の実現が困難な理由」⑧その他（自由筆記）を抜粋

- ・高速道路の供用目標が定められており、次工事への引渡し工期を守るため、土曜・祝日の作業が必要になってくる。  
（国土交通省（近畿地方整備局） / 橋梁(下部) ケーソン / 30～34 歳）
- ・施工期間中は平均すると結果的に 8 閉所となったが、現場条件により工事期間が限定されているため、今後 4 週 8 閉所できるとは言い難い。  
（国土交通省（近畿地方整備局） / 橋梁(下部) ケーソン / 45 歳～49 歳）
- ・4 週 8 閉所に対する労務費および機械経費の補正係数が少なすぎるため対応が困難。  
（国土交通省（東北地方整備局） / 道路(新設) / 30～34 歳）
- ・外洋海上工事のため時化（しけ）が多く、凧の場合は、土日でも作業を行う。4 週 8 閉所の実現は困難だが、休日確保は平日に代休でカバーすれば可能だと思う。  
（地方自治体(県・政令市) / 港湾 / 60 歳以上）
- ・特定のイベント（大阪・関西万博）開催までに完成させなければならないため。  
（民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 30～34 歳）
- ・土日ありきの発注者の指示で非常に厳しい工期設定であり、夜間・休日の施工制約があるととも資  
格者配置を厳しく求められているうえに、要求資料が非常に細かく、大量の書類を用意しなくてはな  
らないため非常に手間暇がかかる。  
（民間公益企業(鉄道) / リニア関連 / 50 歳～54 歳）
- ・作業員不足のため、平日は予定している作業員が集まらず、工程に遅れが生じる。土曜日は、作業員  
の確保が容易なため、作業の遅れを取り戻すため、工事を行う必要があり閉所は困難。  
（民間公益企業(鉄道) / 橋梁(上部) 橋梁(下部) / 40 歳～44 歳）

## 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。

- ・発注時の設計と現地での乖離が大きすぎる。その為、現況に合わせた図面の作成や協議資料及び打合せ等の仕事が増えて負担になっている。設計段階で現状に即した図面、数量にしてほしい。  
(国土交通省(北海道開発局) / 農業・河川 / 40歳~44歳)
- ・監督員(出張所)により、書類提出ルールが異なることが多い。プロセスチェックにおいて、竣工書類にならない内容まで書類作成が発生しているため、必要最小限の書類確認をしてもらいたい。  
(国土交通省(東北地方整備局) / その他(土工) / 35歳~39歳)
- ・国交省が策定している業務環境改善(ウィークリースタンス)が成されていない。午後5時以降の打合せ設定、金曜日および定時間際の依頼(金曜日夜の依頼は週明けに回答要求が来る)が非常に多い。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 40歳~44歳)
- ・関係各所との事前協議等の未実施により、着工が遅れないようお願いしたい。また、余裕のある工期設定と発注の平準化を行い、職員・作業員の休日確保及び時間外労働に配慮願いたい。  
(国土交通省(北陸地方整備局) / 港湾 / 60歳以上)
- ・時間外における電話・メールが非常に多い。協議事項についてなどは、ワンデーレスポンスが守られておらず、また修正指示が時間外にくることが多い。  
(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 40歳~44歳)
- ・現状、当作業所では工程回復のため土曜日作業を行っているが、「受注者の責によらない遅延した時の適切な工期延長」ができれば週休2日も達成しやすくなるため対応を推進していただきたい。  
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 30~34歳)
- ・書類簡素化など導入されているが、更なる簡素化やペーパーレス化などの対策も進めてほしい。  
(国土交通省(中国地方整備局) / 港湾 / 30~34歳)
- ・発注時設計図書の不備を少なくして欲しい。設計照査、設計不備があった際の受注者側の負担が大きい。  
(国土交通省(四国地方整備局) / ダム / 50歳~54歳)
- ・事務所毎の独自書類等を一齐に廃止する等、書類簡素化をもう一步踏み込んで実施してほしい。  
(国土交通省(四国地方整備局) / 港湾 / 35歳~39歳)

- ・発注者側で施工条件の変更や協議事項等変更図(指示図等)を作成して頂かないと、変更案件が多い現場では、働き方改革を実行できない。協議書等を作成しても、いずれ工務課・本局等に回覧して却下される、という書類作成に浪費される時間も長い。品質確保調整会議で採決された変更案件は、必ず変更清算して頂かないと、協議資料作成時間・労力の無駄になってしまう。  
(国土交通省(内閣府沖縄総合事務局) / 港湾 / 40歳~44歳)
- ・発注者も時間外労働の上限規制に違反する人がいると思う。品質が良く、時間外労働時間が増えないような工程を考えるなど、お互いの歩みよりが必要だと感じる。  
(鉄道建設運輸施設整備支援機構 / 鉄道(新設) / 29歳以下)
- ・受注者側は人員増員の対応をおこなっているが、発注者側において時間外労働を減らすための増員がなされてなく、発注者側の時間外労働が多く、休日にメールが一方的に来ることが多い。また、発注者側の業務遅れが発生している。  
(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 55歳~59歳)
- ・専門工事会社へ土日の休日を確保しても、技能労働者の安定した生活を確保できるだけの工事価格の設定をお願いしたい。現在は、公共工事と民間工事の経費率や工事費の差が激しく、十分な支払いが出来ない状況にある。  
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 45歳~49歳)
- ・民間企業の場合、“供用しながら”ということが付きまとうので、どうしても土日施工、平日は打合せということで、休日確保が難しい場面が発生する。理解を得るために働きかけを行わなければならないと思う。  
(民間企業(工場・プラント) / 港湾 / 45歳~49歳)
- ・上限規制が適用されようとしている中で発注された工事においても、休日施工を加味した工期設定となっている。民間企業の発注者に対して国から規制をするような動きにならなければ、時間外労働の上限規制適用の実現は難しい。  
(その他 / その他(推進 開削) / 30~34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。

#### 【検査書類限定型工事】

- ・作成する書類が限定され、残業時間が削減できた。  
(国土交通省(北海道開発局) / 農業・河川 / 35歳~39歳)
- ・書類が限定され、電子データでの確認となり、印刷してファイリングする業務が不要となったため業務効率は向上した。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 50歳~54歳)
- ・検査を受検する準備において、書類を限定して整理できるため業務効率は向上した。  
(国土交通省(中部地方整備局) / 道路(新設) / 55歳~59歳)
- ・検査書類項目は限定されているが、検査においては、これまでと変わらず関連書類を求められるため、これまでの検査準備と変わらない。工事打合せ簿の範囲が広く、関連書類もこれに含まれるとして求められる。  
(国土交通省(九州地方整備局) / ダム / 45歳~49歳)
- ・書類提出のノウハウが不足しているため提出書類の差戻しが多く発生している。  
(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 60歳以上)

#### 【BIM/CIMの導入】

図43 「BIM/CIMを導入して得た好事例・活用例」⑥その他(自由筆記)を抜粋

- ・関係各所や現場見学等で作業イメージを説明する際に役立った。  
(国土交通省(四国地方整備局) / 港湾 / 30~34歳)
- ・トンネル掘削データをまとめることで、発注者との説明資料や現場作業員への説明資料とする等、現在の切羽状況や今後の地山予測に用いている。  
(鉄道建設運輸施設整備支援機構 / 鉄道(新設) / 40歳~44歳)
- ・既設構造物・隣接工区・埋設物などとの干渉確認や、歩車道切り回しによる周辺環境への影響説明など、多岐に渡る工事調整に活用できる。  
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 60歳以上)
- ・BIM/CIMの導入は国交省が先頭に立ち推し進めているが、地方公共団体はやや遅れていると思う。足並みを揃えて導入することにより現場の職員が、異動した際でも対応でき普及にもなるのではないか。  
(地方自治体(県・政令市) / 港湾 / 60歳以上)

#### 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。

- ・特定の工種では工期内工期が設定されることが多いが、同時期に同工種が発注されるため協力業者の取り合いが発生している。施工業者の担い手の減少や天候の影響に左右されることの多い工種については、工期内工期の設定する規模について実情や実績を考慮し、再検討してほしい。  
(国土交通省(北海道開発局) / 農業・河川 / 35歳~39歳)
- ・歩掛で、工期設定するため問題が生じる場合がある。また、本工事に継続して工事が発注される予定があるので、工期延長を求めても、承諾をもらうことができない。  
(国土交通省(東北地方整備局) / 港湾 / 60歳以上)
- ・契約完了後の関係機関者協議を進めているが、数カ月遅れる見込み。発注者・設計者での工期設定が不明瞭なうえ、提案書作成期間が短くその工期設定を検証しきれなかった。工程を検証すると、昼夜作業しても終わるかどうかわからない厳しい工程になっている。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 鉄道(新設) / 55歳~59歳)
- ・天候による自然災害や地質条件によって、工事量が増大しても、事業年度の最終年度では工期が延長することが無く、突貫工事を求められる。  
(国土交通省(九州地方整備局) / ダム / 45歳~49歳)
- ・竣工日が年度末付近の工事が多くあり、同時期に作業者が不足するため十分な施工能力を発揮することができない。  
(地方自治体(県・政令市) / 農業・河川 / 30~34歳)
- ・国交省直轄工事では、適正工期の設定指針により進めようとしているが、出先現場では徹底されていない。まして地方自治体では現場条件にかかわらず標準の歩掛でパーティー数をそれぞれ増やして設定している場合が殆どである。今後適正な工期設定としていくためには、強力な指針と指導が必要だと考える。  
(地方自治体(市町村・広域組合など) / 上下水道施設 / 50歳~54歳)
- ・標準歩掛で工期設定をしているため、現場条件によっては全く実際とは乖離していることが多い。資材・機械・労務の調達が年々厳しくなっており、そのような背景が工程には反映されていない。現場条件があまりにも違っているため、図面の修正などの設計変更対応に時間がかかる。  
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 50歳~54歳)

## 5. その他自由意見

建設産業の魅力向上にむけた様々な意見がありました。

- ・インフラ整備を担うものとして、誇りをもって働ける環境づくりは国が主導して実施いただきたい。取り組もうとしているものについて、モデルとなるよう強い推進力を以って進めていただきたい。また、担い手不足を改良すべくいろいろな取り組みを積極的に主導頂きたい。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 50歳~54歳)
- ・担い手不足は深刻であると思うので、建設業の魅力発信などを積極的に実施してほしい。  
(国土交通省(北海道開発局) / 農業・河川 / 45歳~49歳)
- ・適正な工期設定での受発注と受注者の責によらない遅延した時の適切な工期延長をお願いしたい。  
(国土交通省(東北地方整備局) / 港湾 / 60歳以上)
- ・設計変更で一定額を超えると本局の承認が必要だが、その手続きをスムーズにしていきたい。当初設計通り出来ないことはあるが、事務所側(受注者も含む)が本局への説明資料に相当な時間を要していると感じている。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(改良) / 50歳~54歳)
- ・昔と比べると、労働環境は改善されているが、それでも建設業は他産業と比べると長時間労働で、危険で汚い作業が多い。週休2日、4週8休といっても休みが取りづらく、若者にとって魅力を感じない要因になっている。余裕を持った工程、工費(積算)の見直しが必要であり、工事費の増大が見込まれるが、日本にとって必要な建設業界の維持のため努力して頂きたい。  
(国土交通省(北陸地方整備局) / 港湾 / 60歳以上)
- ・国交省発注工事で、4週8休を条件として発注しているが、道路供用まで間に合わないのので、土日の稼働を求めてくる。発注者が土日稼働を要求しているにも関わらず、4週8休を守れなかったとして、請負金額が減額対応をされたため、制度の改善を求めたい。  
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 45歳~49歳)
- ・特記仕様書などに育児休暇についての明確な記載を求める。若手、女性社員についての記載はあるが監理技術者と現場代理人に対しての記載はない  
(国土交通省(中国地方整備局) / 港湾 / 60歳以上)
- ・現場での生産性向上、省力化の一環として「工場(二次、プレキャスト)製品の活用」を重視した設計の運用など、積極的に展開してほしい。工程が天候に左右されるリスクが低減し、夏季・冬季の品質確保にも寄与できると考える。  
(国土交通省(四国地方整備局) / 道路(新設) / 60歳以上)

- ・現場への多様な要請により、安全管理、品質管理の時間が減っていると感じる。  
(国土交通省(九州地方整備局) / 空港関連施設 / 50歳~54歳)
- ・働き方改革は、発注者(官側)も変わらないと、実現不可能と考える。変更図等の作成が、従来は受注者が残業対応で施工検討図・数量計算書を作成し、それを指示図としているが、受注者側でその時間が確保できなくなる。  
(国土交通省(内閣府沖縄総合事務局) / 港湾 / 40歳~44歳)
- ・現場に従事する職員の不足と併せ、発注者の技術力不足によって現場に負担が大きくかかっている。また、発注者独自の書式による書類作成を求められる。施工体制台帳・施工計画書等の統一書式や社内自由書式で作成したものを発注者へ提出後に却下され、再編集・再提出など書類手続きの煩雑な作業も多い。  
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 50歳~54歳)
- ・2024年4月の改正労働基準法の施行に伴い、数年前から働き方改革として取り組んできたICT活用や自動化施工など生産性の向上により元請、協力業者とも労働量の効率化や削減を図る取組みを推進してきた。しかし、生産性の向上の目標である20%向上には程遠い感がある。逆に、メールの普及やICT活用による書類等の高度化、迅速化が求められ業務量は増大している。  
(鉄道建設運輸施設整備支援機構 / 鉄道(新設) / 60歳以上)

## 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
青木あすなろ建設職員組合	24	2.5%
浅沼組職員組合	42	4.3%
安藤・間職員組合	60	6.2%
奥村組職員組合	59	6.1%
鴻池組労働組合	20	2.1%
五洋建設労働組合	54	5.6%
佐藤工業職員組合	52	5.4%
佐藤秀労働組合	0	0.0%
シミズユニオン	39	4.0%
鈴与三和グループ労働組合	0	0.0%
銭高組労働組合	16	1.6%
大鉄工業労働組合	34	3.5%
大日本土木労働組合	36	3.7%
大豊建設労働組合	15	1.5%
鉄建建設職員組合	39	4.0%
東鉄工業労働組合	62	6.4%
東洋建設職員労働組合	56	5.8%
戸田建設職員組合	41	4.2%

加盟組合名	回答数	割合
飛鳥会社労働組合	31	3.2%
中山組職員労働組合	14	1.4%
西松建設職員組合	40	4.1%
日本国土開発コミュニケーション協議会	12	1.2%
日本総合住生活労働組合	0	0.0%
野村労働組合	0	0.0%
ピーエス三菱労働組合	24	2.5%
フジタ職員組合	79	8.1%
松村組職員組合	0	0.0%
馬淵建設職員組合	9	0.9%
丸彦渡辺建設職員組合	5	0.5%
三井住友建設社員組合	29	3.0%
宮地エンジニアリング労働組合	0	0.0%
名工建設職員組合	42	4.3%
森本組労働組合	3	0.3%
横河ブリッジ労働組合	13	1.3%
りんかい日産建設職員組合	21	2.2%
総数	971	—

### 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
現場代理人、監理技術者	771	79.6%
主任技術者、副所長	74	7.6%
担当技術者	124	12.8%
総数	969	—

### 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	179	18.5%	18.6%
3～4人	285	29.5%	29.6%
5～6人	214	22.1%	22.2%
7～10人	176	18.2%	18.3%
11～15人	49	5.1%	5.1%
15人以上	60	6.2%	6.2%
不明	4	0.4%	—
総数	967	—	—

### 回答者の年齢

回答者の年齢	件数	割合
29歳以下	69	7.1%
30歳～34歳	86	8.9%
35歳～39歳	91	9.4%
40歳～44歳	88	9.1%
45歳～49歳	138	14.2%
50歳～54歳	242	24.9%
55歳～59歳	174	17.9%
60歳以上	83	8.5%
総数	971	—

### 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）
2022年6月以前	256	26.4%	26.4%
2022年7月～2022年12月	182	18.7%	18.8%
2023年1月～2023年3月	102	10.5%	10.5%
2023年4月～2023年6月	209	21.5%	21.5%
2023年7月以降	221	22.8%	22.8%
不明	1	0.1%	—
総数	971	—	—

### 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12月以前	237	24.4%	24.7%
2024年1月～3月	200	20.6%	20.8%
2024年4月～9月	268	27.6%	27.9%
2024年10月以降	255	26.3%	26.6%
不明	11	1.1%	—
総数	971	—	—

### 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	191	19.7%	19.7%
1年～1年6ヶ月未満	83	8.5%	8.5%
1年6ヶ月～2年未満	88	9.1%	9.1%
2年以上	592	61.0%	61.0%
不明	17	1.8%	—
総数	971	—	—

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	13	1.3%	1.3%
道路(新設)	176	18.1%	18.1%
道路(改良)	93	9.6%	9.6%
鉄道(新設)	57	5.9%	5.9%
鉄道(改良)	120	12.4%	12.4%
リニア関連	21	2.2%	2.2%
港湾	69	7.1%	7.1%
農業・河川	53	5.5%	5.5%
電力・エネルギー施設	63	6.5%	6.5%
上下水道施設	133	13.7%	13.7%
土地造成	37	3.8%	3.8%
環境関連施設	11	1.1%	1.1%
空港関連施設	6	0.6%	0.6%
その他	118	12.2%	12.2%
不明	1	0.1%	—
総数	971	—	—

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	177	18.2%	18.8%
②農林水産省	9	0.9%	1.0%
③①～②以外の中央官庁	23	2.4%	2.4%
④地方自治体(県・政令市)	167	17.2%	17.8%
⑤地方自治体(④以外の市町村・広域組合)	45	4.6%	4.8%
⑥鉄道建設運輸施設整備支援機構	26	2.7%	2.8%
⑦⑥以外の政府系独立行政法人	27	2.8%	2.9%
⑧民間公益企業(道路)	142	14.6%	15.1%
⑨民間公益企業(鉄道)	204	21.0%	21.7%
⑩民間公益企業(電力)	55	5.7%	5.9%
⑪民間公益企業(ガス)	2	0.2%	0.2%
⑫民間企業(不動産)	11	1.1%	1.2%
⑬民間企業(工場・プラント)	41	4.2%	4.4%
⑭民間企業(土地区画整理)	11	1.1%	1.2%
⑮学校法人	0	0.0%	0.0%
⑯その他	29	3.0%	3.1%
不明	2	0.2%	—
総数	971	—	—

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	13	7.4%	7.4%
東北地方整備局	12	6.8%	6.8%
関東地方整備局	39	22.2%	22.2%
中部地方整備局	17	9.7%	9.7%
北陸地方整備局	12	6.8%	6.8%
近畿地方整備局	29	16.5%	16.5%
中国地方整備局	14	8.0%	8.0%
四国地方整備局	12	6.8%	6.8%
九州地方整備局	23	13.1%	13.1%
内閣府沖縄総合事務局	5	2.8%	2.8%
総数	176	—	—

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	11	0.7%	2.3%
土工	251	15.8%	51.9%
トンネル	102	6.4%	21.1%
シールド	67	4.2%	13.8%
推進	53	3.3%	11.0%
開削	73	4.6%	15.1%
橋梁(上部)	106	6.7%	21.9%
橋梁(下部)	143	9.0%	29.5%
ケーソン	23	1.5%	4.8%
構造物(カルバート、擁壁)	136	8.6%	28.1%
浚渫	19	1.2%	3.9%
護岸・岸壁	54	3.4%	11.2%
築堤	12	0.8%	2.5%
舗装	31	2.0%	6.4%
地盤改良	55	3.5%	11.4%
樋門	11	0.7%	2.3%
埋立て	7	0.4%	1.4%
地中連続壁工	14	0.9%	2.9%
法面	24	1.5%	5.0%
軌道	36	2.3%	7.4%
維持修繕・リニューアル	101	6.4%	20.9%
災害復旧	11	0.7%	2.3%
除染	6	0.4%	1.2%
耐震補強	74	4.7%	15.3%
解体	37	2.3%	7.6%
その他	123	7.8%	25.4%
不明	4	0.3%	—
総数	1584	—	—

従事している作業所の所在地

所在地	回答数	割合
北海道	51	5.3%
青森	3	0.3%
岩手	12	1.2%
秋田	13	1.3%
山形	2	0.2%
宮城	26	2.7%
福島	30	3.1%
群馬	3	0.3%
栃木	7	0.7%
茨城	29	3.0%
東京	113	11.6%
神奈川	63	6.5%
千葉	36	3.7%
埼玉	17	1.8%
愛知	67	6.9%
三重	17	1.8%
岐阜	23	2.4%
静岡	27	2.8%
長野	25	2.6%
山梨	11	1.1%
新潟	19	2.0%
富山	11	1.1%
石川	16	1.6%
福井	17	1.8%

所在地	回答数	割合
大阪	69	7.1%
兵庫	30	3.1%
京都	14	1.4%
奈良	9	0.9%
滋賀	11	1.1%
和歌山	12	1.2%
岡山	11	1.1%
広島	28	2.9%
山口	9	0.9%
島根	7	0.7%
鳥取	5	0.5%
香川	6	0.6%
愛媛	10	1.0%
徳島	9	0.9%
高知	8	0.8%
福岡	29	3.0%
佐賀	2	0.2%
熊本	12	1.2%
長崎	15	1.5%
大分	9	0.9%
宮崎	6	0.6%
鹿児島	12	1.2%
沖縄	10	1.0%
総数	971	—