

2024 年土木作業所アンケート 集計結果

2025 年 3 月

日本建設産業職員労働組合協議会

はじめに

2024 年 9 月を対象とした「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、時間外労働の上限規制に対する意識、BIM/CIM の導入状況、建設業の魅力発信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や意見交換の際に、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：927 作業所

うち国交省発注作業所数 171 作業所

調査対象期間：2024 年 9 月 1 日～2024 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

前田 佐長 田中 小林

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. 2024 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. 4 週 8 閉所の実現の可能性	11
1. 見積段階からの設定閉所日数	
2. 実現するために重要なもの	
3. 実現しない理由	
III. 4 週 8 閉所に対する理解について	17
1. 発注者は 4 週 8 閉所に対して理解があるか	
2. 発注者別	
3. 整備局別	
IV. 時間外労働の上限規制について	19
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	
5. 上限規制を遵守することが困難な方	
V. 着工、竣工時期の平準化について	22
1. 着工時期	
2. 竣工時期	
VI. 国交省の各種施策の状況について	23
1. 書類限定検査	
2 土木工事電子書類スリム化ガイド	
VII. 工期について	25
1. 工事着手遅延の対応について	
2. 工事施工中遅延の対応について	
3. 工期設定における問題点	
VIII. 作業所での女性活躍推進の現状	32

IX	建設キャリアアップシステム(CCUS)について	33
	1. 建設キャリアアップシステム(CCUS)導入状況	
	2. 建設キャリアアップシステム(CCUS)タッチ割合	
	3. 建設キャリアアップシステム(CCUS)普及に必要なだと思うこと	
X.	BIM/CIM について	37
	1. BIM/CIM の導入	
	2. 発注者別	
	3. 整備局別	
	4. BIM/CIM を進める上での問題点	
XI.	生産性向上、ダイバーシティ&インクルージョンについて	42
XII.	自由記述の抜粋	45
	1. 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. BIM/CIM の導入	
	6. その他自由意見	
XIII.	基礎データ	53
	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 2024 年 9 月 1 日～9 月 30 日の 1 ヶ月間。

2024 年の 9 月の休日日数は 11 日であった。

2024 9 Sep						
日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	1	2	3	4	5

2024 年 9 月 休日 11 日

4 週 8 閉所（休）指数の推移

		2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
休 日	平均値	7.49休	7.61休	8.00休	8.43休	9.31休
	指数	6.00	6.09	6.40	6.75	6.77
閉 所	平均値	6.53閉所	6.79閉所	7.22閉所	7.55閉所	8.61閉所
	指数	5.22	5.43	5.77	6.04	6.26
土・日・祝日数		4・4・2	4・4・2	4・4・2	5・4・1	4・5・2

※「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。

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

※「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。

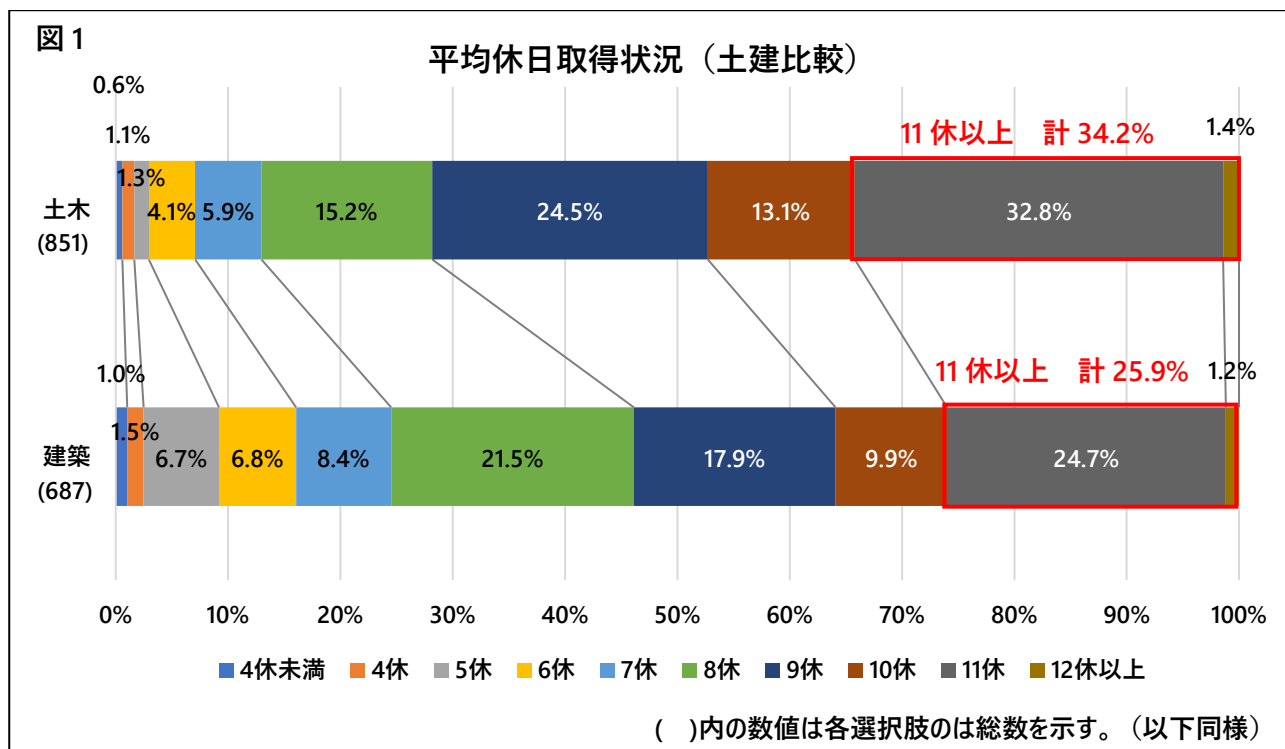
※集計時において未回答の作業所は計上しない。そのため、各グラフの作業所数の合計は一致しない。

2024 年 9 月の土木作業所の休日取得・閉所状況は平均で 9.31 休 8.61 閉所であり、4 週 8 休・閉所指数に換算すると 6.77 休 6.26 閉所となった。2023 年 9 月は平均 8.43 休 7.55 閉所、4 週 8 休・閉所指数換算で 6.75 休 6.04 閉所だった。指数換算で 2023 年調査から休日 0.02 増、閉所 0.22 増となっており、休日取得指数は同程度、閉所指数は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. 2024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

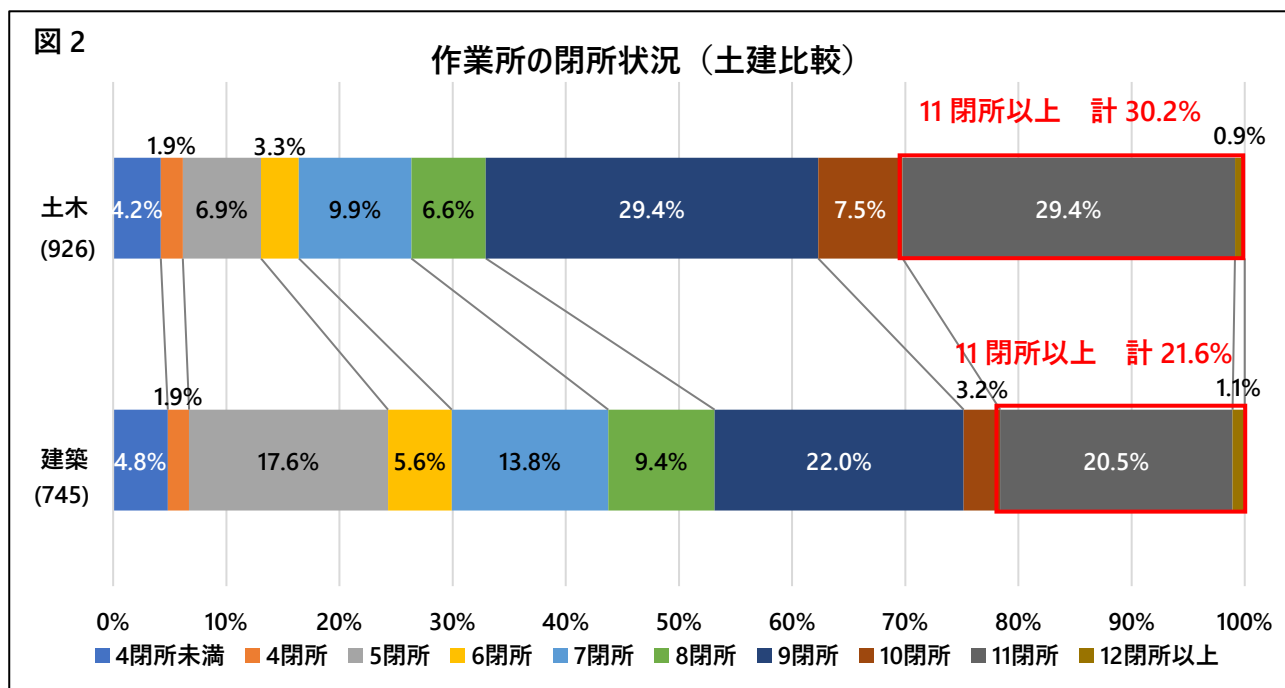
土木は建築に比べ休日取得日数が多い



土木 4休未満の内訳 (0休-0.1%、1休-0.1%、2休-0.4%、3休-0.0%)

建築 4休未満の内訳 (0休-0.1%、1休-0.4%、2休-0.1%、3休-0.3%)

土木は建築に比べ閉所日数が多い



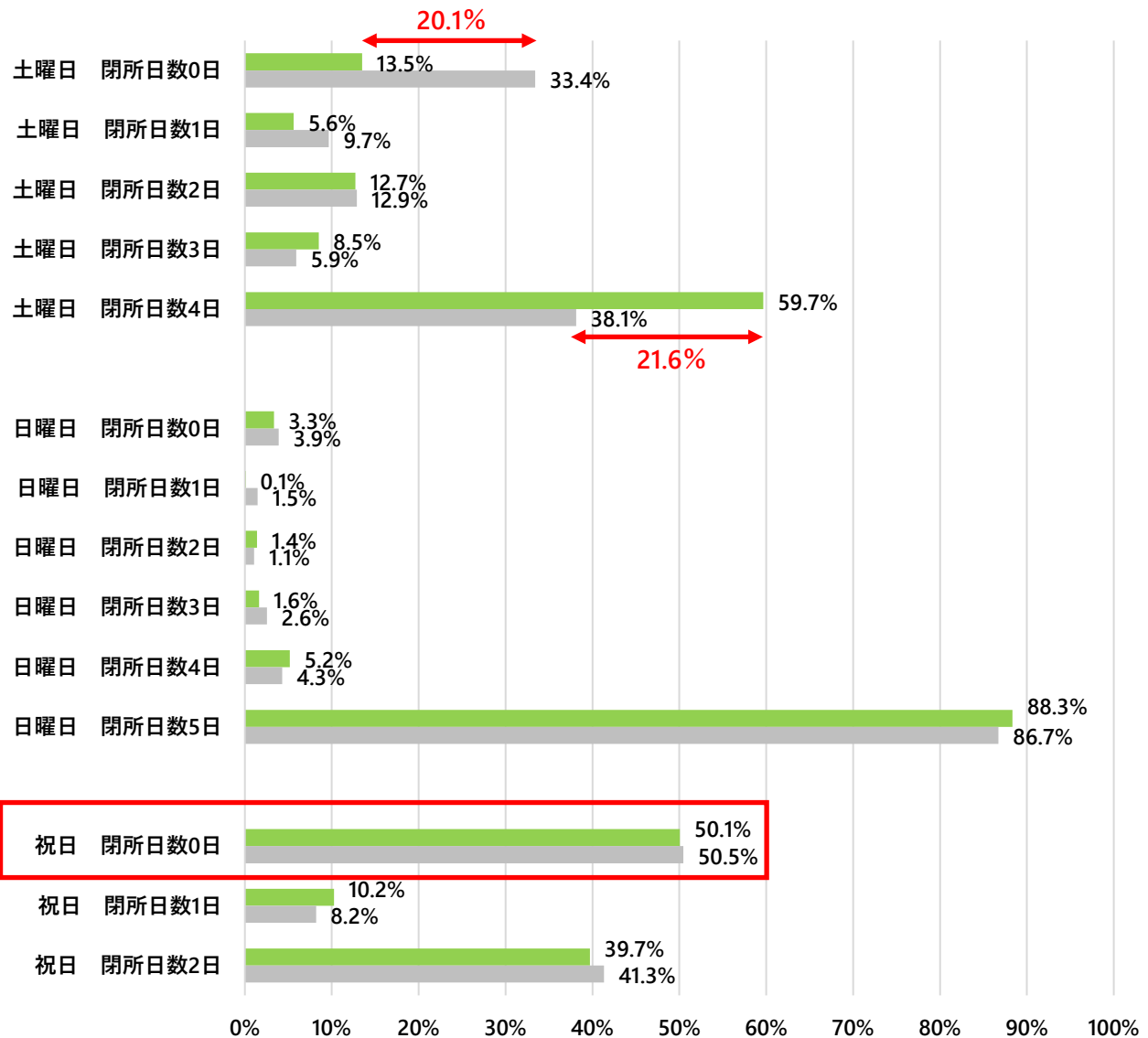
土木 4閉所未満の内訳 (0閉所-2.7%、1閉所-1.2%、2閉所-0.4%、3閉所-0.5%)

建築 4閉所未満の内訳 (0閉所-2.8%、1閉所-0.1%、2閉所-0.8%、3閉所-0.5%)

図 3

土・日・祝日別 閉所状況（土木・建築作業所）

■ 土木(927) ■ 建築(745)



2024年9月は、日曜日が5日、土曜日が4日、祝日が2日

図1, 図2のように土木は建築に比べて休日取得日数、閉所日数ともに多かった。また図3「土・日・祝日別の閉所状況」を土木・建築作業所で比較すると、土曜日の閉所日数が0日と回答した割合は建築作業所に比べて20.1%少なく、閉所日数が4日の割合においては21.6%多い結果となった。建築作業所に比べて土木作業所の土曜閉所が進んでいることが伺える。また、祝日の閉所状況については土木・建築ともに半数の作業所が祝日2日とも稼働している。

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

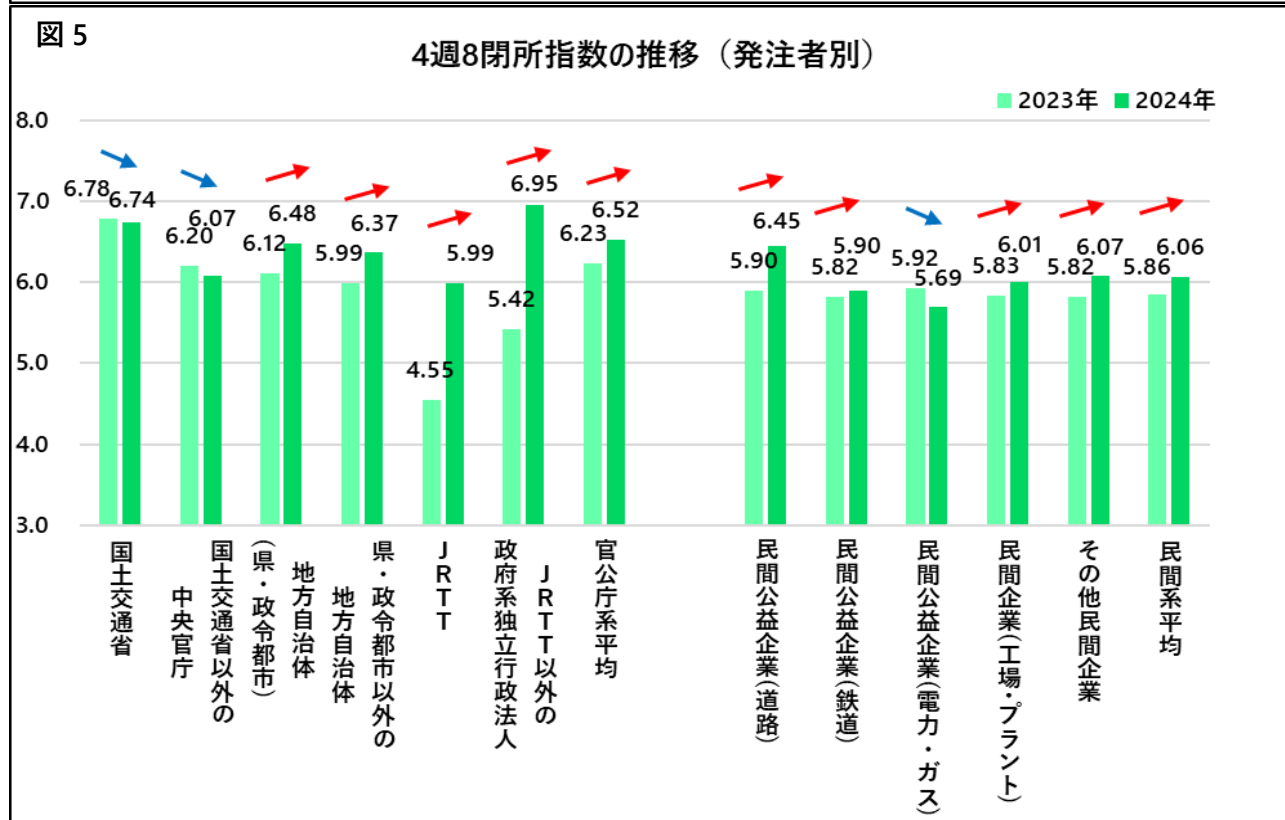
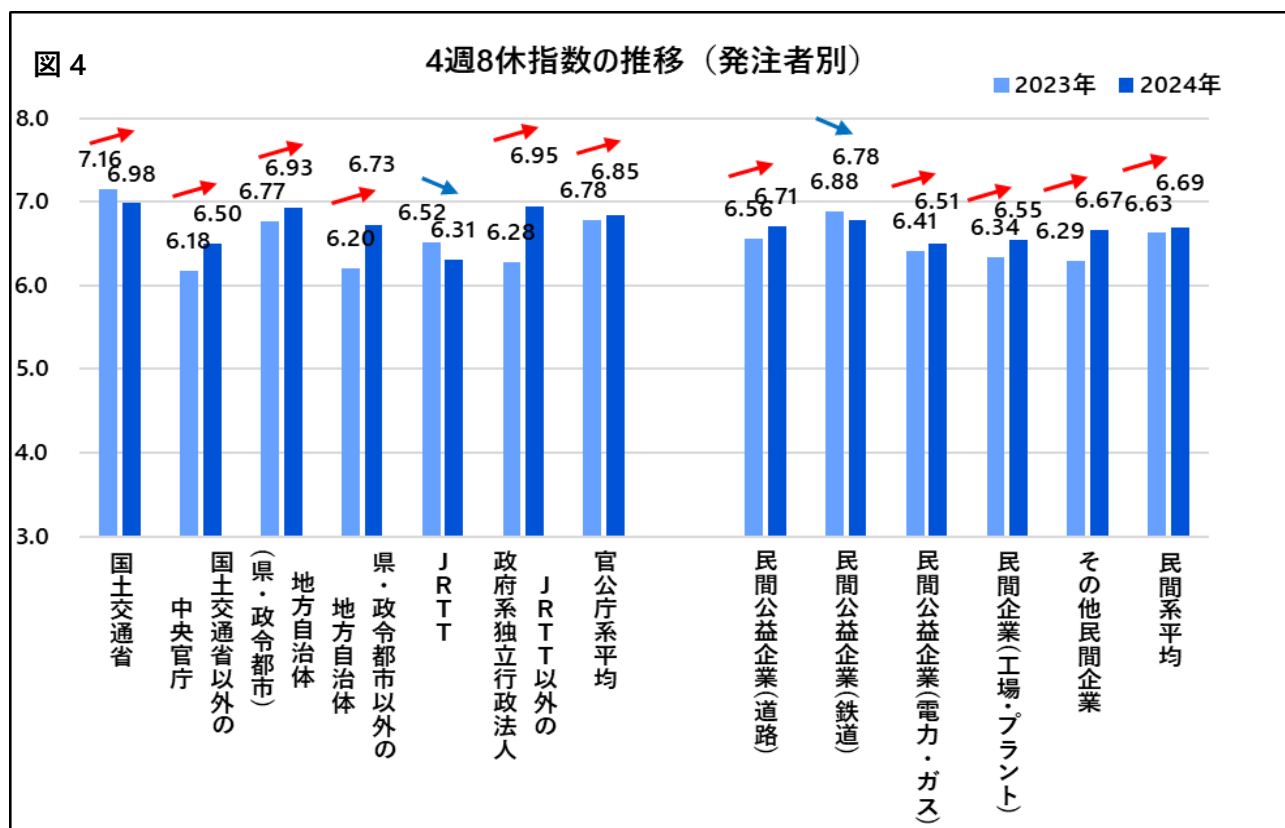


図 4 のように 2023 年調査と比べ「JRTT」「民間公益企業(鉄道)」を除き 4 週 8 休指数はすべての発注者で増加した。図 5 のように 4 週 8 閉所指数については「国土交通省」「中央官庁」「民間公益企業(電力・ガス)」が減少した。

民間系発注者と官庁系発注者を比較し、4週8休指数、4週8閉所指数は同水準

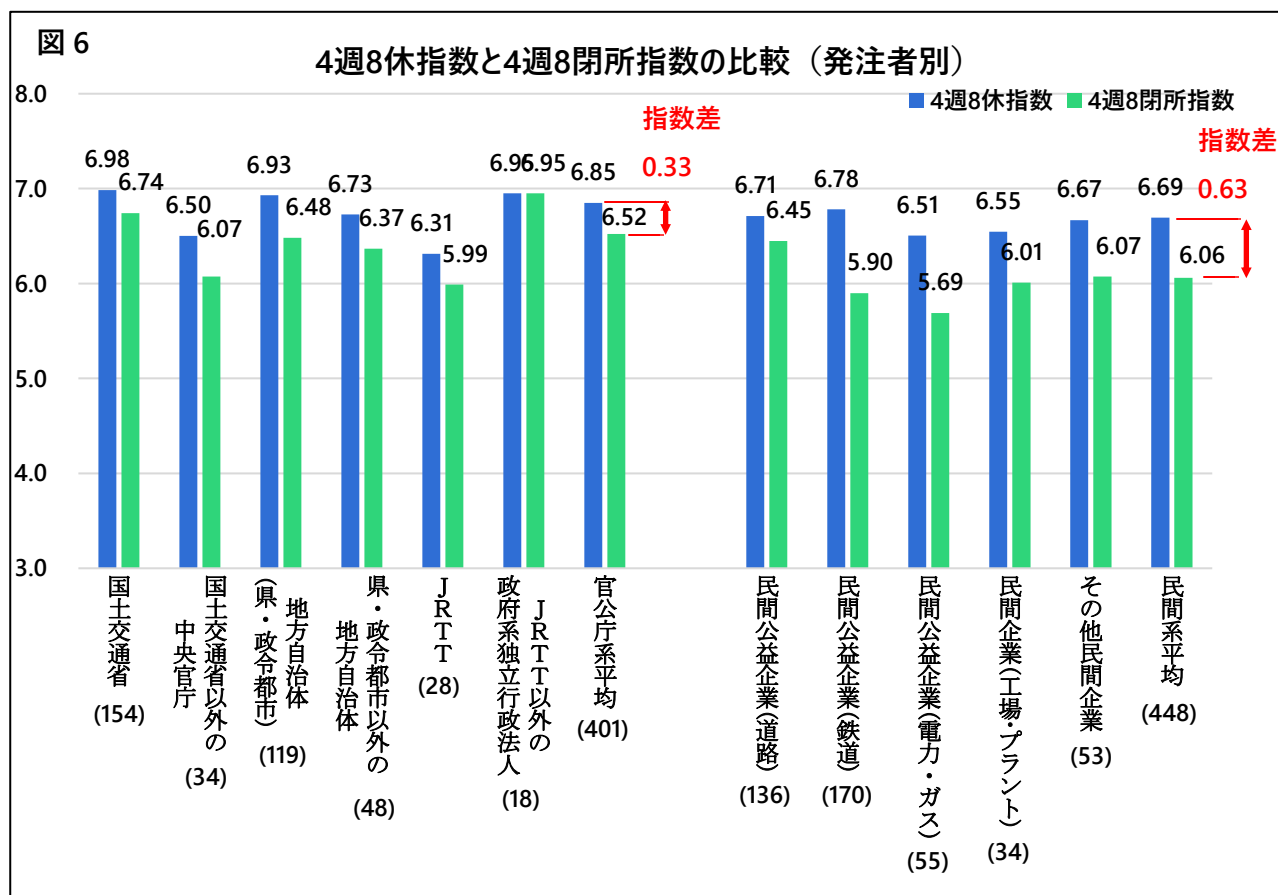


図 6 のように 4 週 8 休指数と 4 週 8 閉所指数の差は、官庁系発注者平均では 0.33、民間系発注者平均では 0.63 であり、民間系発注者工事の方が交代で休日を取得していることがうかがえる。

3. 整備局別

半数以上の地方整備局で4週8閉所指数が減少

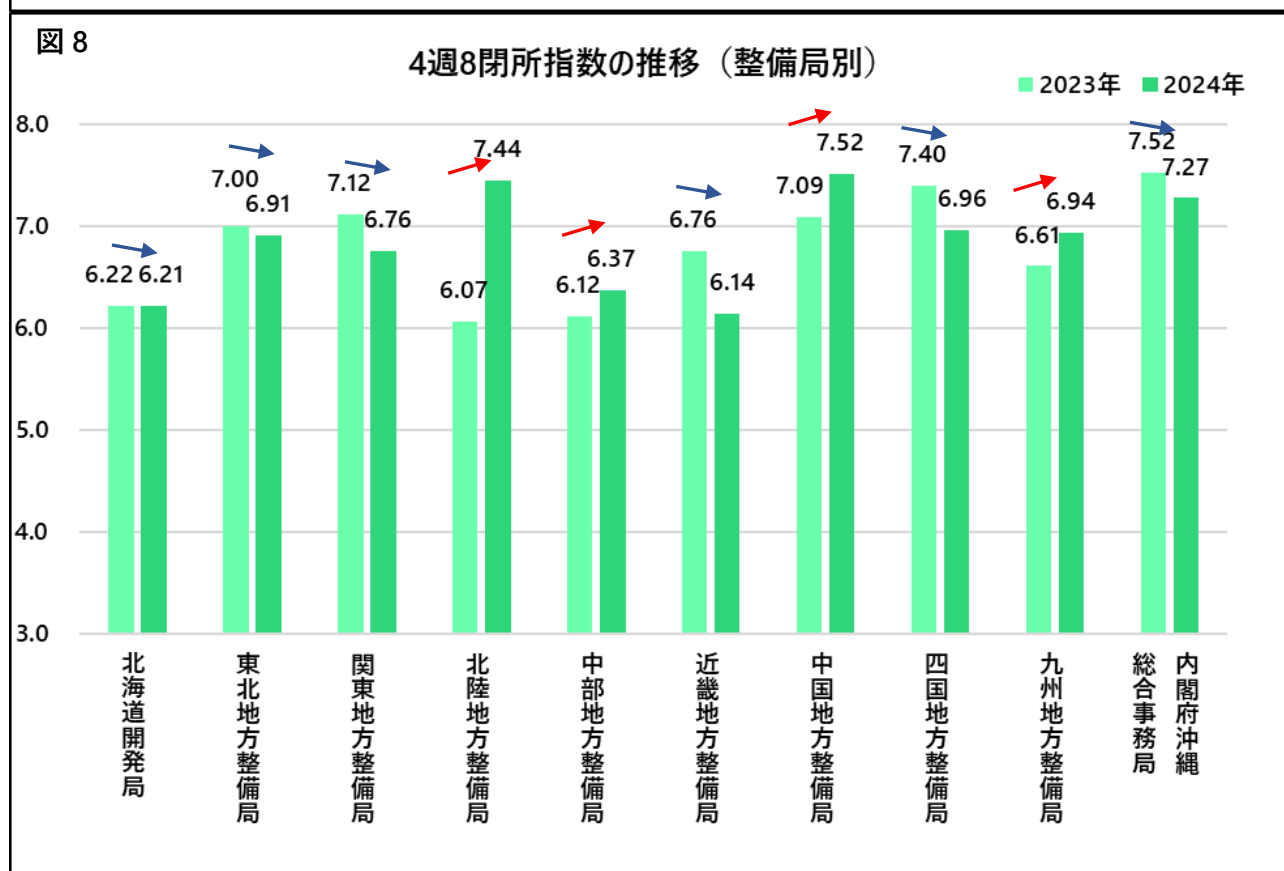
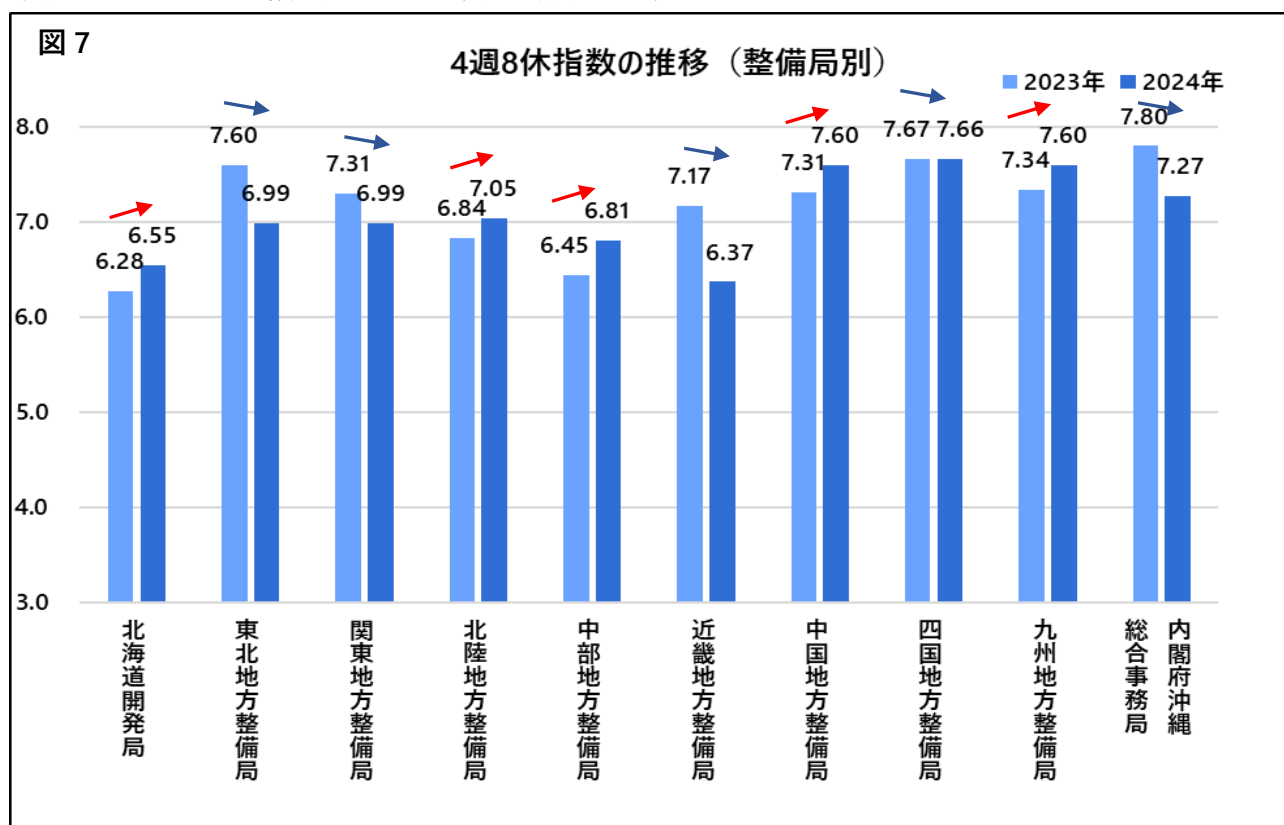


図7のように4週8休指数において2023年調査より半数の地方整備局で減少した。図8のように4週8閉所指数においても多くの整備局で減少した。

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

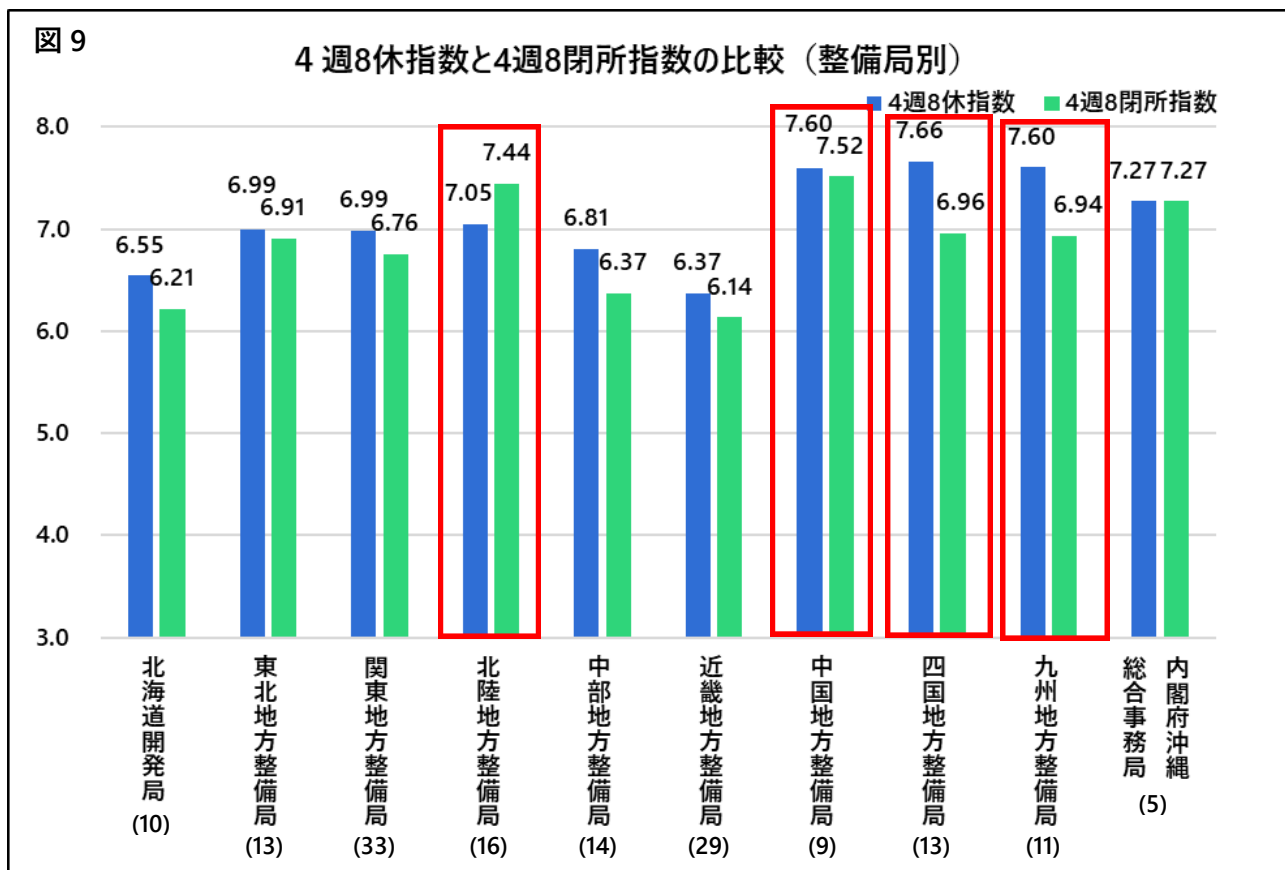


図7の4週8休指数は、中国地方整備局、四国地方整備局、九州地方整備局が上位であった。図7及び図8のように中国地方整備局、九州地方整備局は、4週8休指数と4週8閉所指数がともに上昇した。また、図9のように北陸地方整備局では、4週8休指数と4週8閉所指数の差が逆転しており、閉所による休日取得が進んでいることがうかがえる。

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

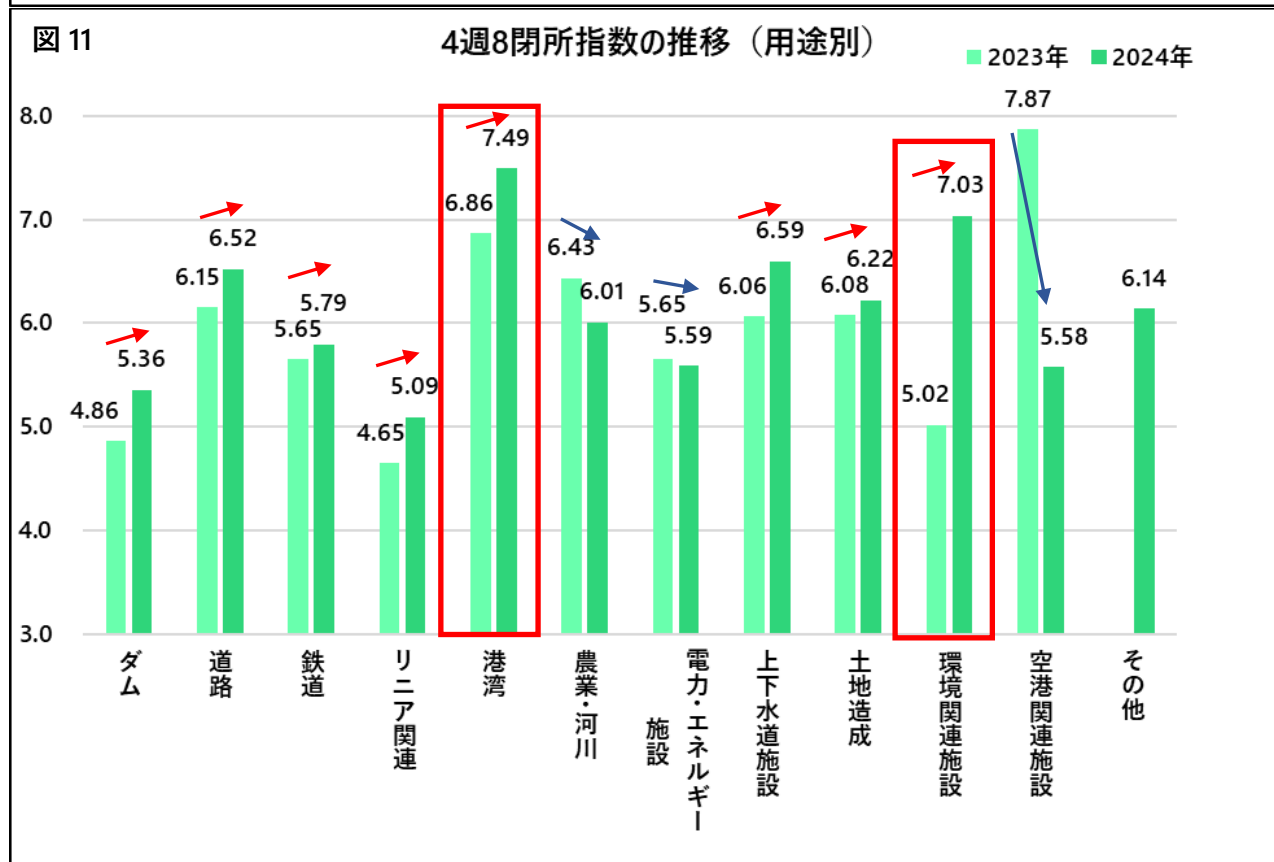
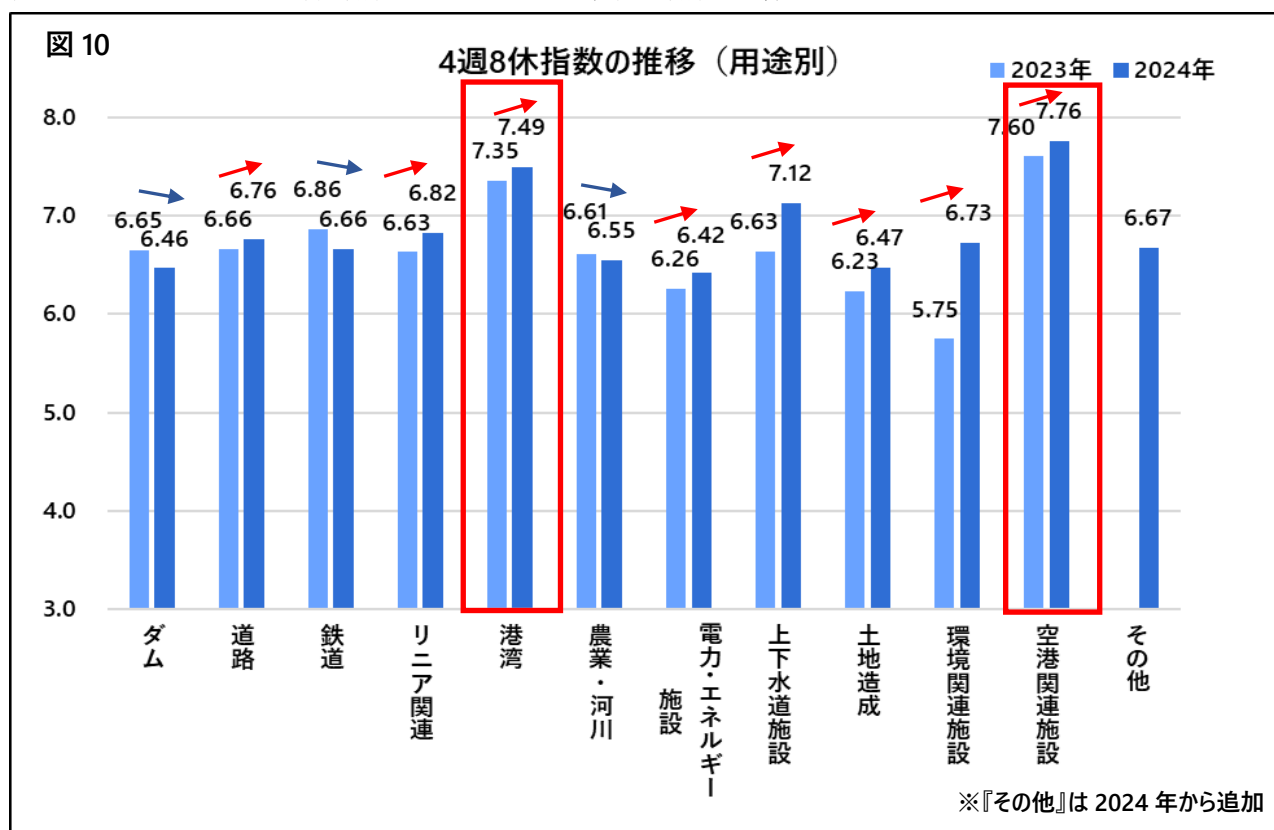


図10及び図11のように「港湾」が、4週8休指数・4週8閉所指数が高い。また、「環境関連施設」の4週8休指数・4週8閉所指数が2023年調査よりも大幅に増加した。

「リニア関連」「空港関連施設」では、4週8休指数と4週8閉所指数の指数差が大きい

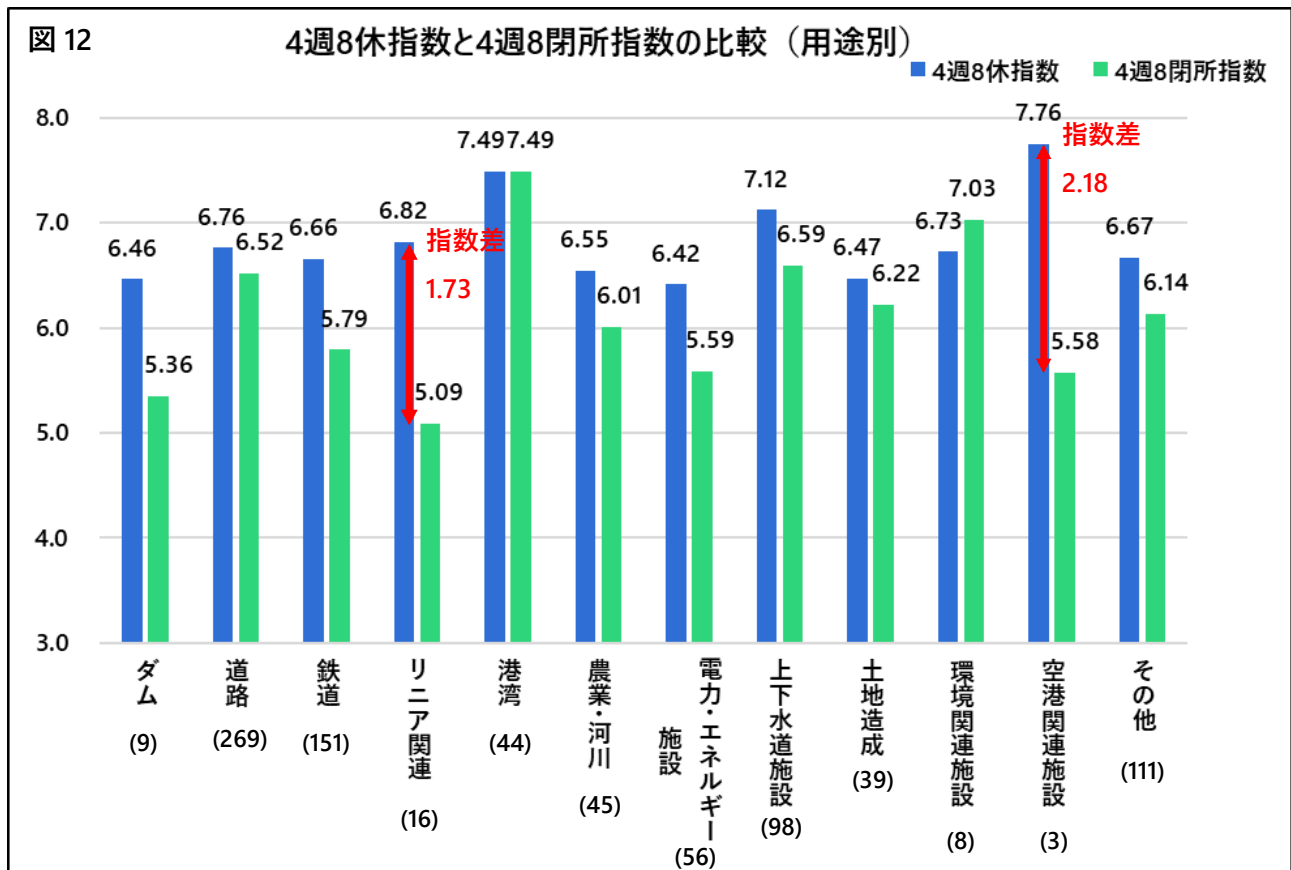


図 12 の 4 週 8 休指数と 4 週 8 閉所指数の差に注目すると、「リニア関連」は指数差が 1.73、「空港関連」は指数差が 2.18 で上位となった。「リニア関連」「空港関連」は、4 週 8 閉所指数が他の用途と比べて低いことから、現場を稼働させながら交代で職員が休日を取得している状況がうかがえる。

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

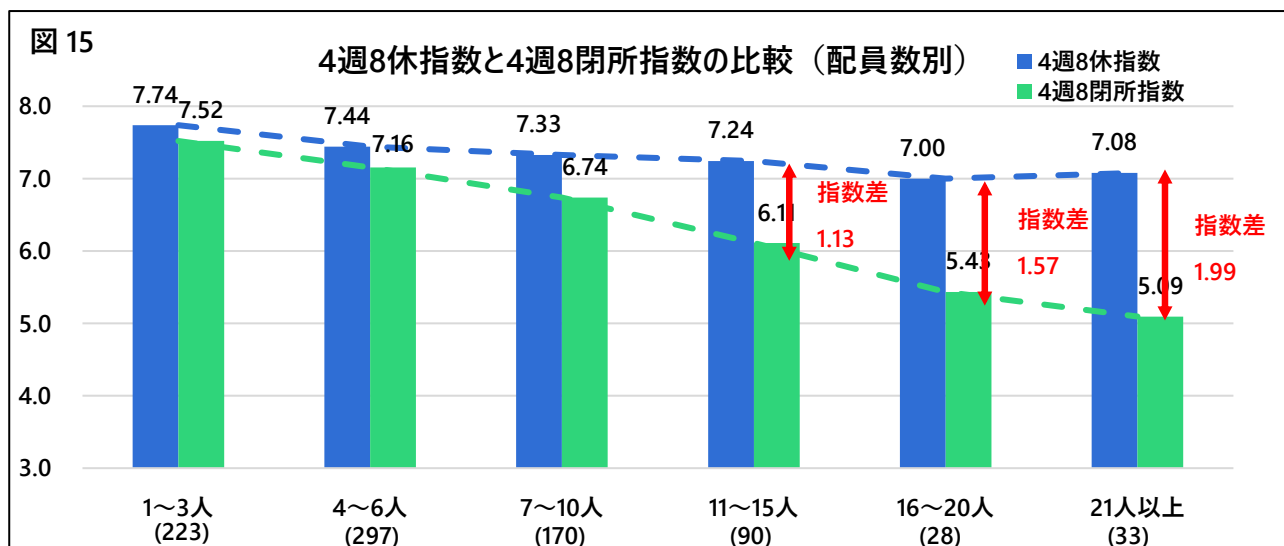
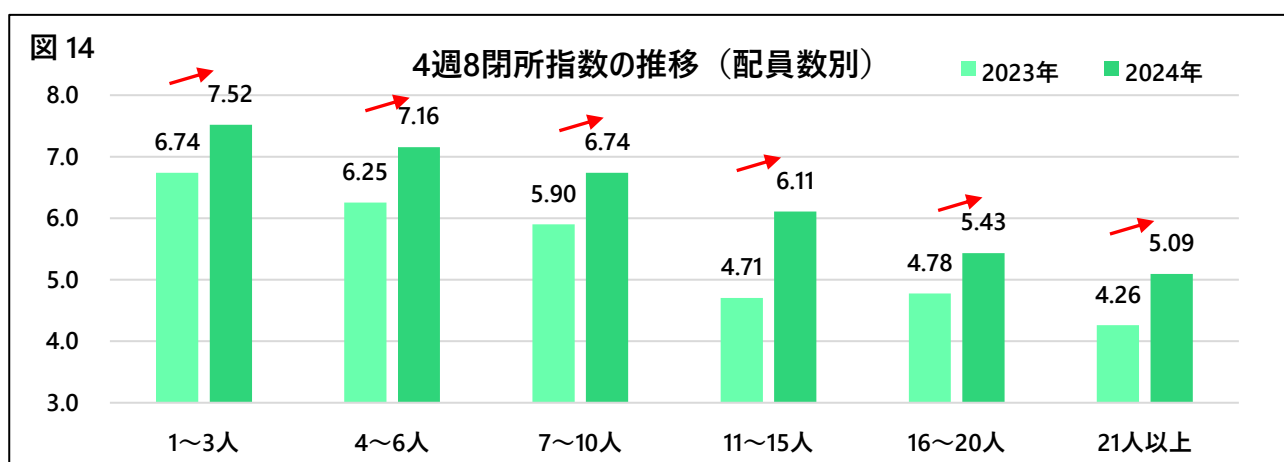
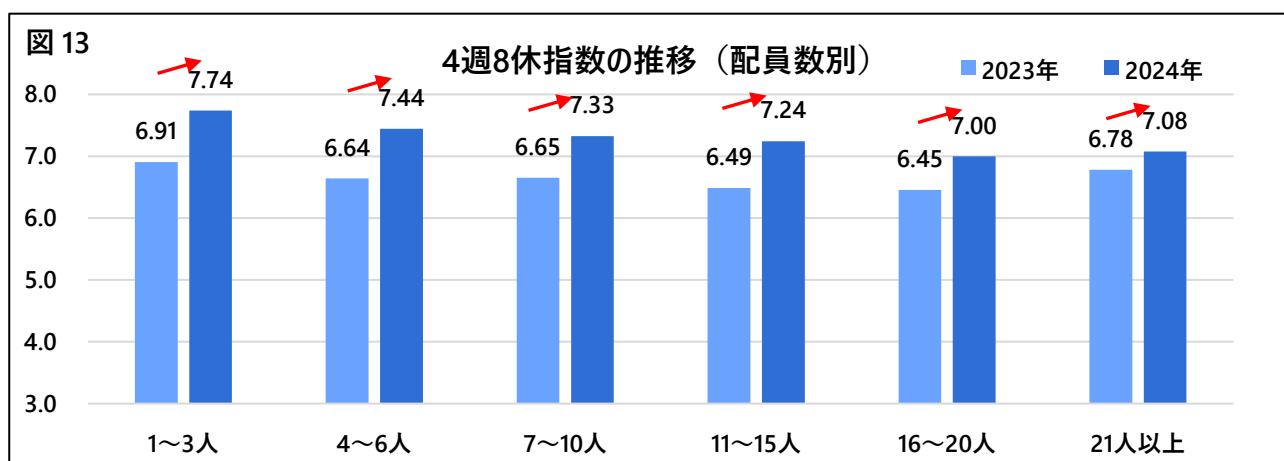


図 14 のように 4 週 8 閉所指数は、2023 年調査に比べ、全体的に増加した。図 15 のように 4 週 8 休指数は、4 週 8 閉所指数と比べ、配員数の少ない作業所と多い作業所との間に、大きな差はなかった。4 週 8 休指数、4 週 8 閉所指数の比較においては、配員数が多くなるにつれて差が大きい傾向であることから、配員数が多い作業所では、交代で休日を取得していることがうかがえる。

Ⅱ. 4 週 8 閉所の実現の可能性

1. 見積段階からの閉所設定日数

作業所の閉所設定日数割合は 2023 年に比べて増加

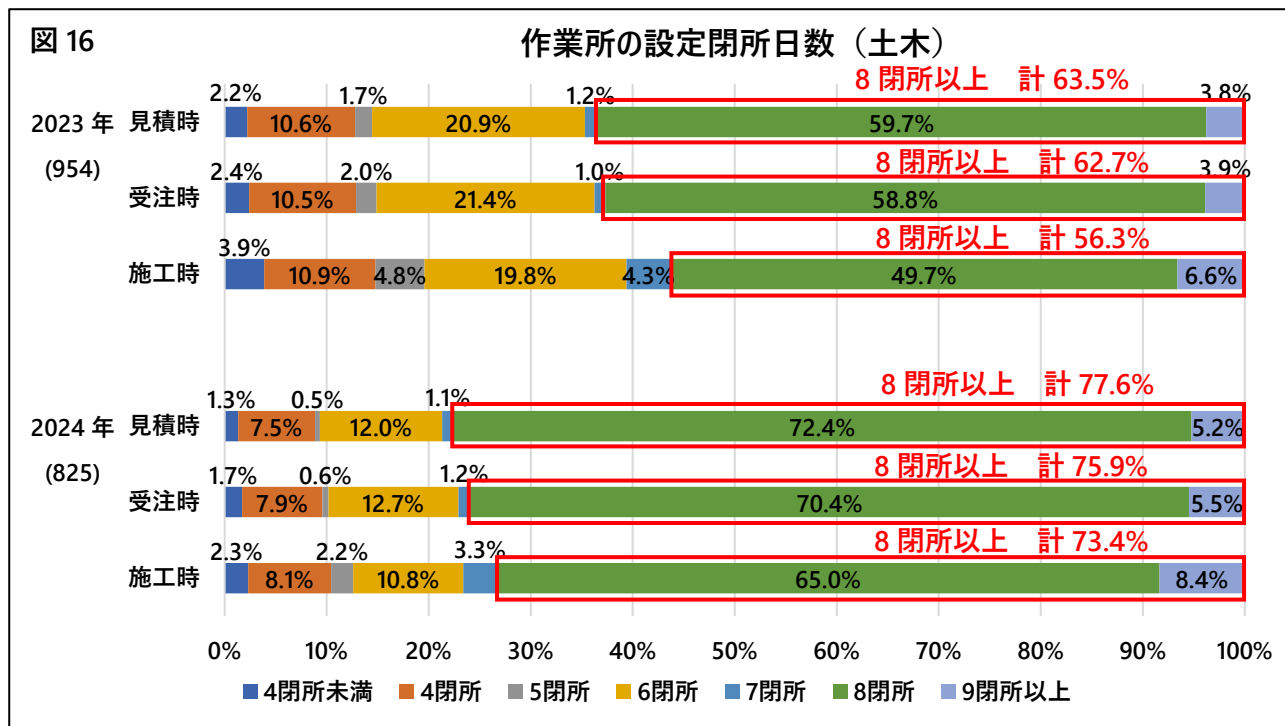
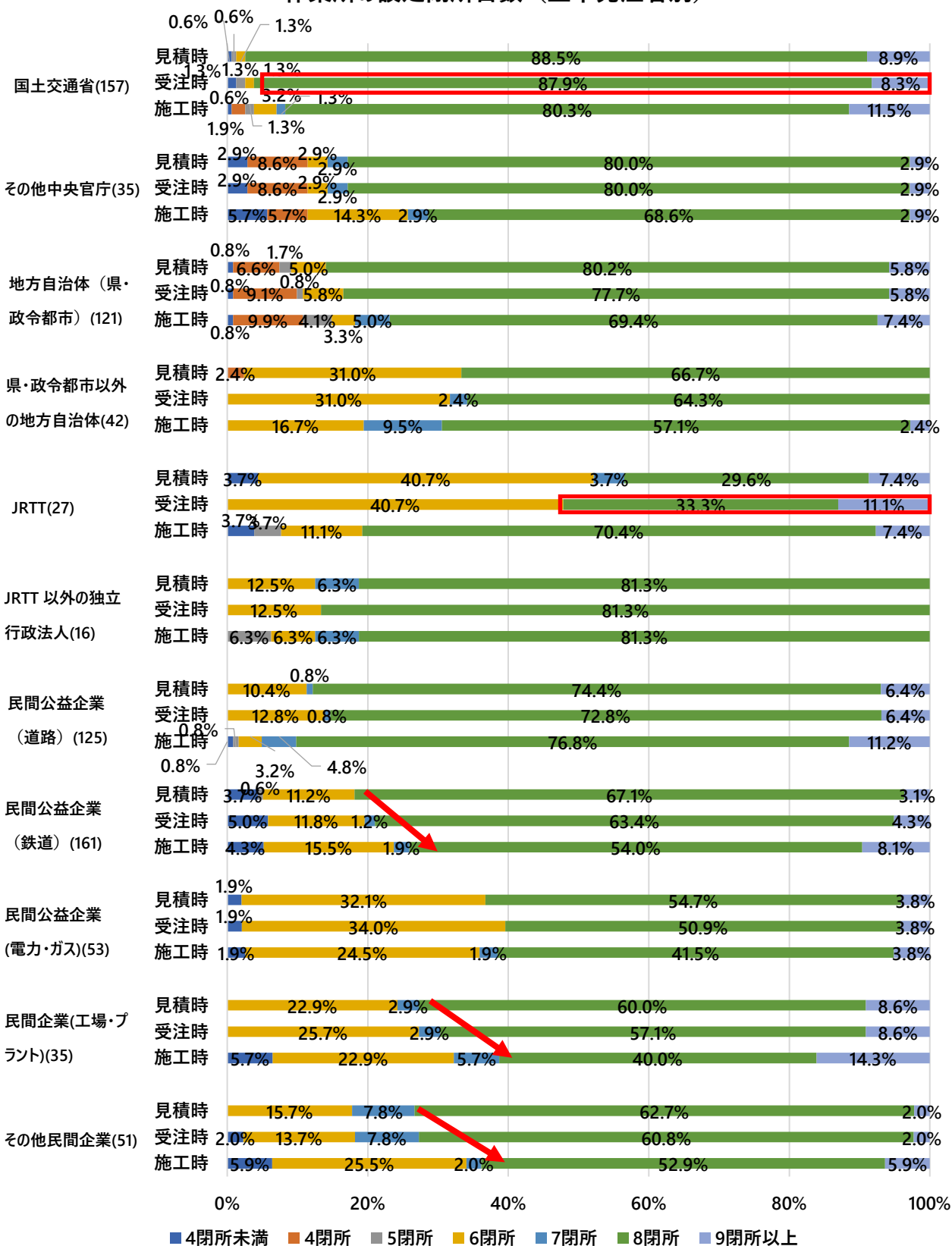


図 16 のように設定閉所日数において 8 閉所を設定している作業所の割合は「見積時」「受注時」「施工時」のすべてにおいて 2023 年よりも大幅に増加した。時間外労働の上限規制適用により工期設定段階で 4 週 8 閉所を設定する作業所が増加している。

図 17

作業所の設定閉所日数（土木発注者別）



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 96.2%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、JRTT 発注工事では 44.4%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 日以上の開所した作業所数が減少している。

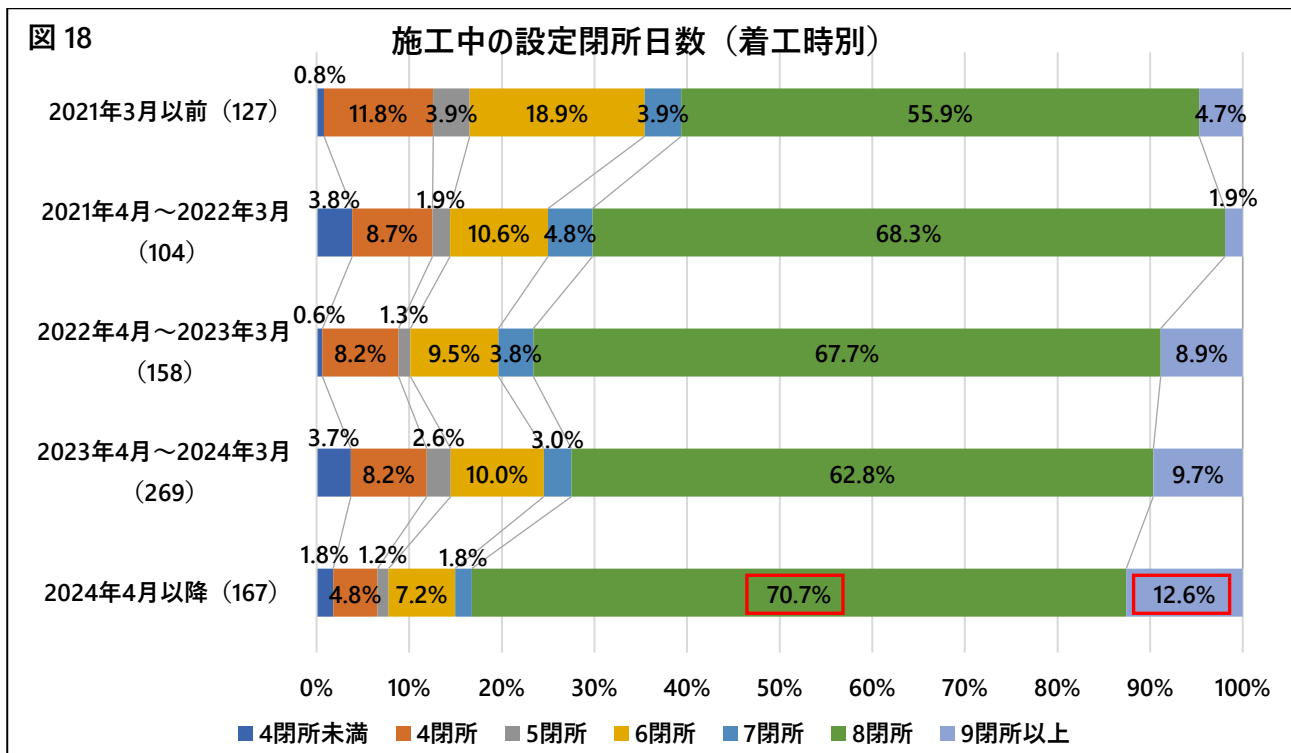


図 18 のように 2024 年 4 月以降着工の工事では、施工中の設定閉所日数は 8 閉所が 70.7%、9 閉所が 12.6% となっており、他着工時期と比べともに最も大きな割合となった。時間外労働の上限規制適用の影響が伺える。

2. 実現するために重要なもの

土曜閉所には「適正な工期設定での受発注」が重要

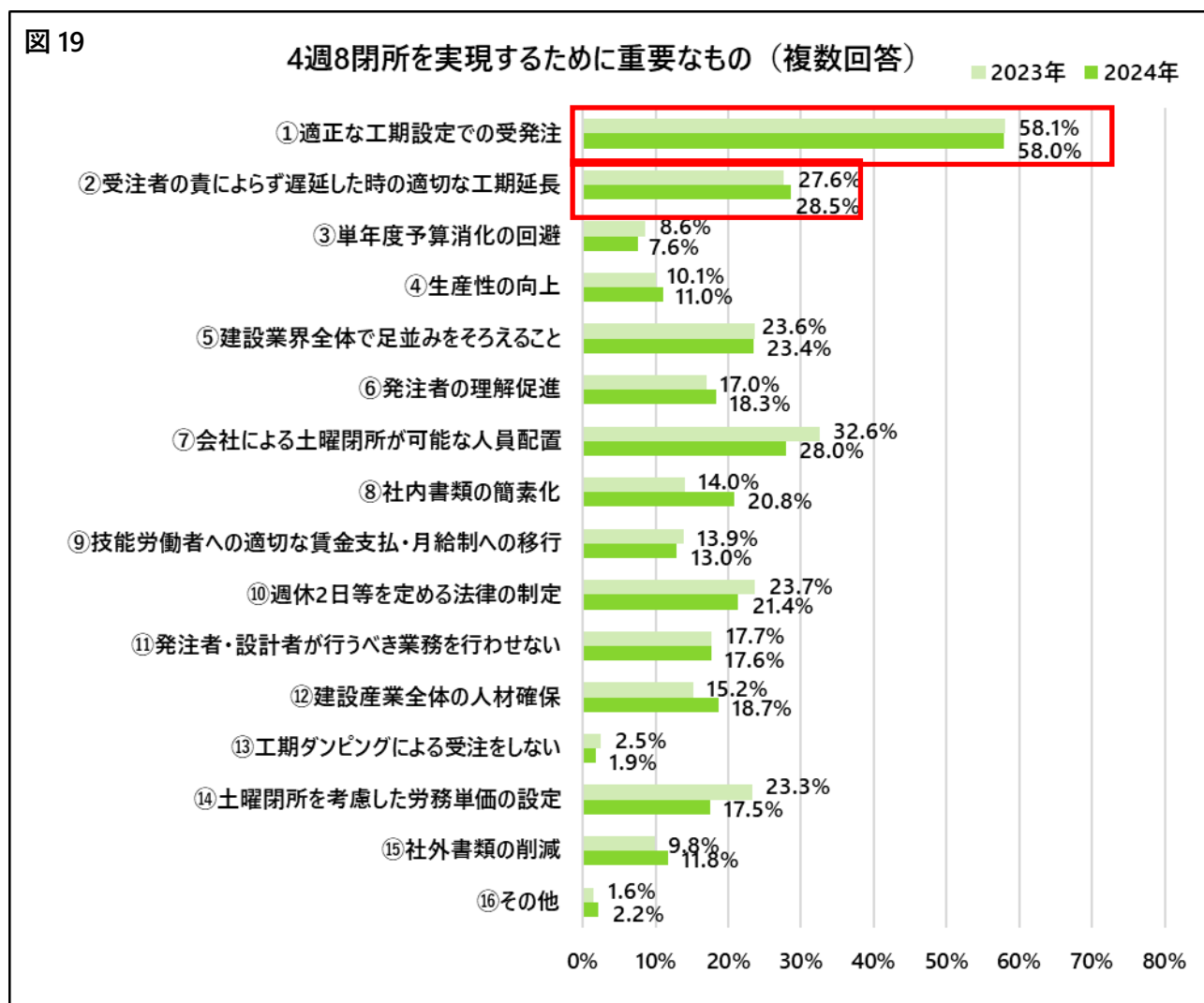


図 19 のように「4 週 8 閉所を実現するためには何が重要か」の設問に対して、土木では「適正な工期設定での受発注」「会社による土曜閉所が可能な人員配置」「受注者の責によらず遅延した時の適切な工期延長」の回答が多かった。

土木建築いずれも「適正な工期設定での受発注」が最多

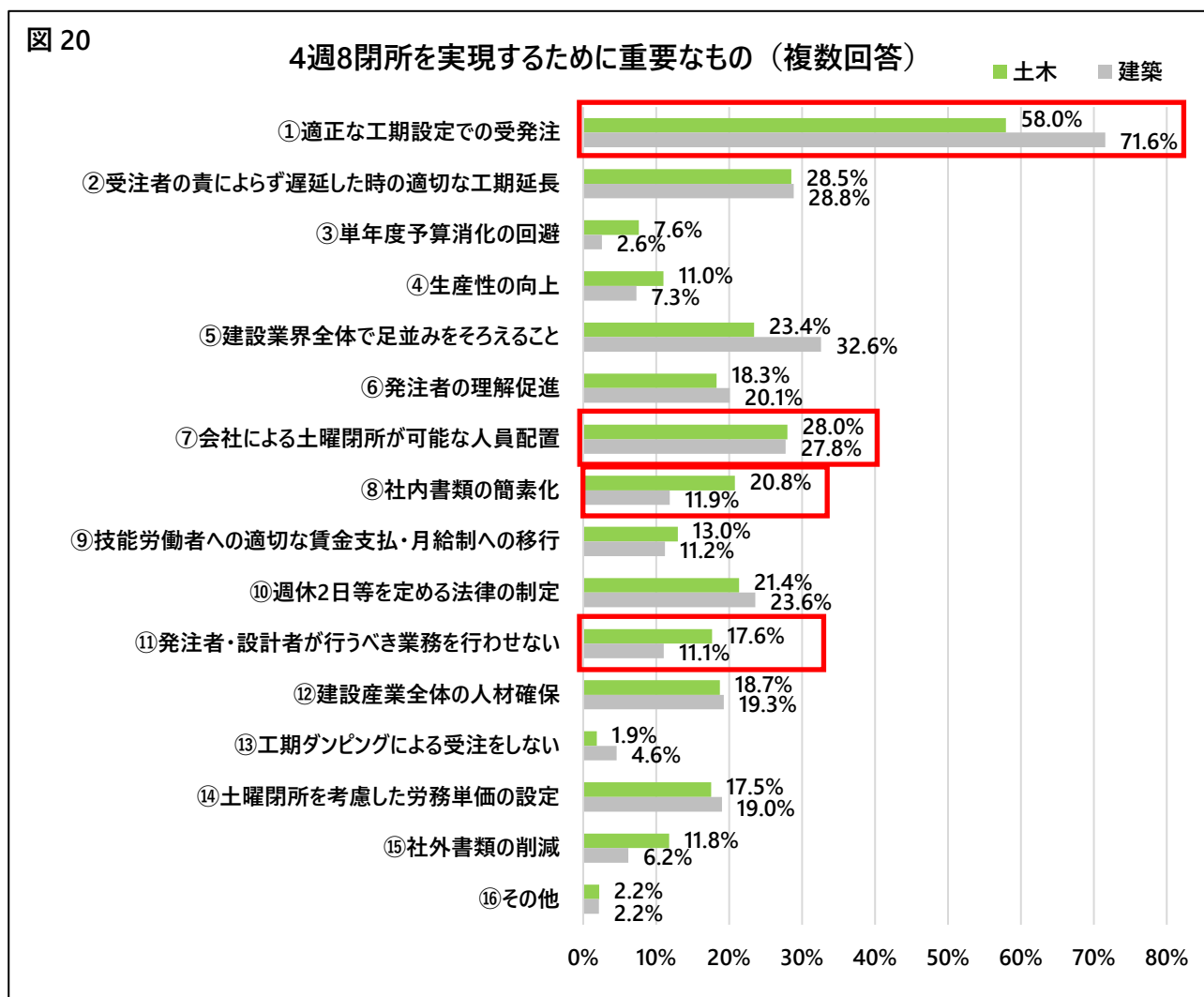


図 20 のように土木、建築ともに 4 週 8 閉所（原則土曜閉所）の実現にむけて重要なものは、「適正な工期設定での受発注」とする回答が多かった。また、土木では「会社による土曜閉所が可能な人員配置」「発注者・設計者が行うべき業務を行わせない」「社外書類の削減」といった項目が建築よりも高い割合を示した。

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. 実現しない理由

土木・建築ともに「土日ありきの厳しい工期」が最多

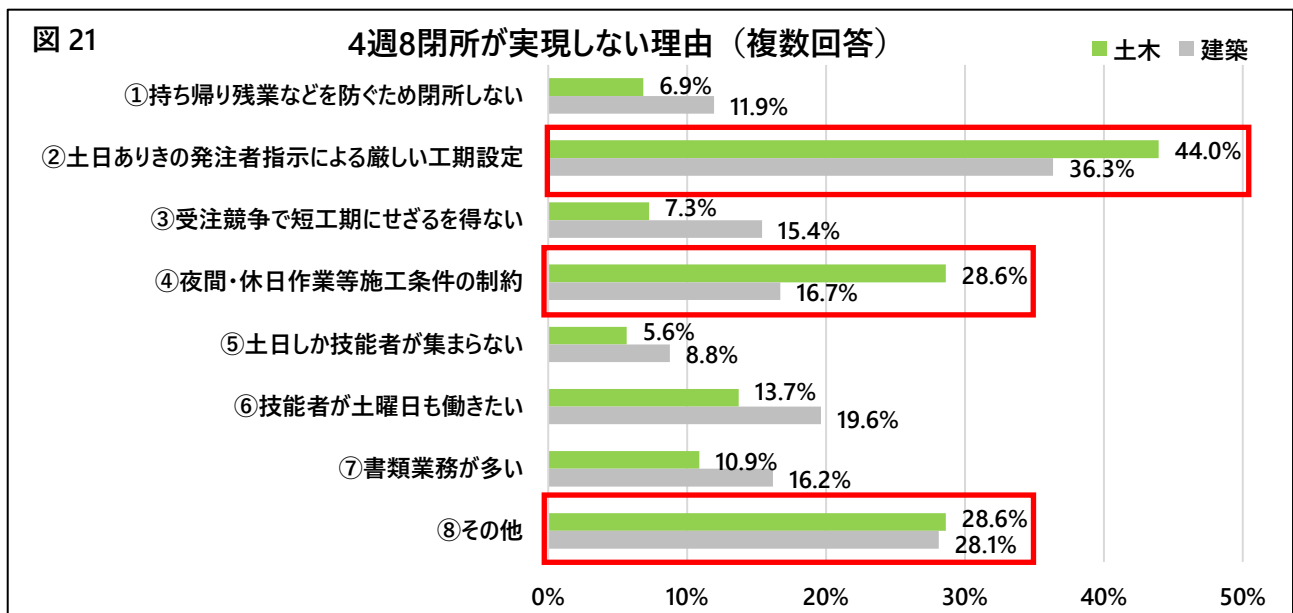
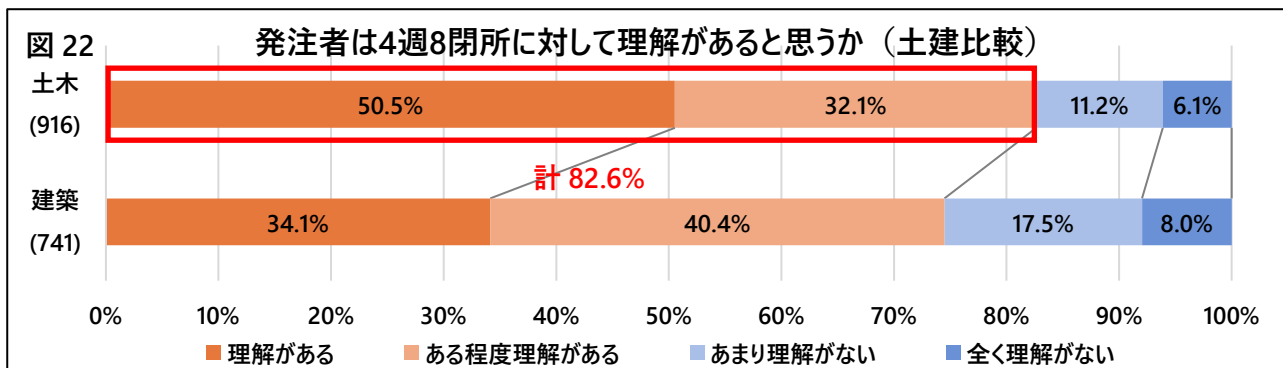


図 21 のように土木、建築ともに 2024 年までに 4 週 8 閉所（原則土曜閉所）の実現が困難な理由は、「土日ありきの厳しい工期設定」とする回答が最も多かった。また、土木では「夜間・休日作業等施工条件の制約」「書類業務が多い」といった項目が建築よりも高い割合を示した。

Ⅲ. 4週8閉所に対する発注者の理解について

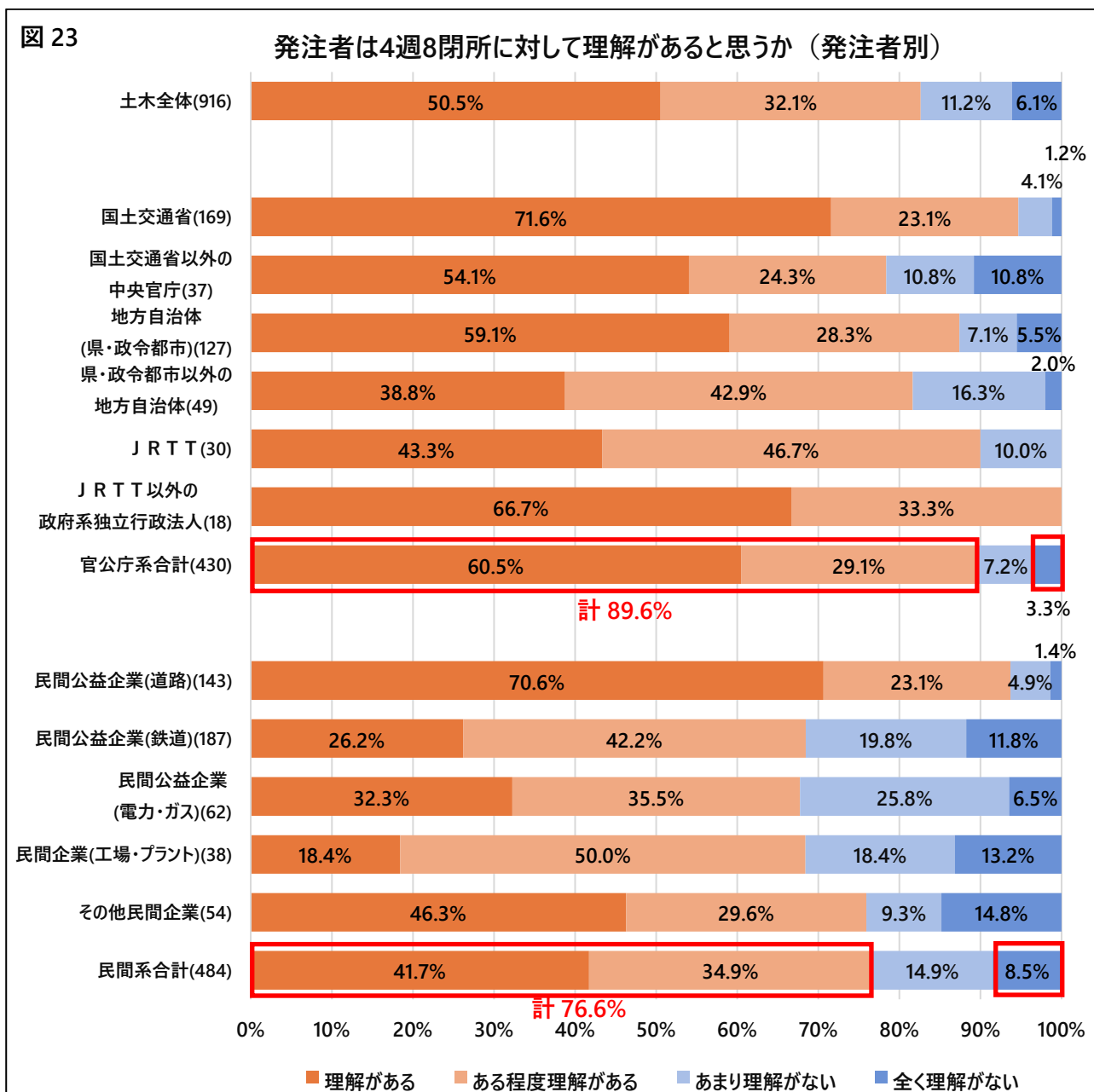
1. 発注者は4週8閉所に対して理解があるか

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82.6%が回答



2. 発注者別

4週8閉所に対して理解があると官庁系は89.6%、民間系は76.6%の作業所が回答



3. 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 94.7%が回答

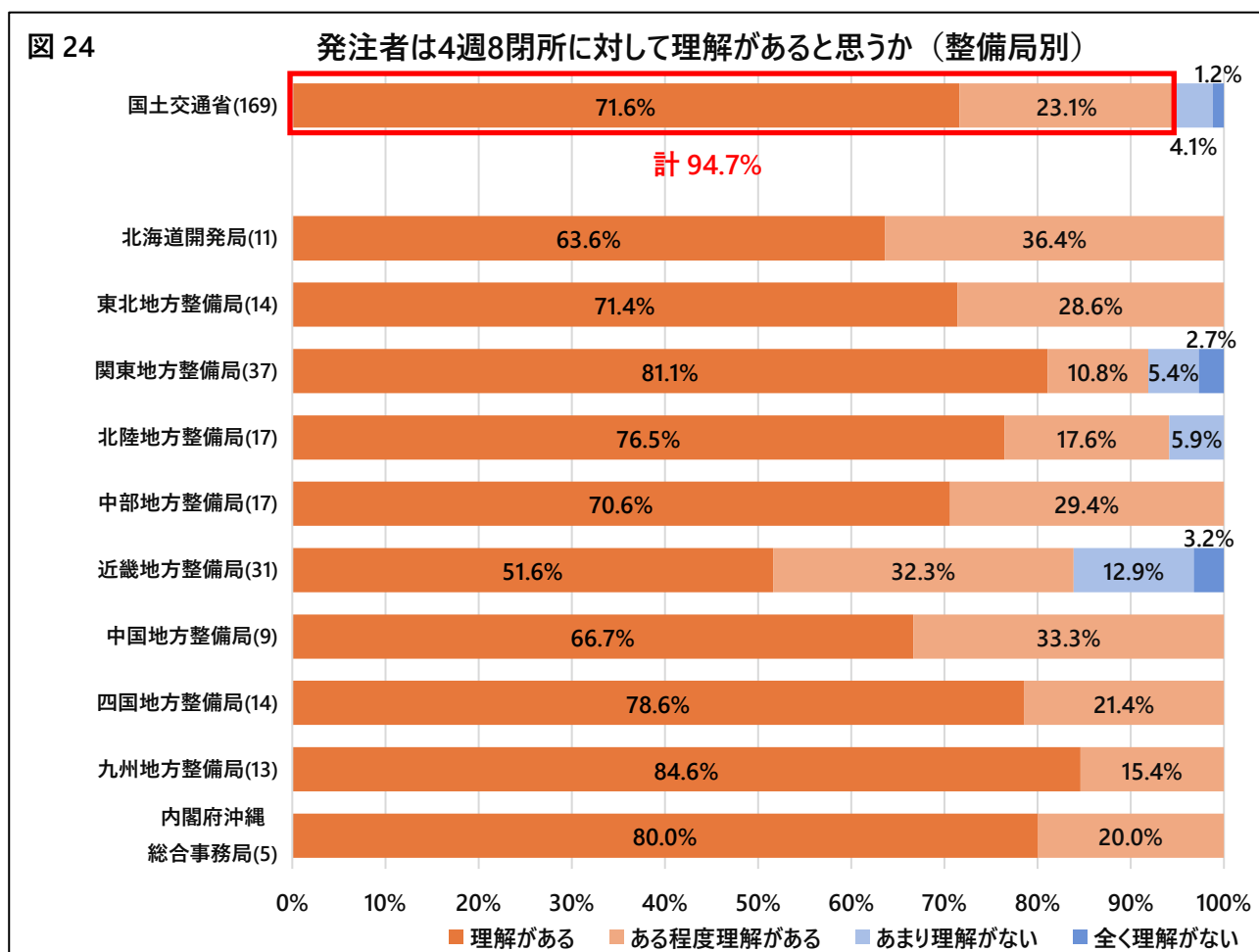


図 23 のように発注者別に見ると、官庁系発注者では、89.6%の作業所が 4 週 8 閉所に対して「理解がある」「ある程度理解がある」と回答した。民間系発注者では、76.6%の作業所が「理解がある」「ある程度理解がある」と回答した。

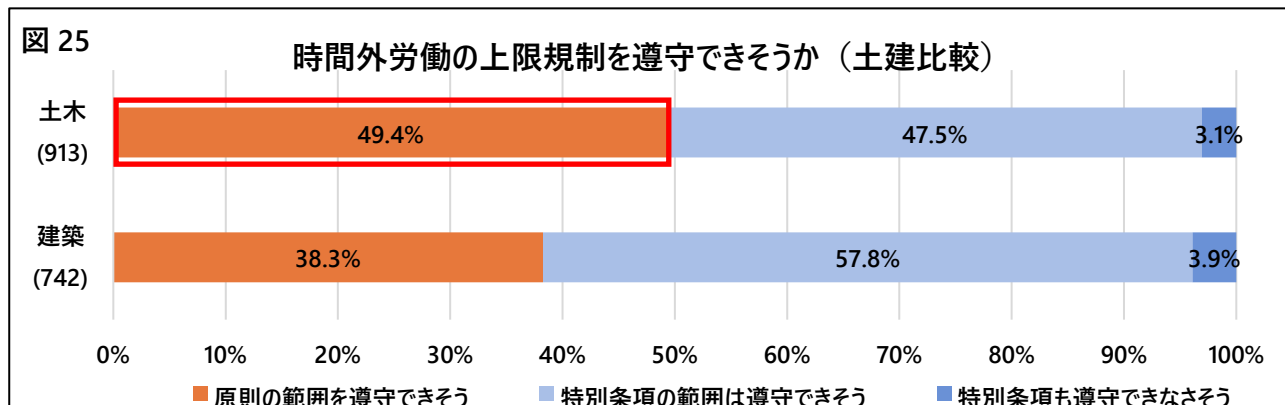
一方で、「全く理解がない」と回答した割合は、官庁系発注者では 3.3%、民間系発注者では 8.5%だった。

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。

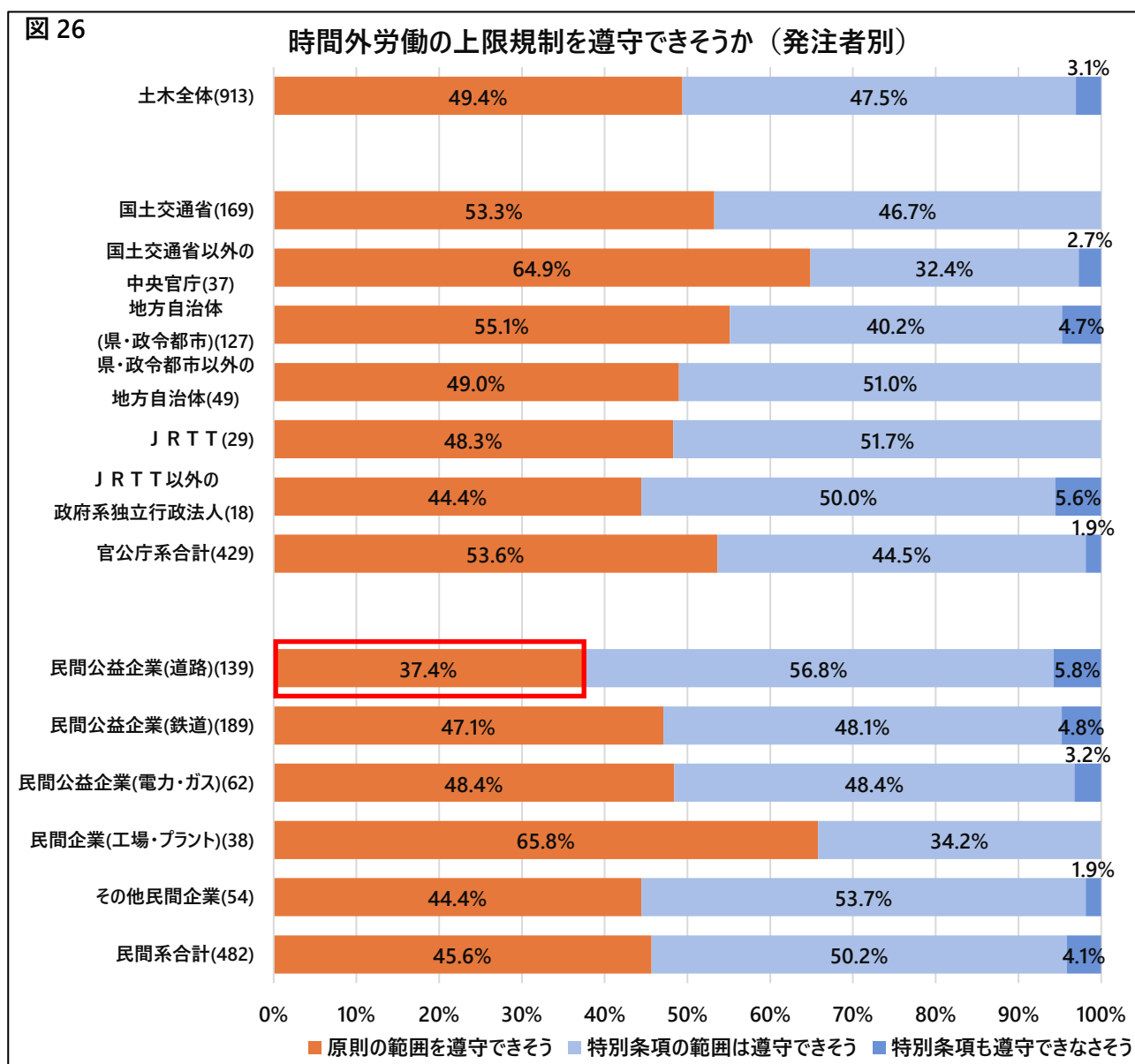
Ⅳ. 時間外労働の上限規制について

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 49.4%



2. 発注者別



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

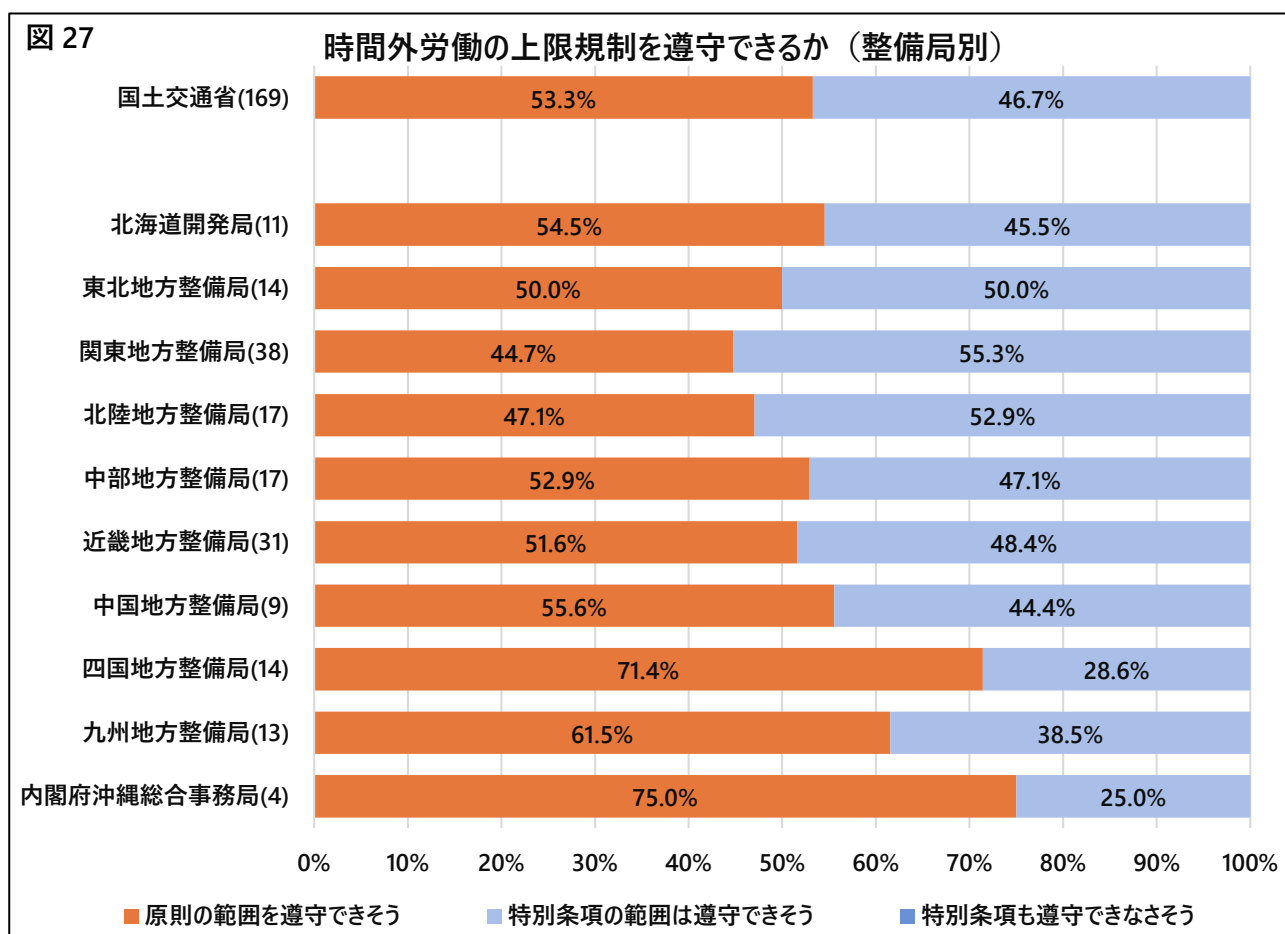


図 25 のように「2024 年 4 月以降、時間外労働の上限規制を遵守できるか」との問いに対し、土木の作業所では、49.4%が「遵守できる」と回答した。図 26 のように発注者別では「民間公益企業(道路)」が 37.4%となり、土木全体平均の 49.4%を大きく下回った。

4. 上限規制を遵守することが困難な理由

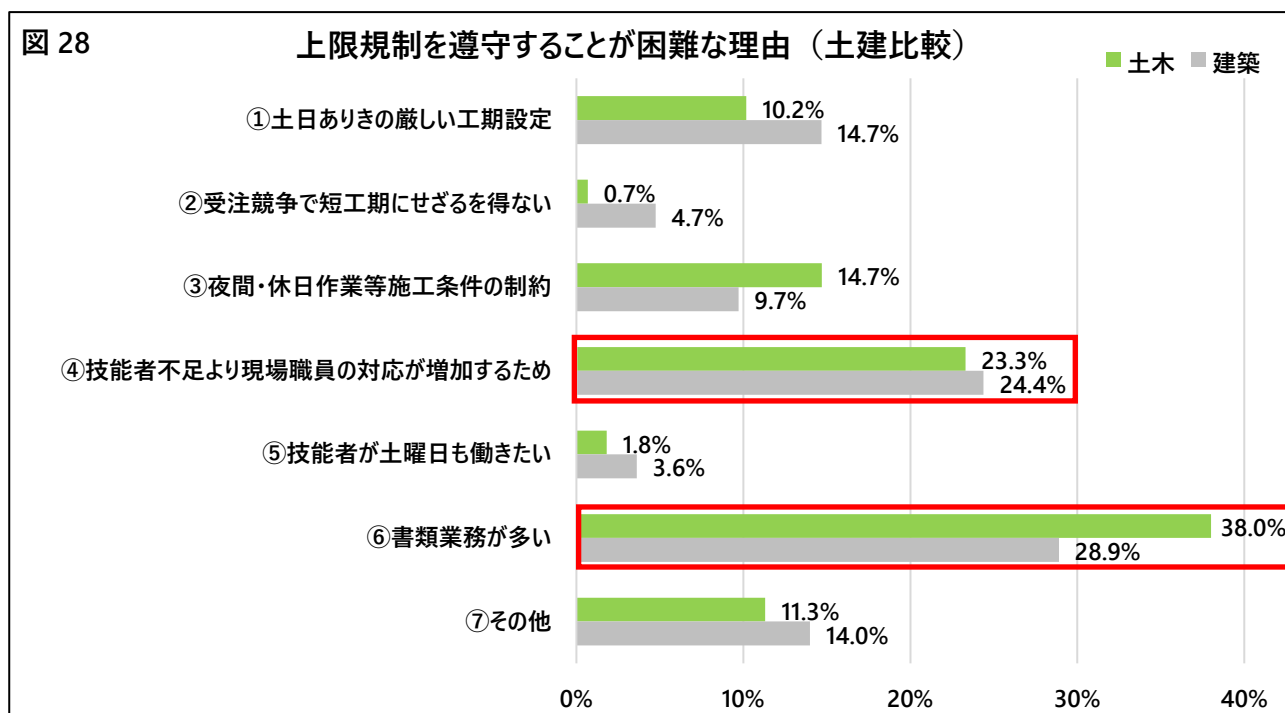


図 28 のように「上限規制を遵守することが困難な理由」として、「技能者不足による現場職員の対応が増加」「書類業務が多い」との回答が多かった。

5. 上限規制を遵守することが困難な方

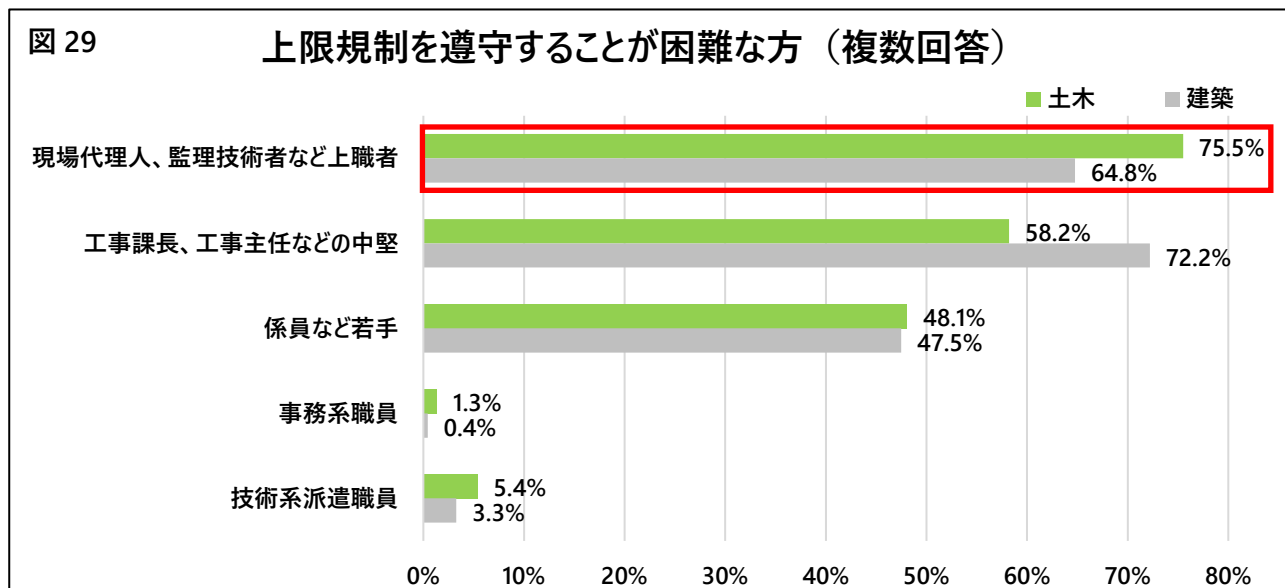
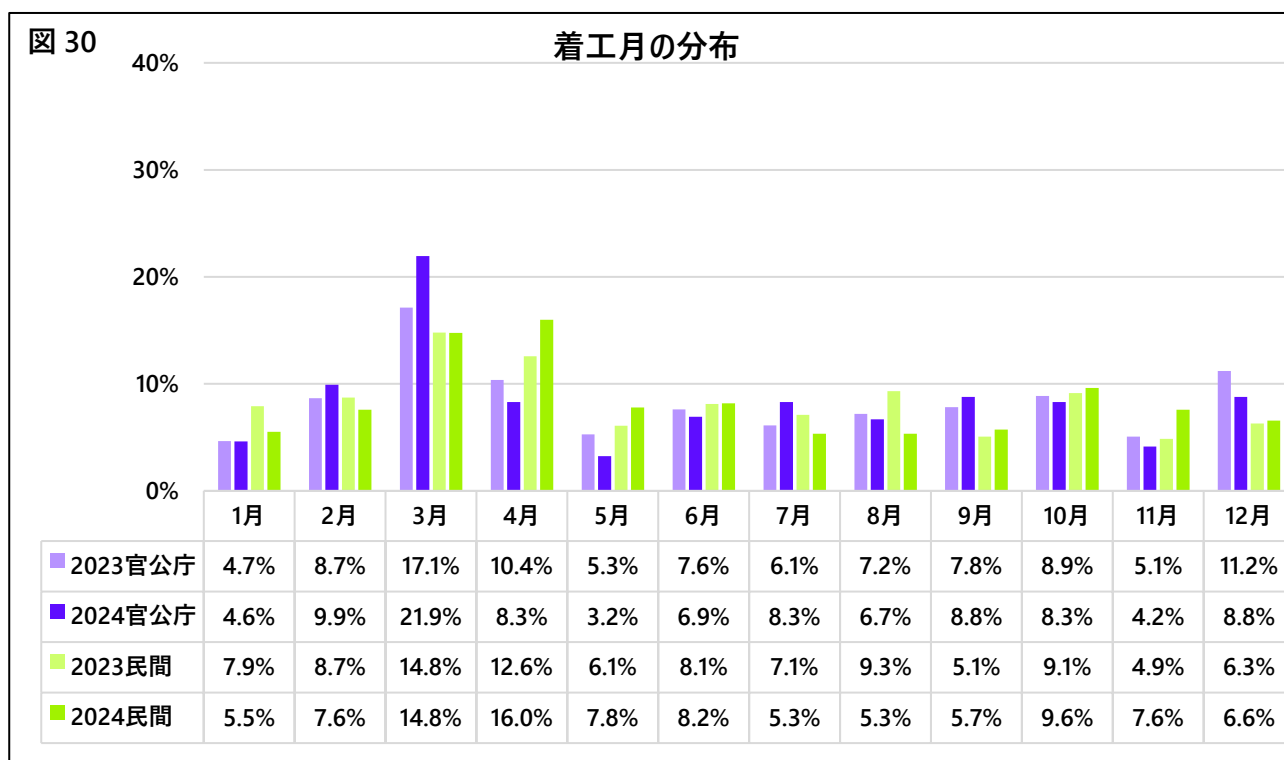


図 29 のように「上限規制を遵守することが困難な方」として土木作業所では「現場代理人、監理技術者などの上職者」建築作業所では「工事課長、工事主任などの中堅」との回答が多かった。

V. 着工、竣工時期の平準化について

1. 着工時期



2. 竣工時期

竣工時期は依然 3 月に集中

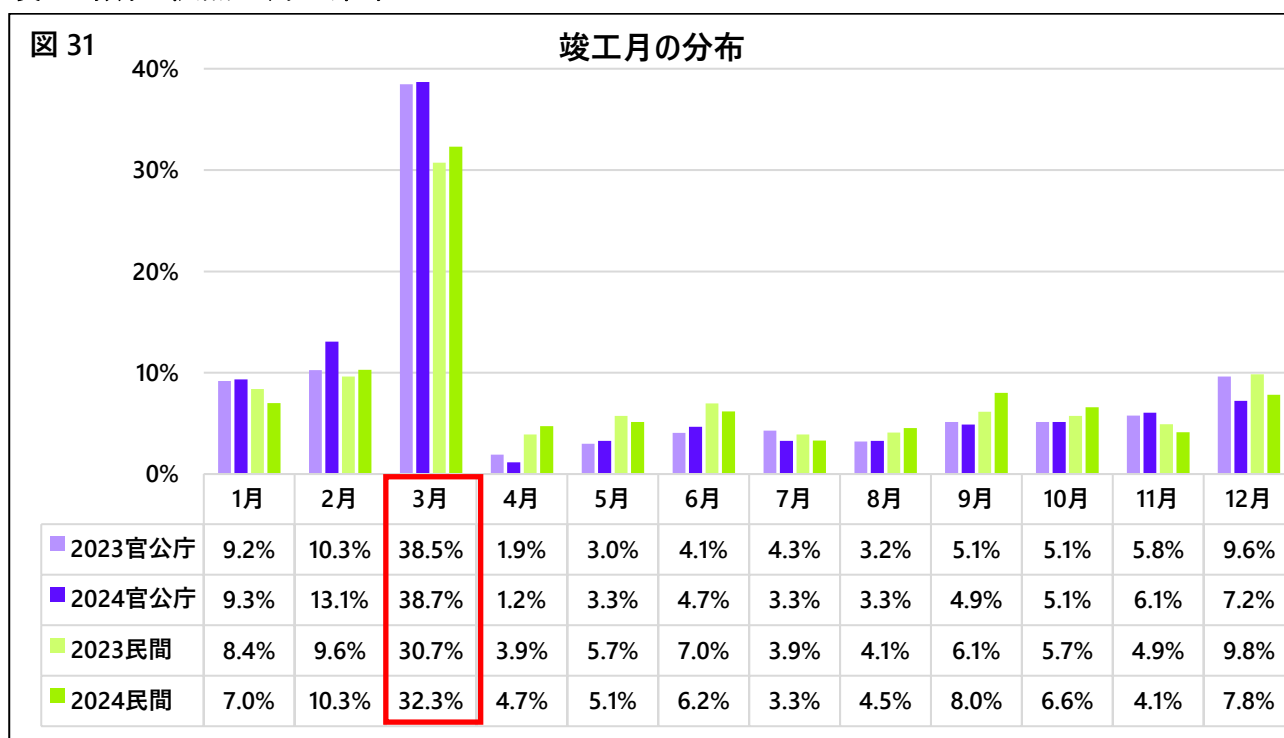


図 30 のように着工時期については、官庁・民間ともに 2023 年度と比較して平準化が進んでいる。図 31 のように竣工時期については、官庁工事・民間工事で 3 月竣工の工事が微増、依然として 3 月竣工の工事が突出している。技能労働者の処遇の改善、資機材の効率的な運用の点からも、竣工時期の平準化が進むことが望まれる。

VI. 国交省の各種施策の状況について

1. 書類限定検査

国交省発注工事において書類限定検査は 65.3%が該当、35.4%が業務効率向上

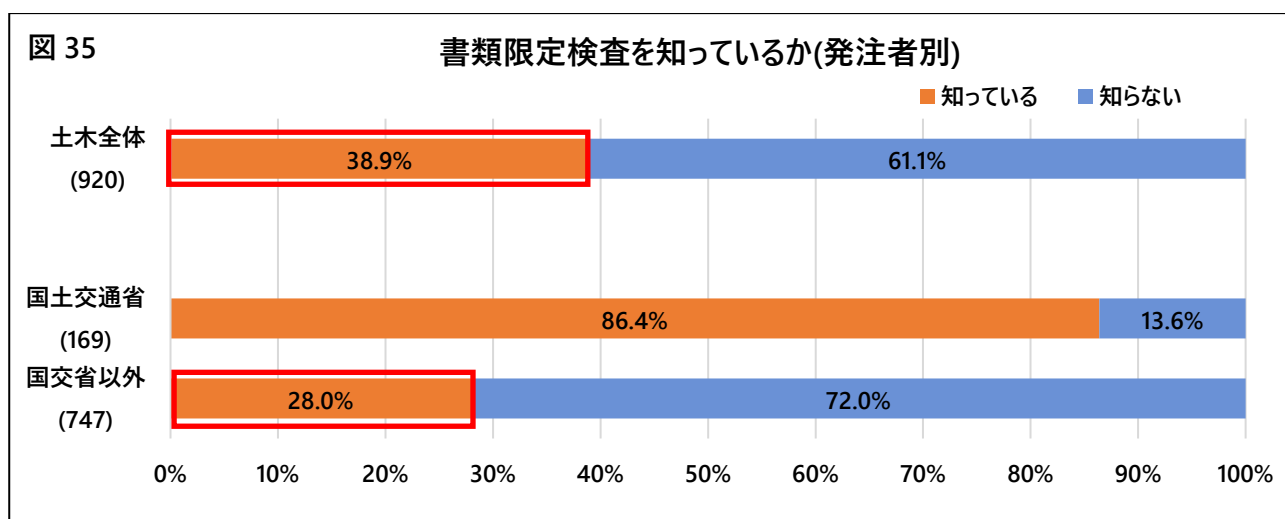
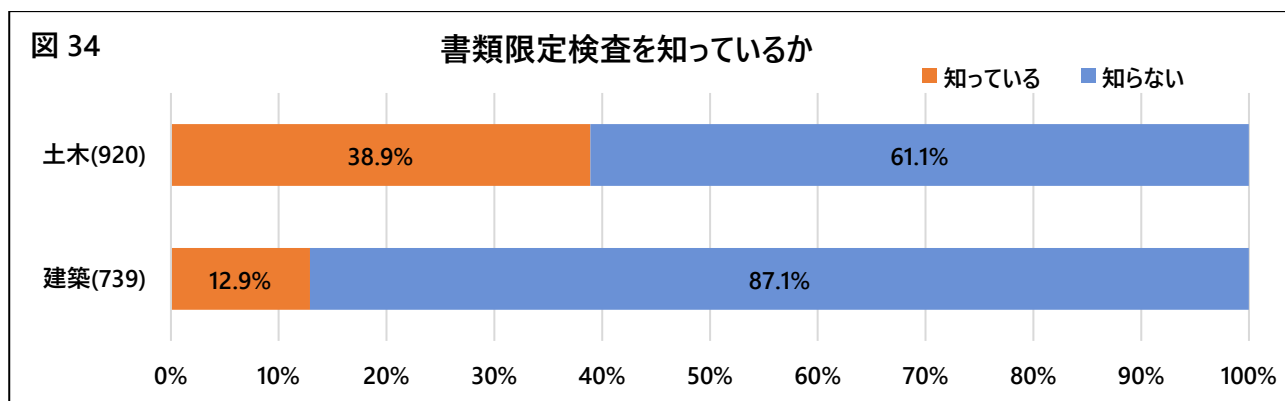
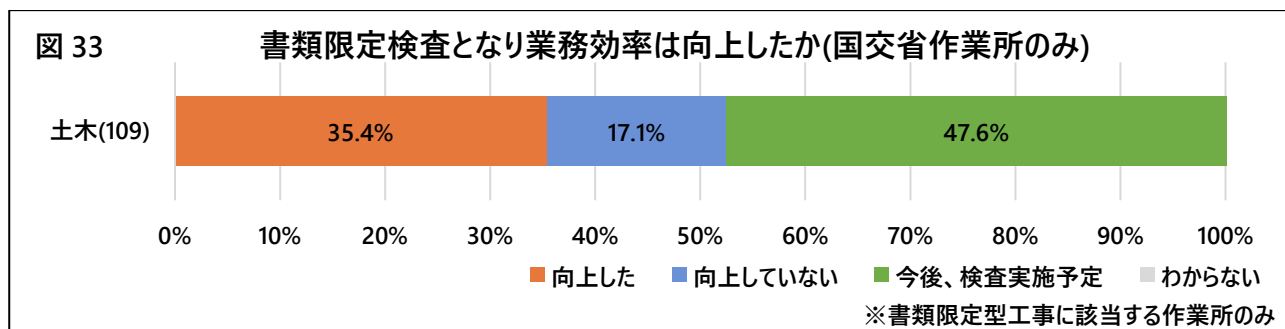
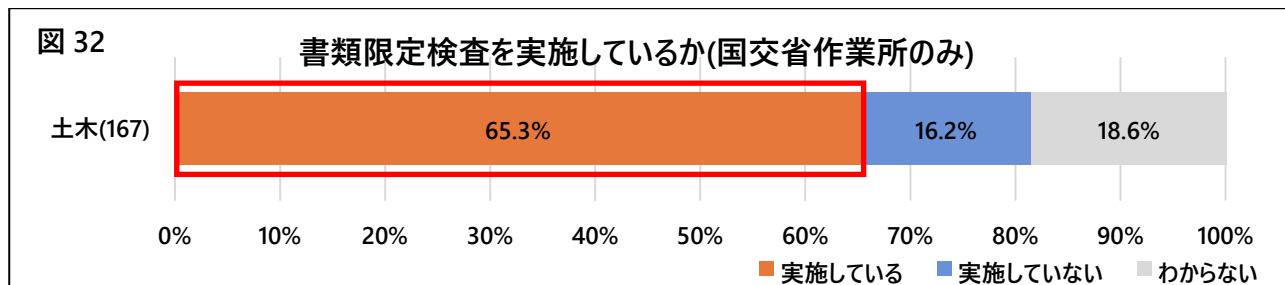


図 32 のように書類限定検査は、国土交通省発注工事の 65.3%が該当している。図 35 のように「書類限定検査を知っている」と回答した作業所は土木全体の 38.9%、国交省以外の作業所では 28.0%だった。また、21 ページの図 28「上限規制を遵守することが困難な理由」に対し、「書類業務が多い」との回答が 38.0%あることより、書類限定検査の普及・拡大が求められる。

2. 土木工事電子書類スリム化ガイド等

国交省発注工事において土木工事電子書類スリム化ガイド等は 78.6%が使用、58.3%が業務効率向上

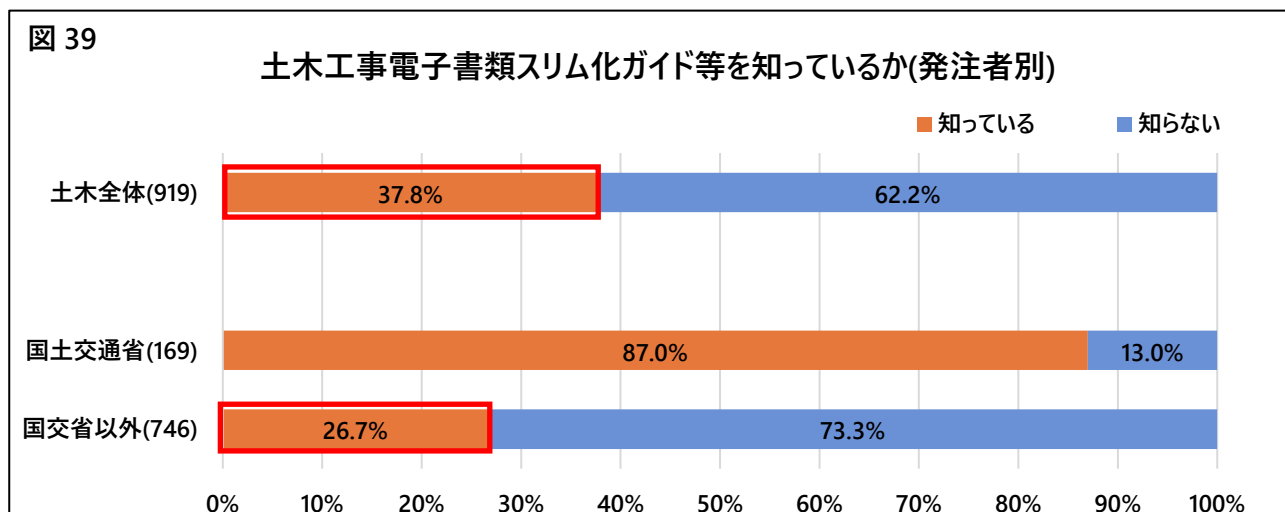
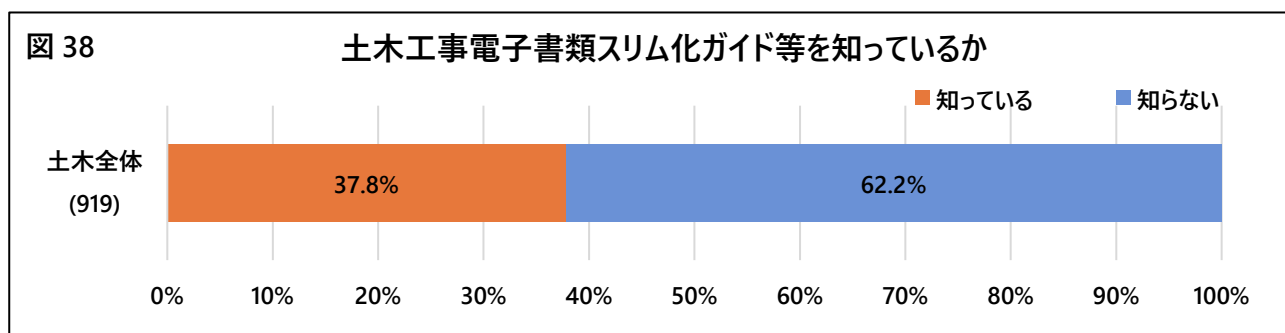
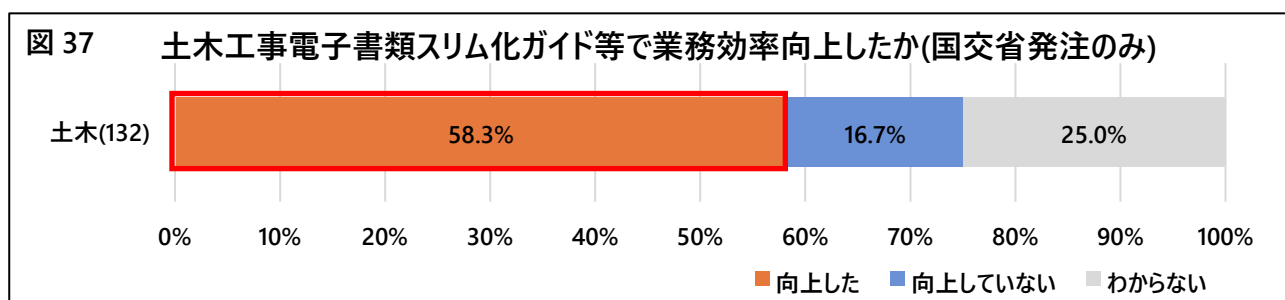
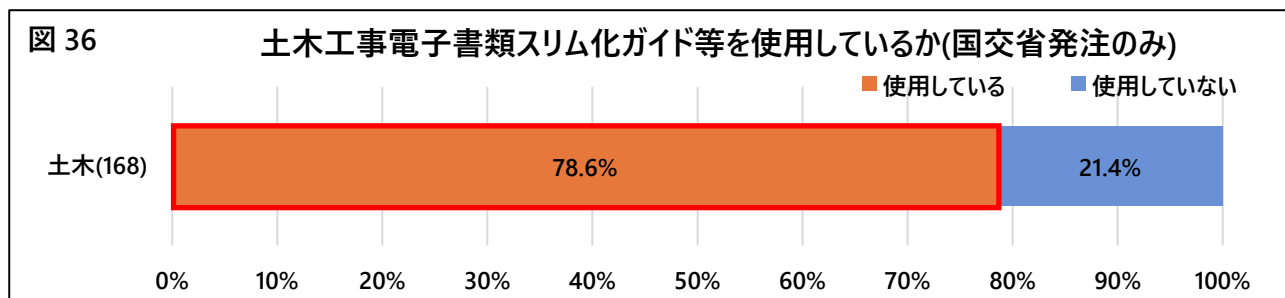


図 34 のように電子書類スリム化ガイド等は、国土交通省発注工事の 78.6%が使用している。図 39 のように「土木工事電子書類スリム化ガイド等」を知っていると回答した作業所は土木全体の 37.8%、国交省以外の作業所では 26.7%だった。こちらも「書類限定検査」同様、さらなる普及・拡大が求められる。

VII. 工期について

1. 工事着手時遅延の対応について

土木工事の 55.3%で工事着工時の工事遅延が発生

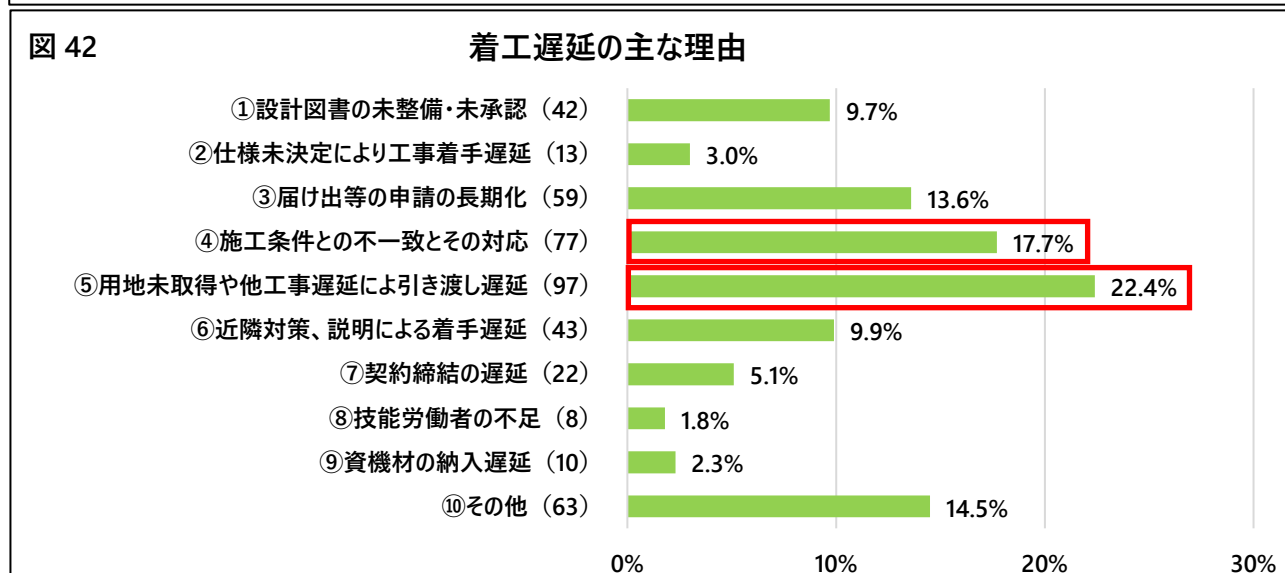
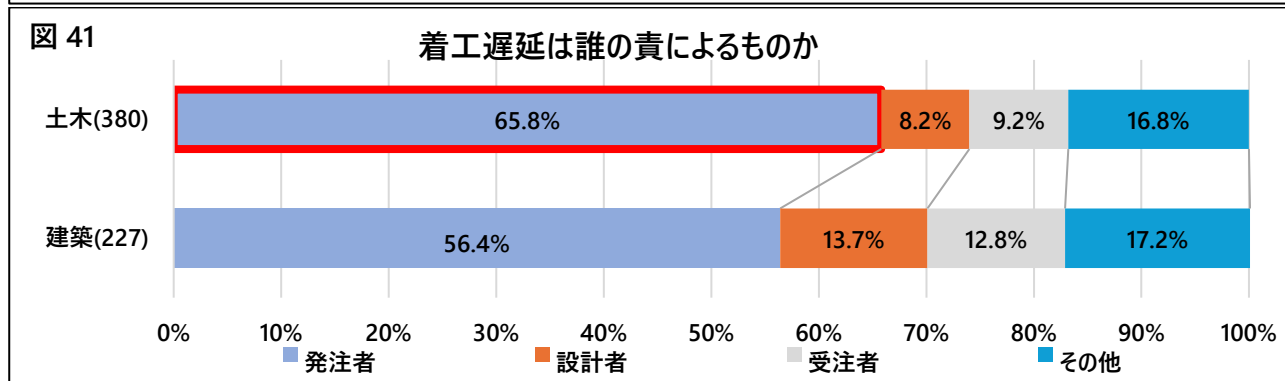
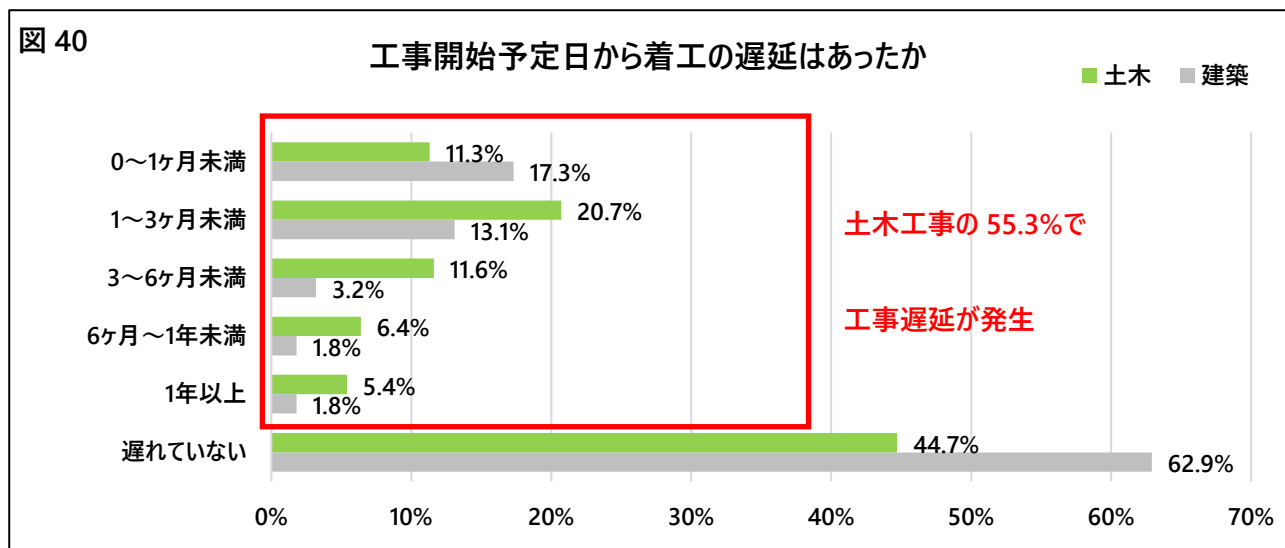


図 40「工事開始予定日から着工の遅延はあったか」の質問に対して、55.3%の作業所にて工事遅延が発生、図 41 より「着工遅延は誰の責によるものか」という質問に対しては 65.8%が発注者と回答した。また、図 42「着工遅延の主な理由」の質問に対しては、「作業場所の引き渡し遅延」「施工条件との不一致とその対応」「届け出等の申請の長期化」の回答が多かった。

図 43

着工遅延に対して工期が延長されたか

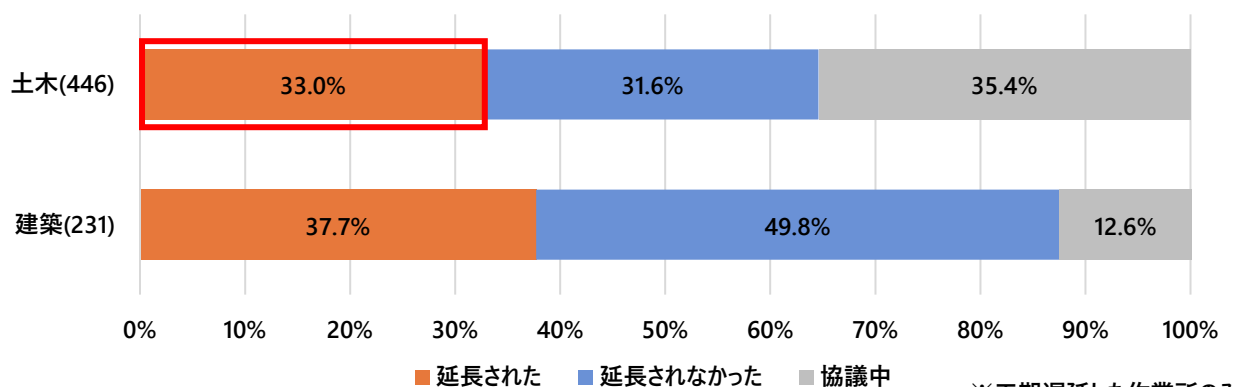


図 44

着工遅延に対して工期が延長されたか(発注者別)

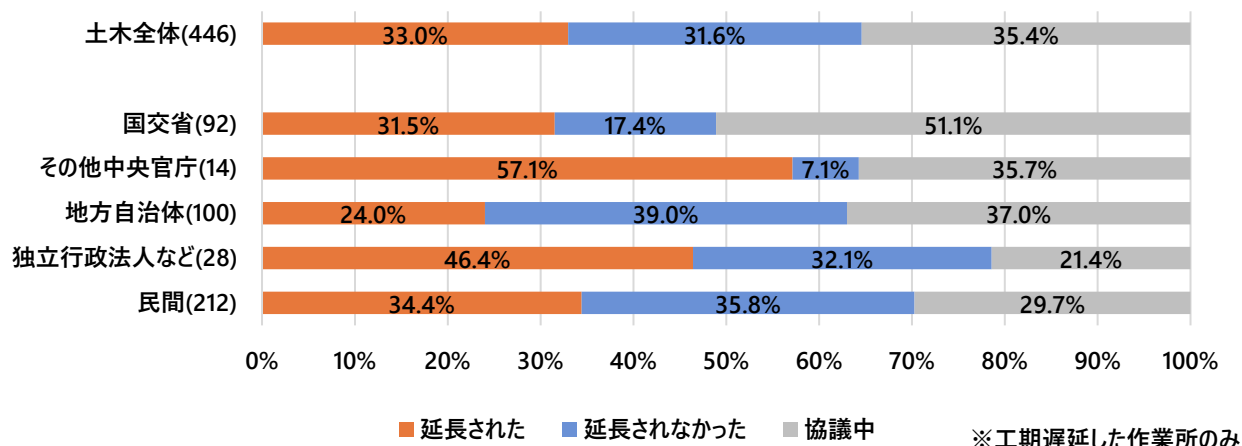
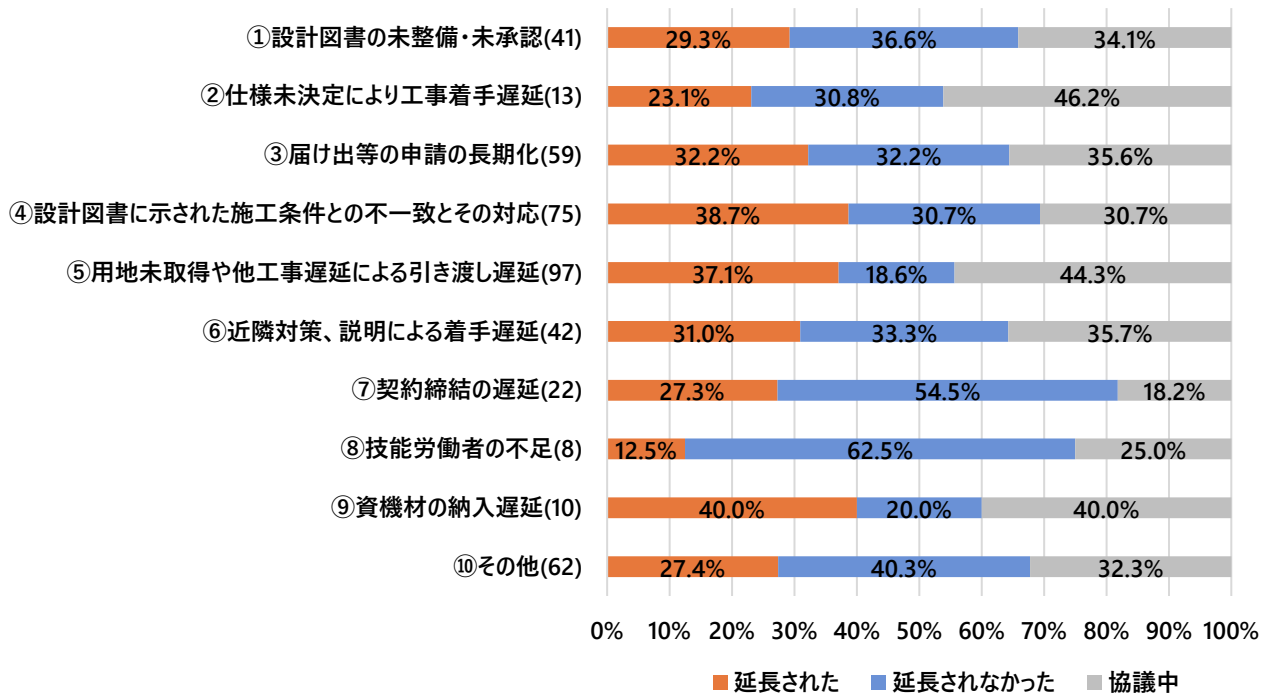


図 45

着工遅延に対して工期延長はされたか(遅延理由別)



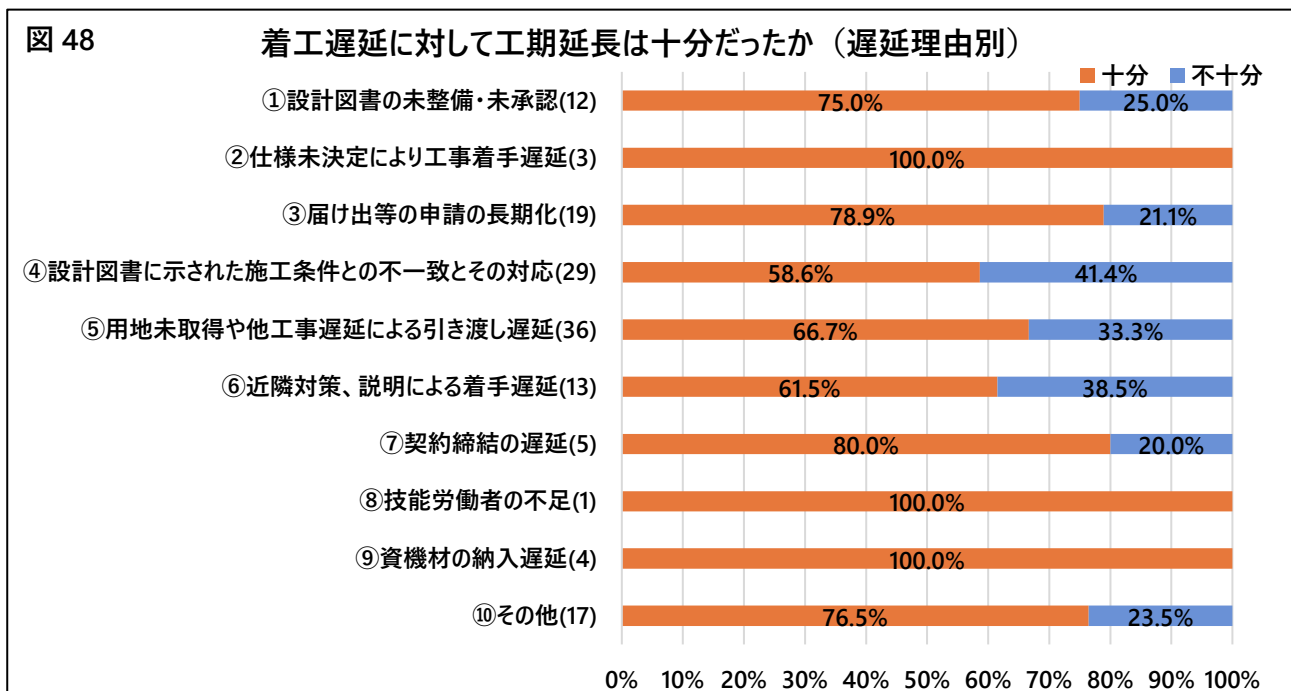
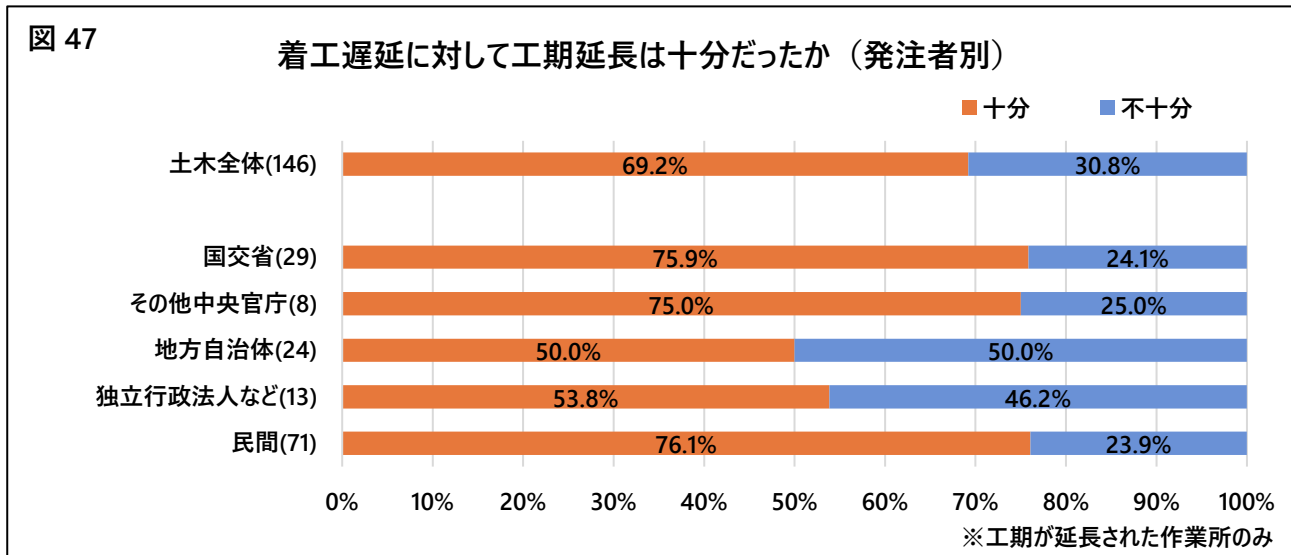
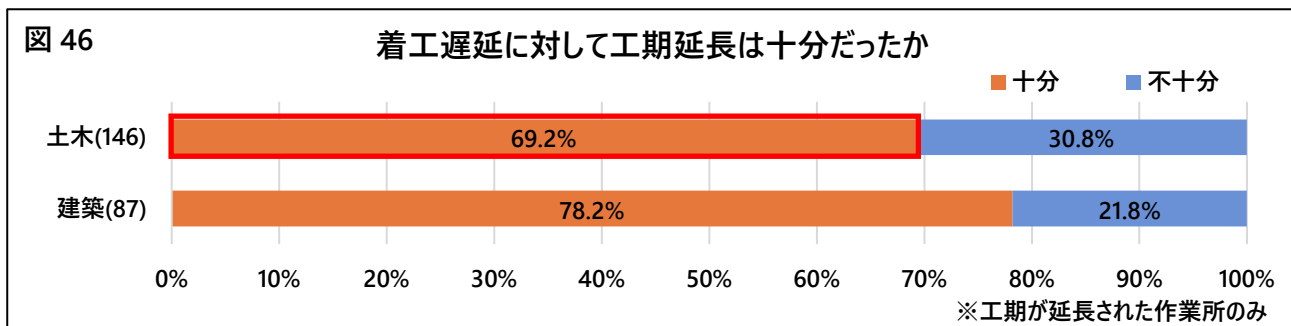


図 43「着工遅延に対して工期が延長されたか」の質問に対して、33.0%が延長されたと回答。また、図 46 のように工期延長をされた作業所においては、69.2%の作業所が「工期延長は十分だった」と回答している。

2. 工事施工中遅延の対応について

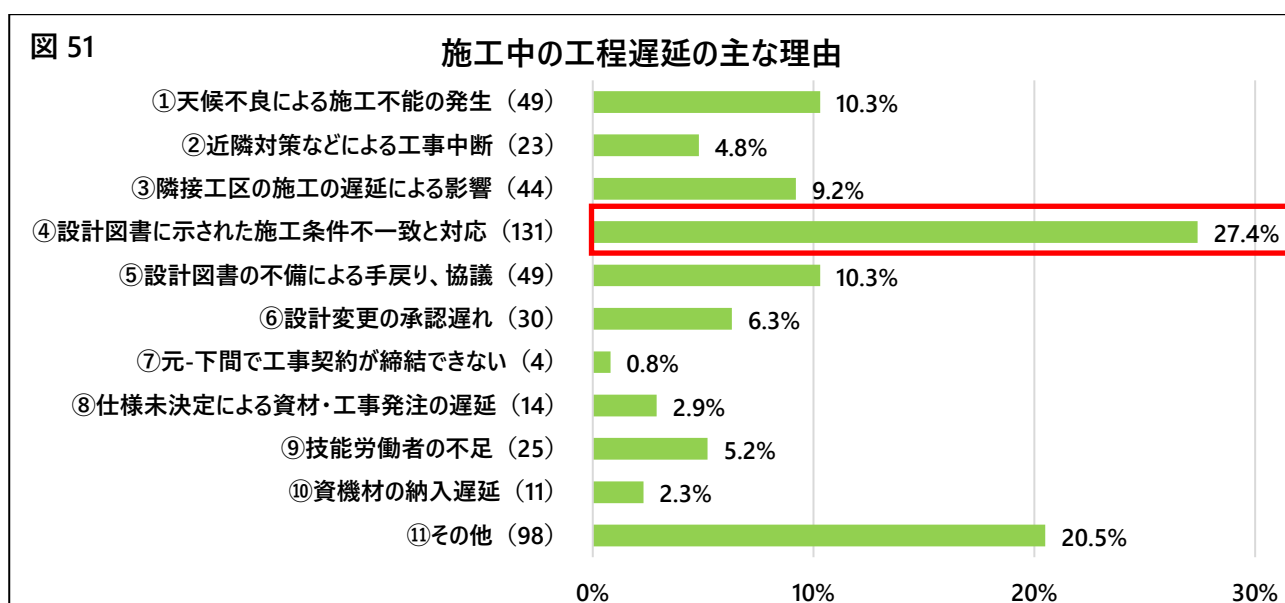
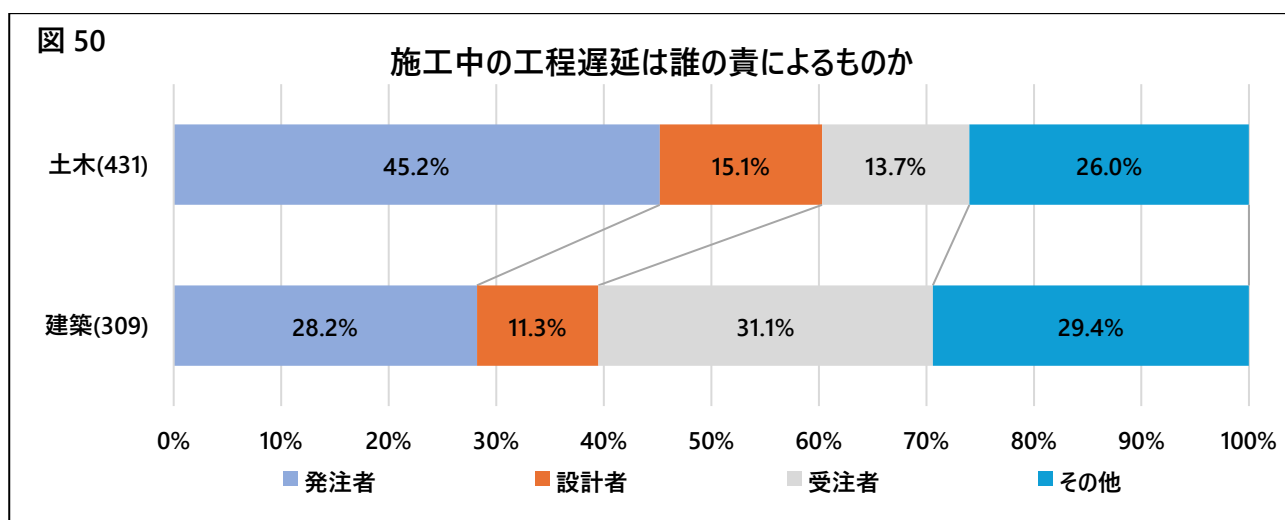
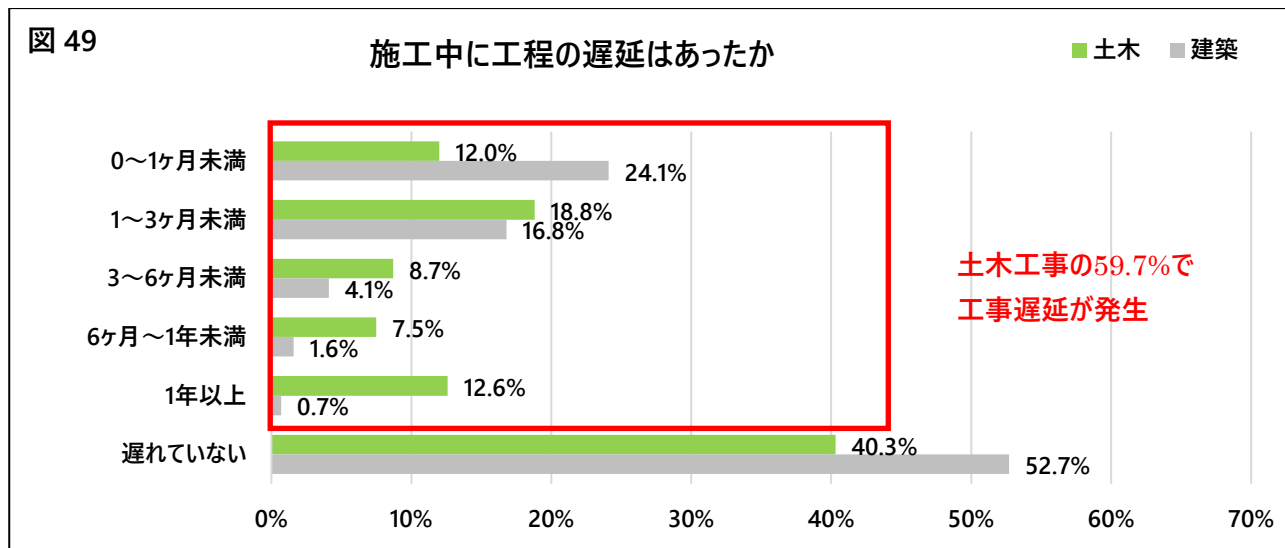


図 49「施工中に工程の遅延はあったか」の質問に対して、59.7%の作業所にて工事遅延が発生。また、図 51「施工中の工程遅延の主な理由」の質問に対しては、27.4%が「施工条件との不一致とその対応」と回答した。

図 52

施工中の工程遅延に対し工期延長はされたか

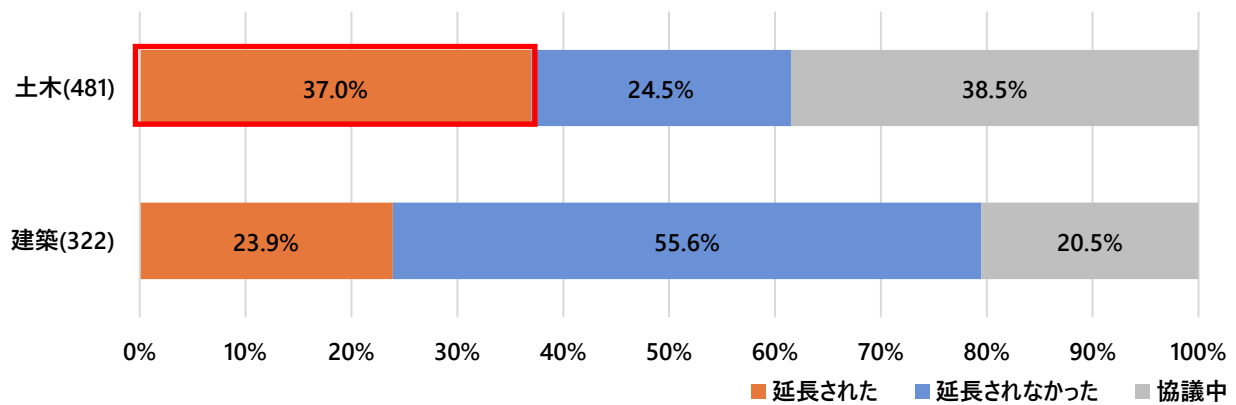


図 53

施工中の工程遅延に対し工期延長はされたか(発注者別)

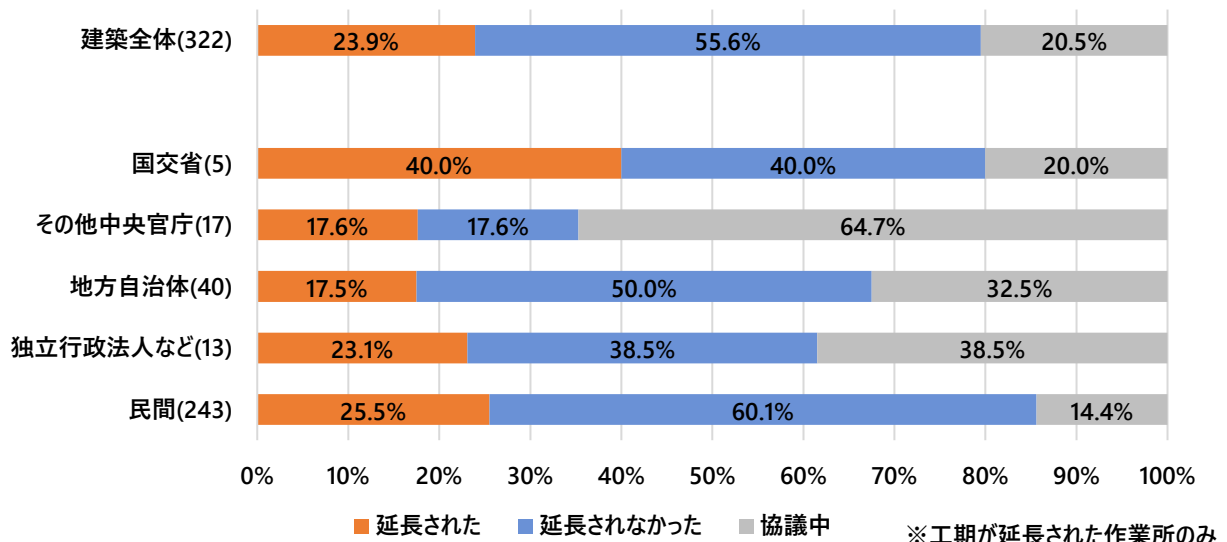


図 54

施工中の工程遅延に対し工期延長はされたか(遅延理由別)

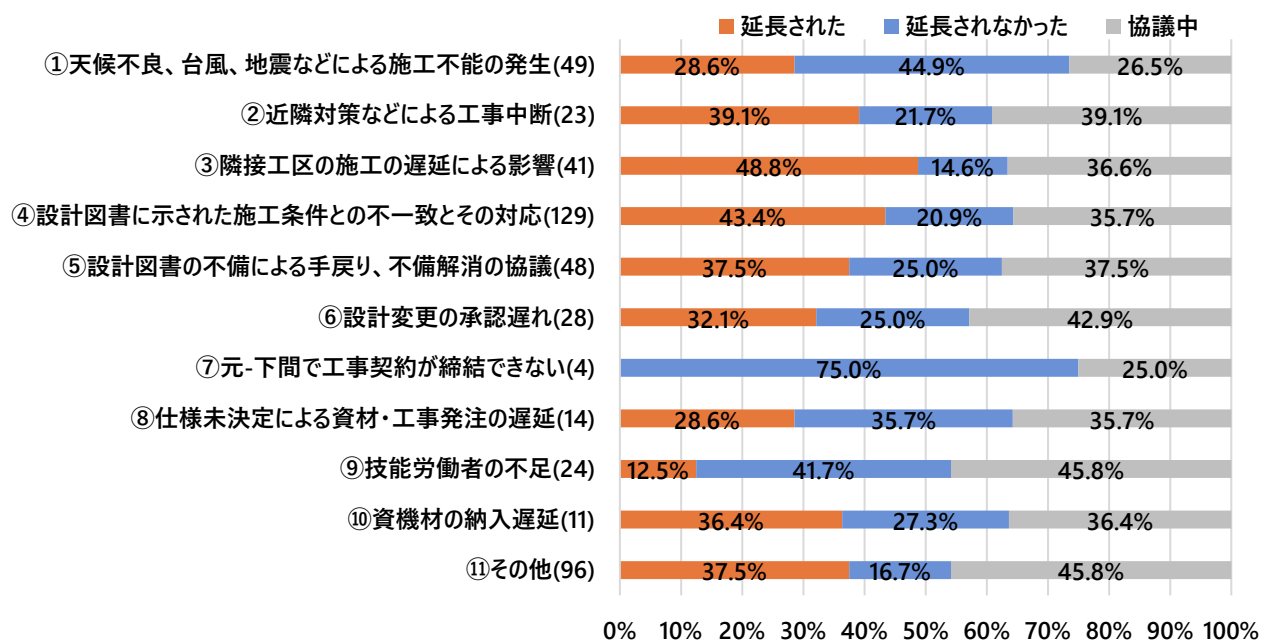


図 55

施工中の工期延長に対し工期延長は十分だったか

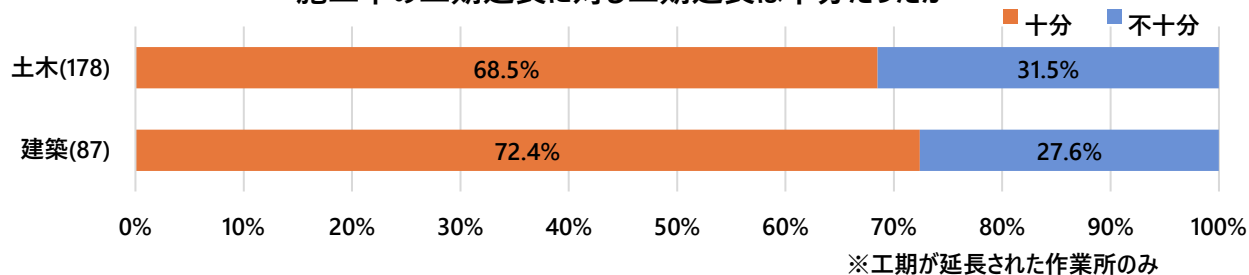


図 56

施工中の工程遅延に対して工期延長は十分だったか（発注者別）

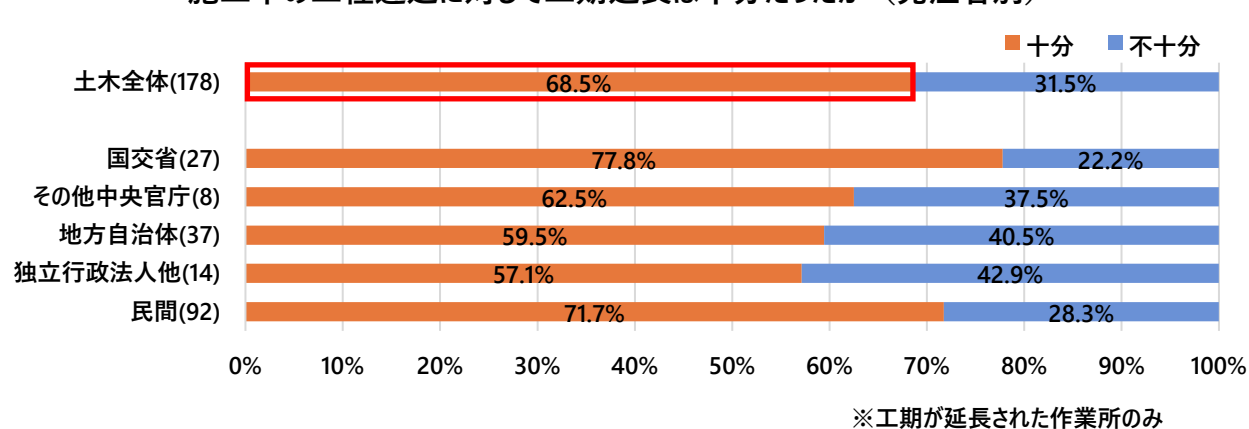


図 57

施工中の遅延に対し工期延長は十分だったか（遅延理由別）

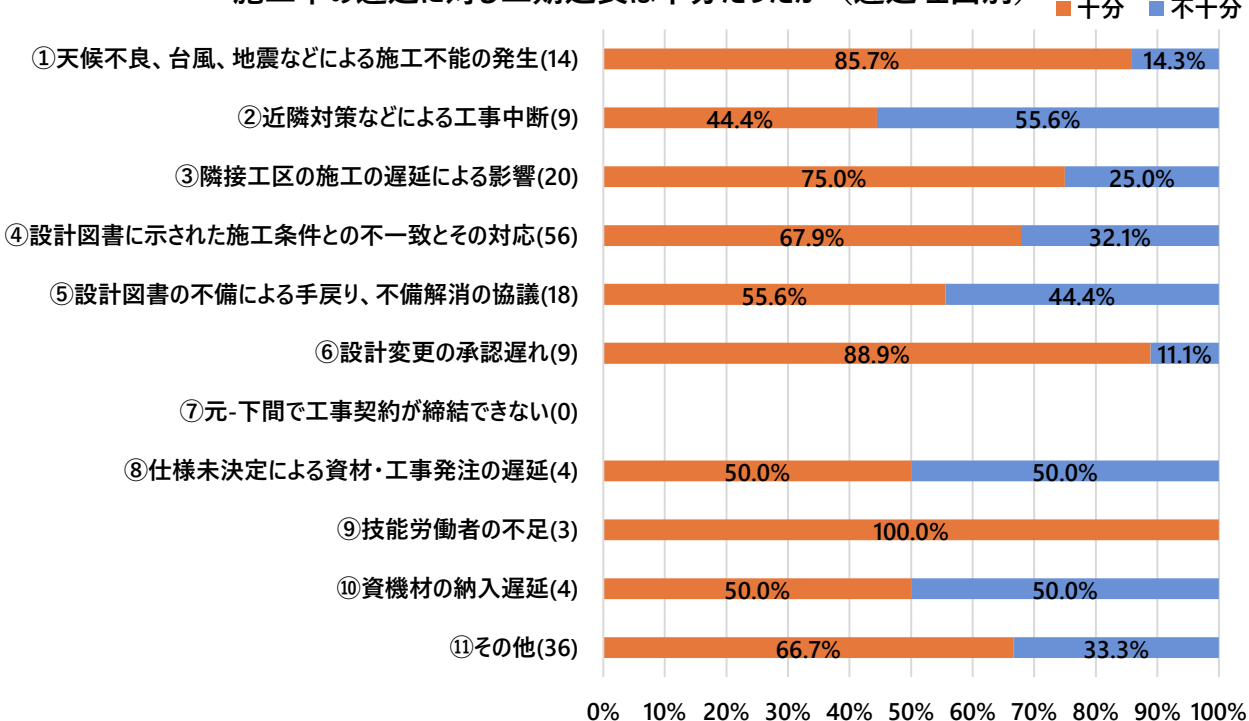


図 52「施工中の工程遅延に対し工期延長はされたか」の質問に対して、37%が延長されたと回答。工期延長をされた作業所は、図 56 のように 68.5%の作業所が「工期延長は十分だった」と回答している。

3. 工期設定における問題点

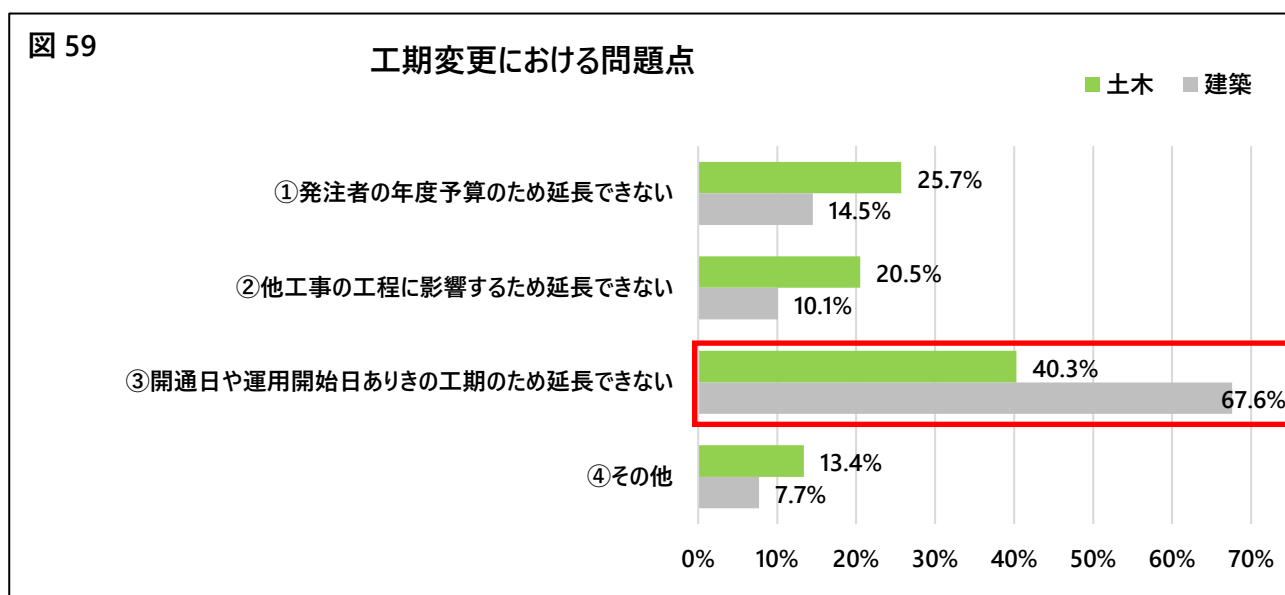
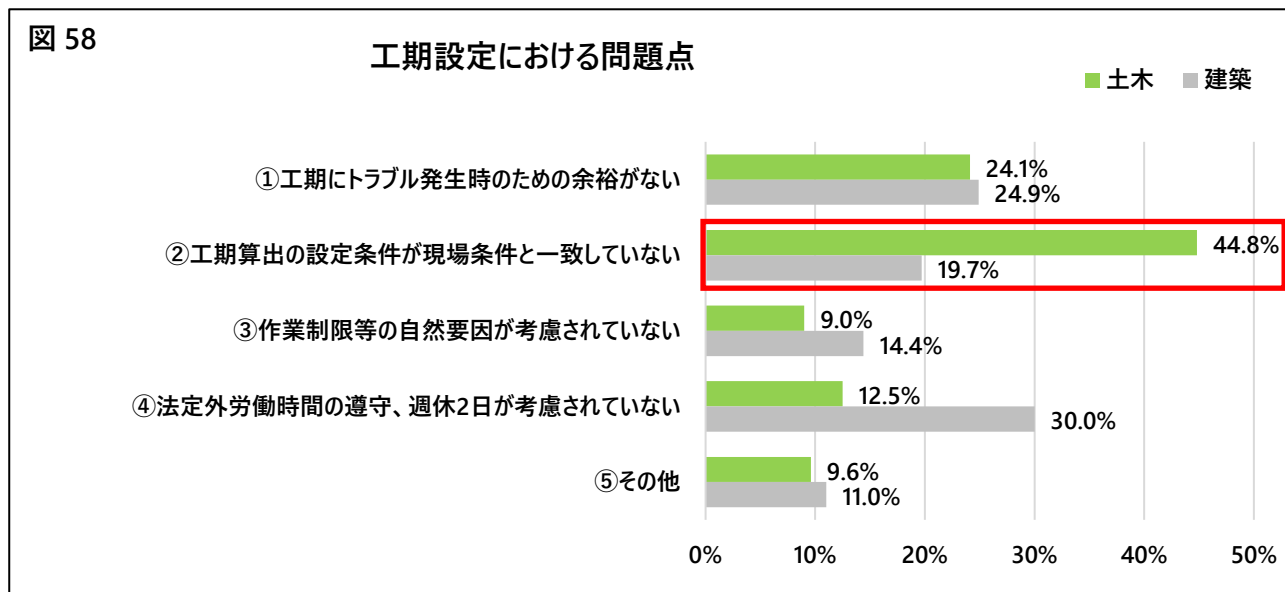


図 58 土木工事においては「工期設定における問題点」の質問に対して、「工期算出の設定条件が現場条件と一致していない」が最多となり、図 59「工期変更における問題点」の質問に対しては「開通日や運用開始日ありきの工期のため延長できない」が最多となった。

VIII. 作業所での女性活躍推進の現状

女性技術者の比率が低下

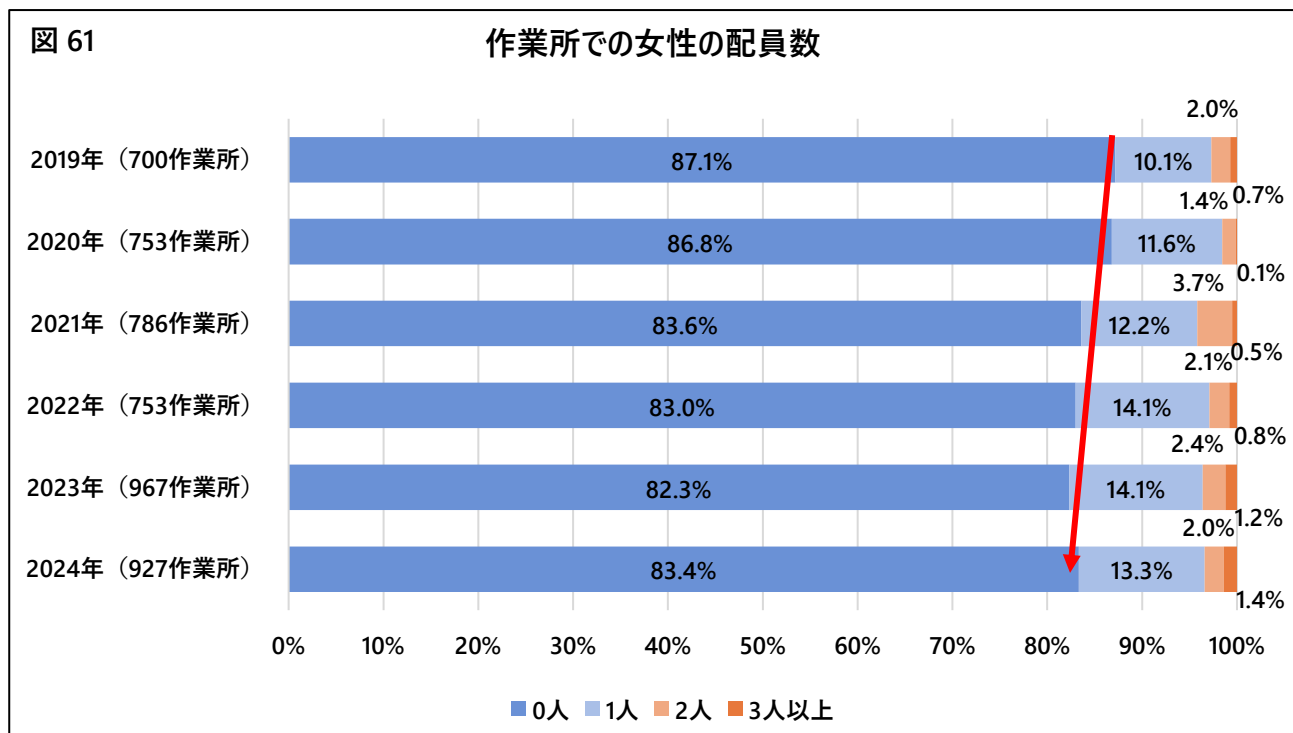
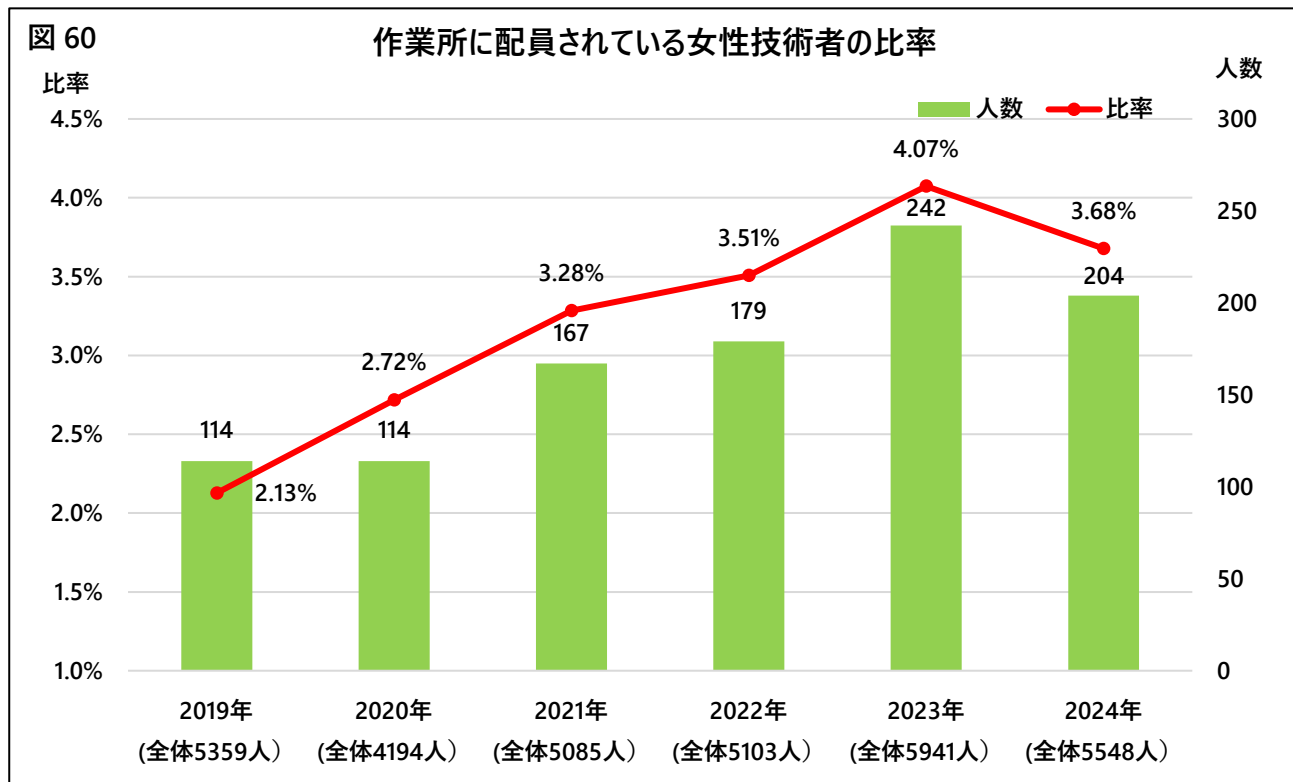
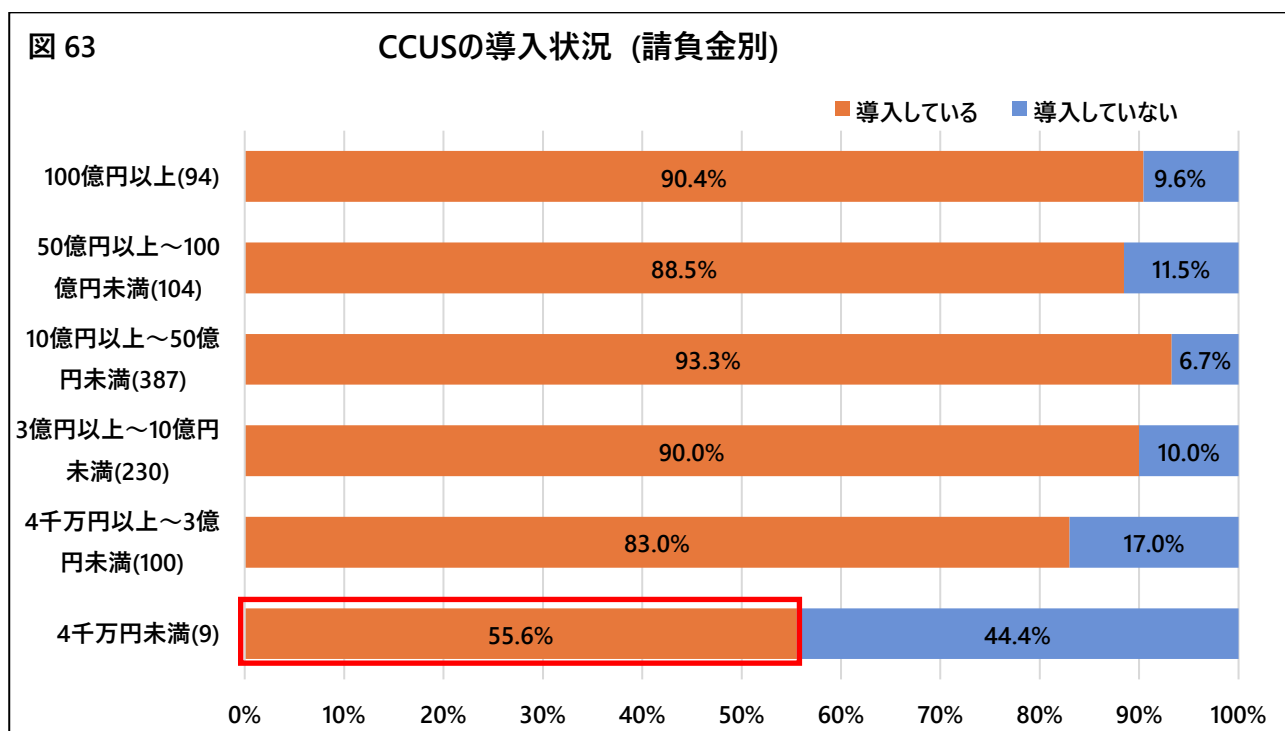
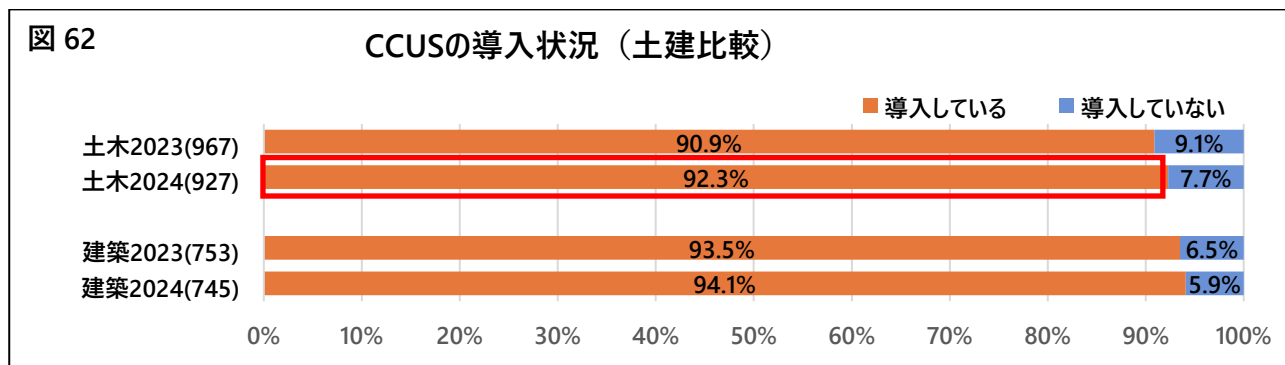


図 60 のように女性技術者の比率は減少しており、図 61 のように女性技術者が配置されていない作業所は 83.4% となり、2023 年度と比較して 1.1% 増加している。女性技術者の入職者数増加、そして働き続けられる職場環境の整備が必要である。

IX. 建設キャリアアップシステム(CCUS)について

1. 建設キャリアアップシステム(CCUS)導入状況

CCUS の導入状況・タッチ割合が増加



2. 建設キャリアアップシステム(CCUS)タッチ割合

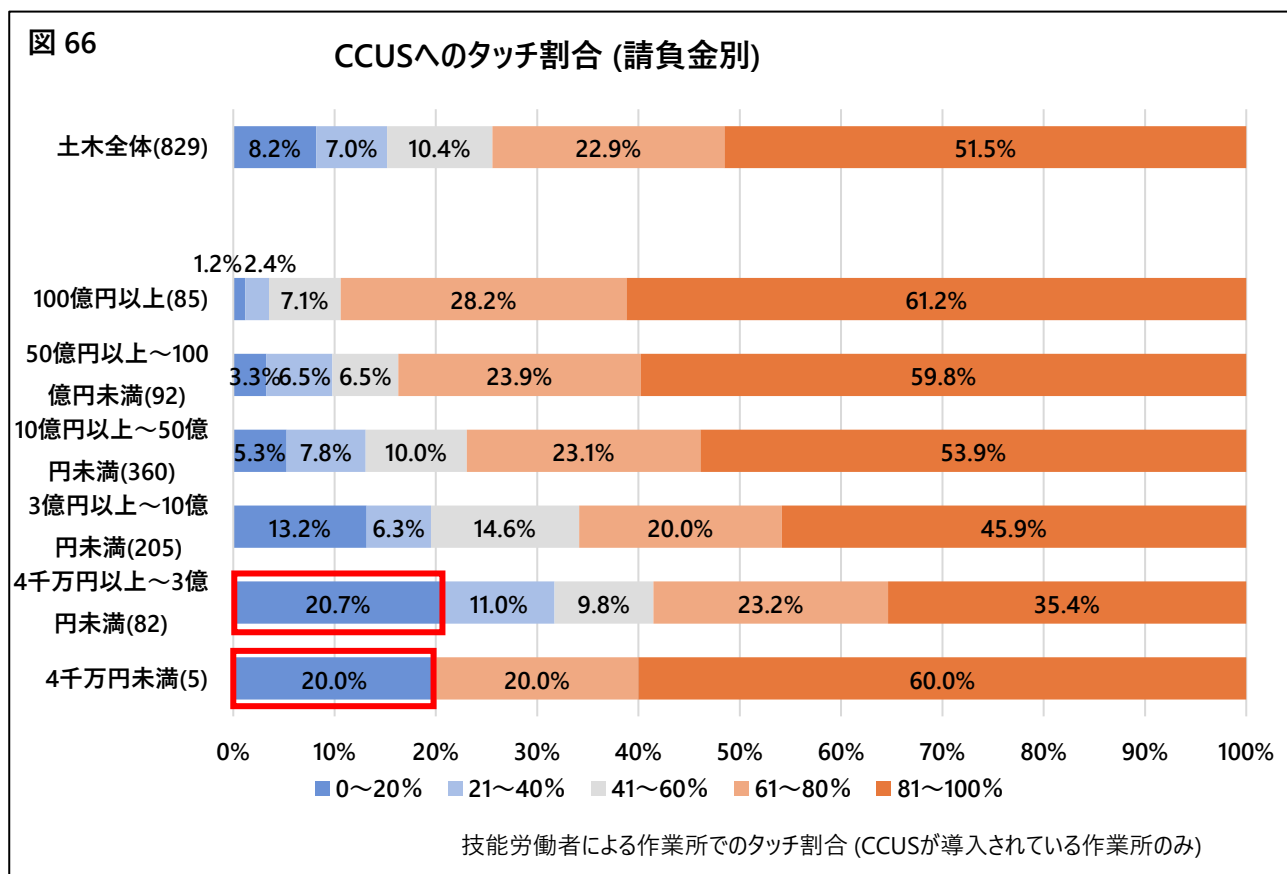
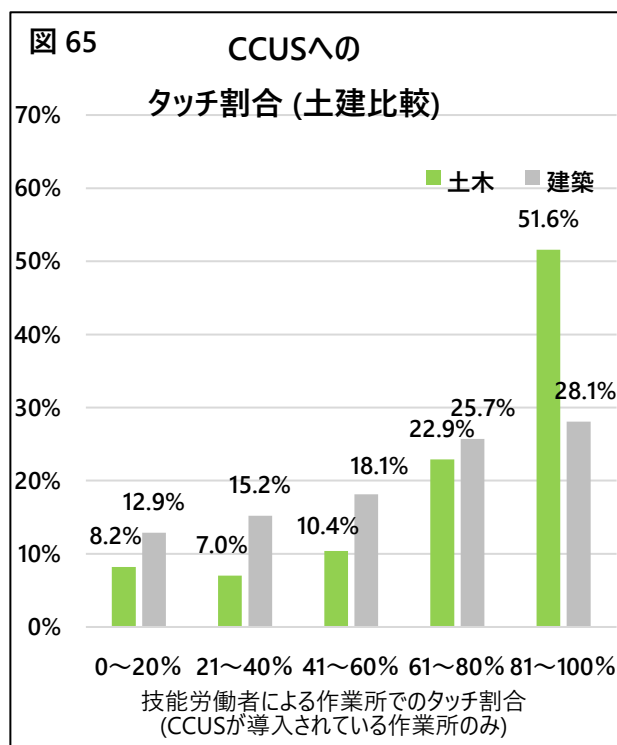
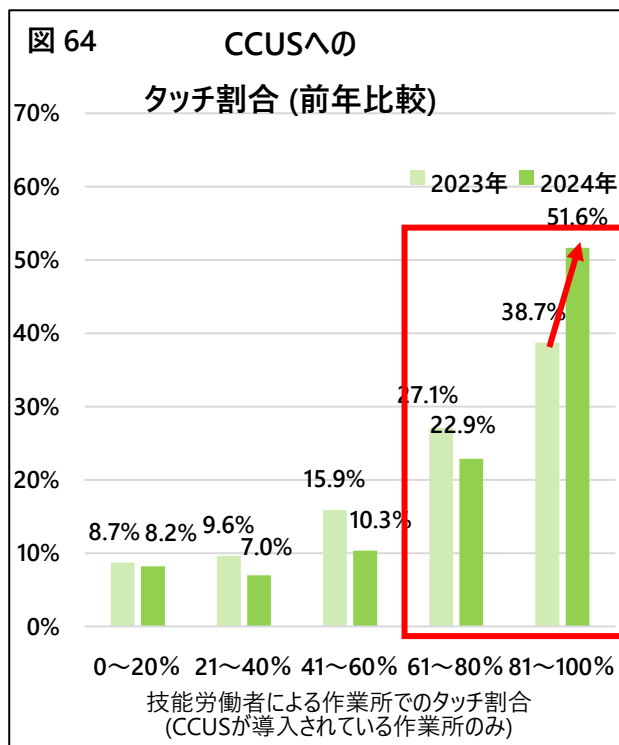


図 67

CCUSへのタッチ割合 (国土交通省)

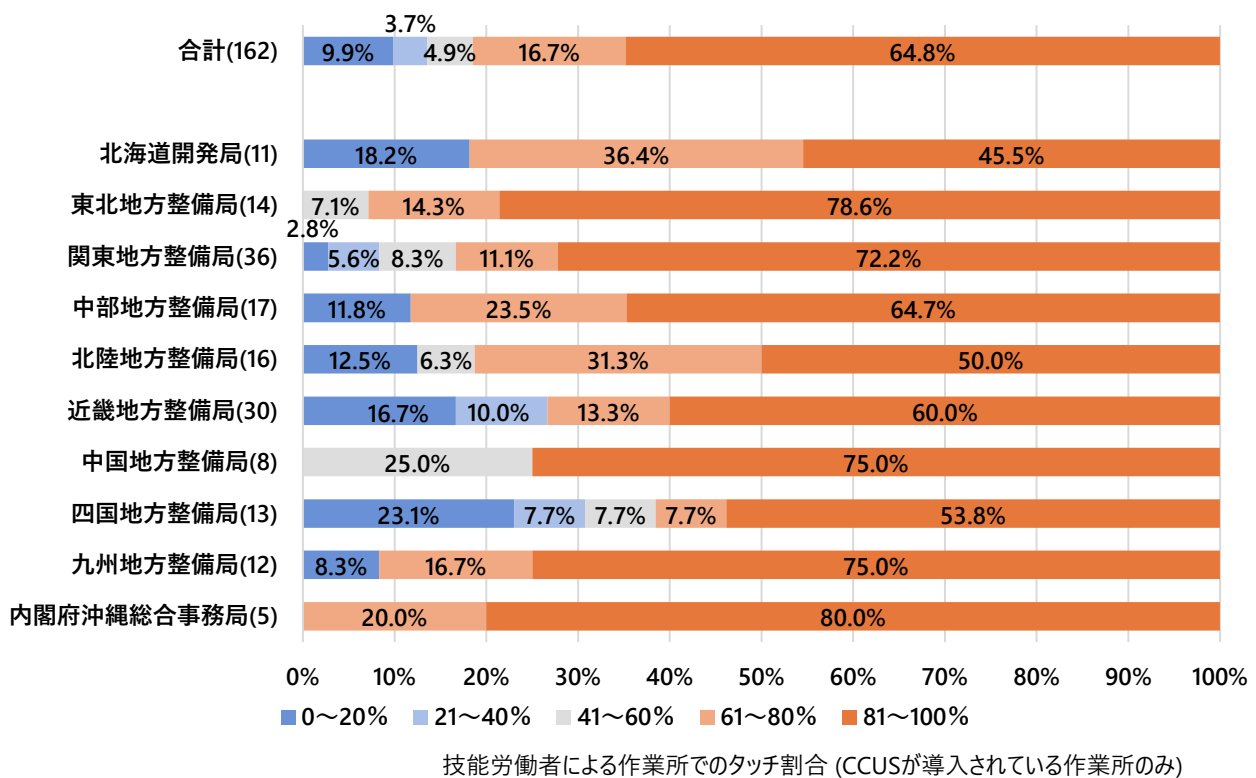


図 62 のように土木作業所での建設キャリアアップシステム(CCUS)の導入割合が着実に増加し、92.3%となった。また、図 64 のように技能労働者の CCUS へのタッチ割合は 2023 年調査と比べると増加したが、図 66 のように請負金額が小さい作業所では、導入率・タッチ割合がともに低く、請負金額が小さい作業所での普及が課題である。

3. 建設キャリアアップシステム(CCUS)普及に必要なと思うこと

図 68

CCUSの普及に必要なと思うこと

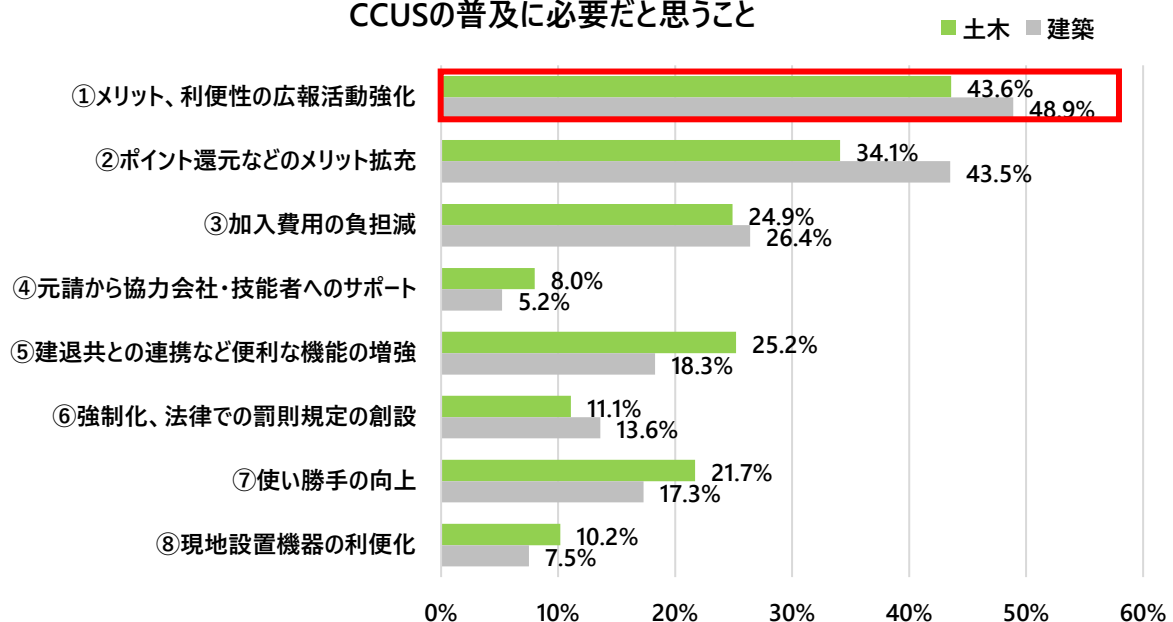


図 69

CCUSに対する技能労働者の意見

■ 土木 ■ 建築

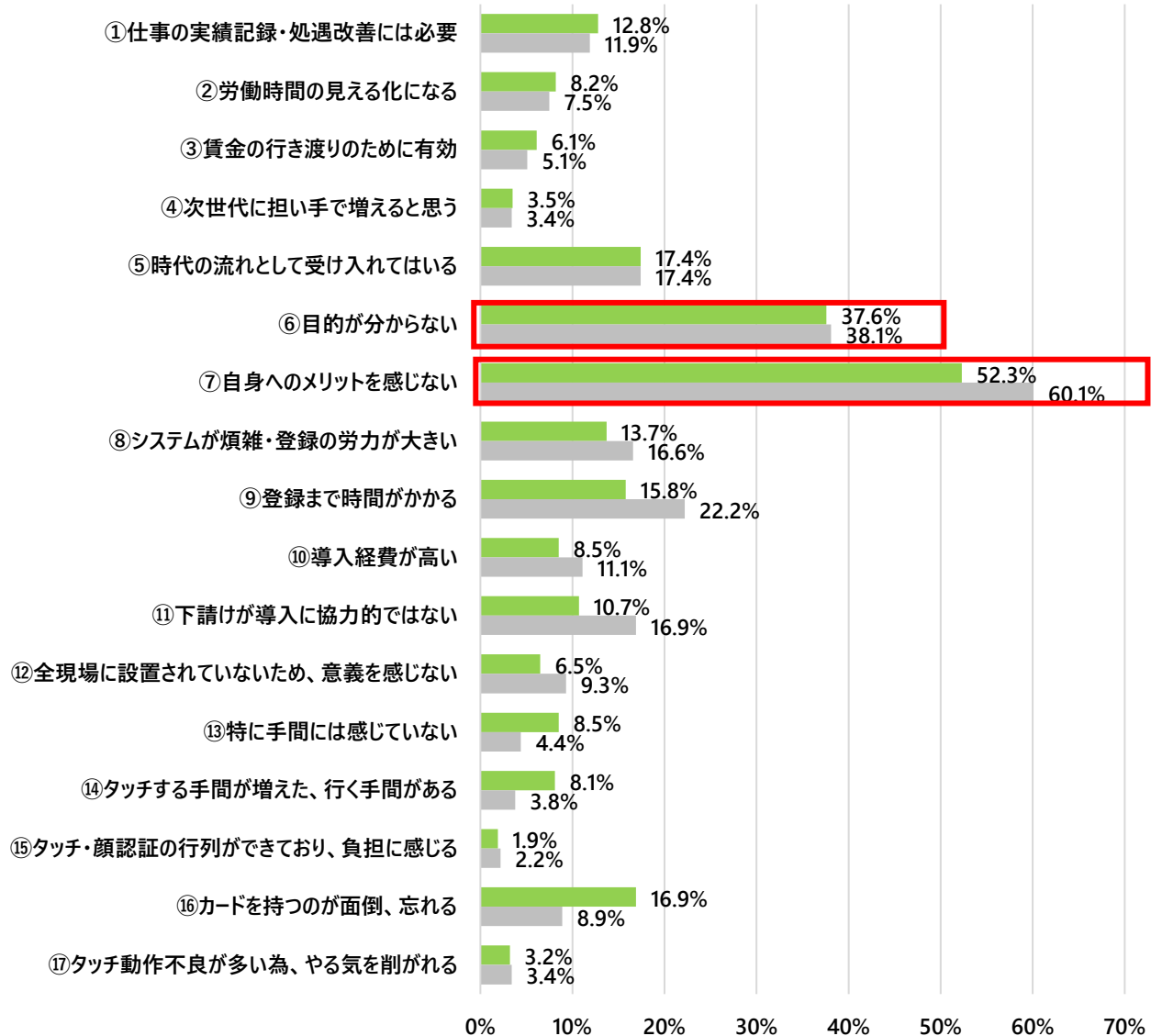
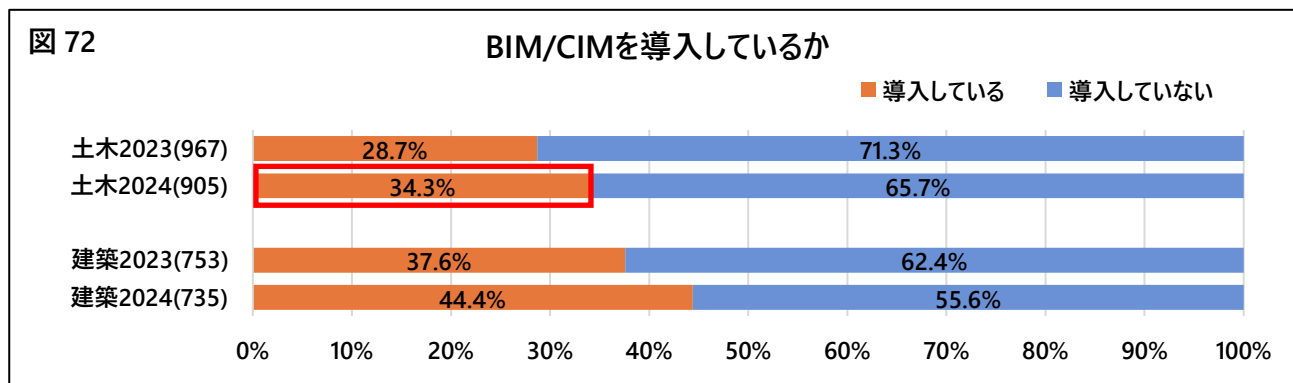
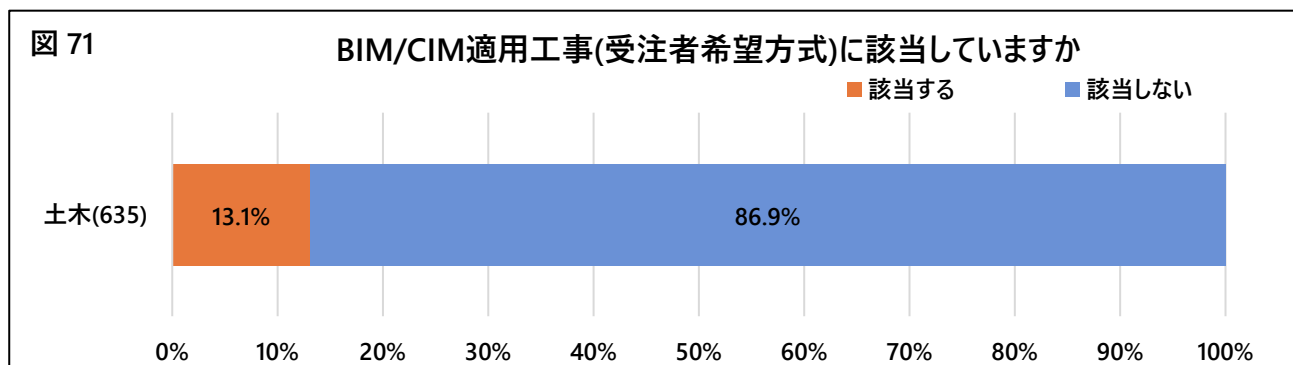
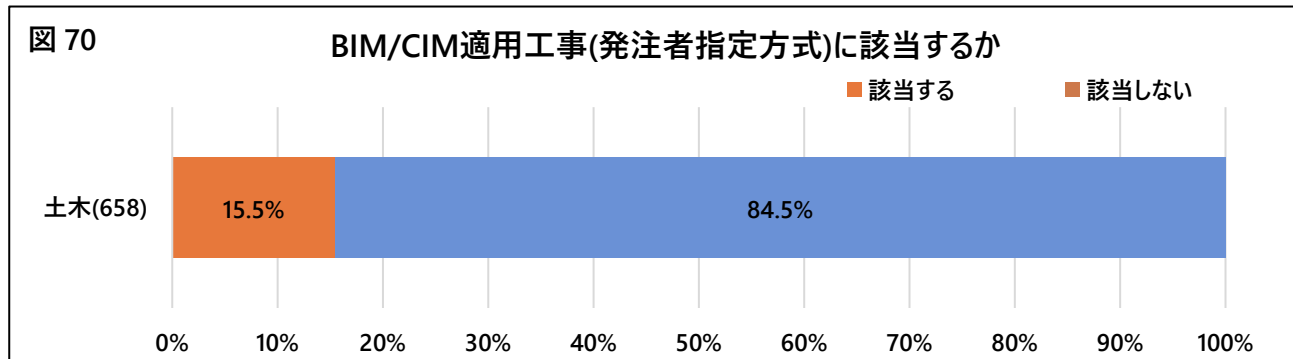


図 68 のように「CCUS の普及に必要なだと思うこと」については、土木では 43.6%が「メリット・利便性の広報活動強化」と回答した。図 69「CCUS に対する技能労働者の意見」については、「自身へのメリットを感じない」「目的が分からない」の回答が多く、制度の広報・普及活動の必要がある。

X. BIM/CIM について

1. BIM/CIM の導入

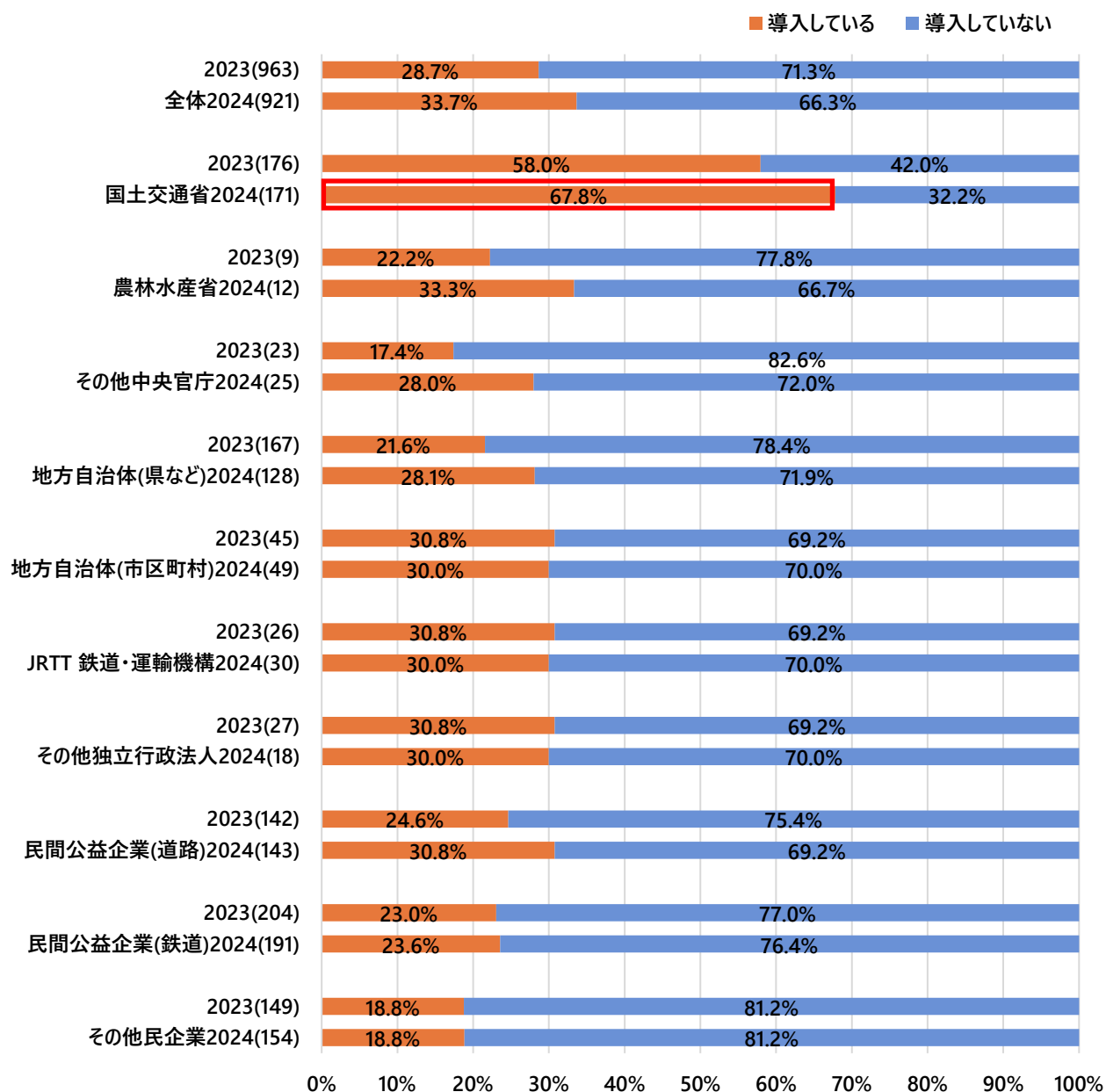
土木工事において 34.3%が BIM/CIM を導入、うち 72.1%が業務効率向上と回答



2. 発注者別

図 73

BIM/CIMの導入状況(発注者別)



3. 整備局別

「BIM/CIM」の導入は、各地方整備局でばらつきあり

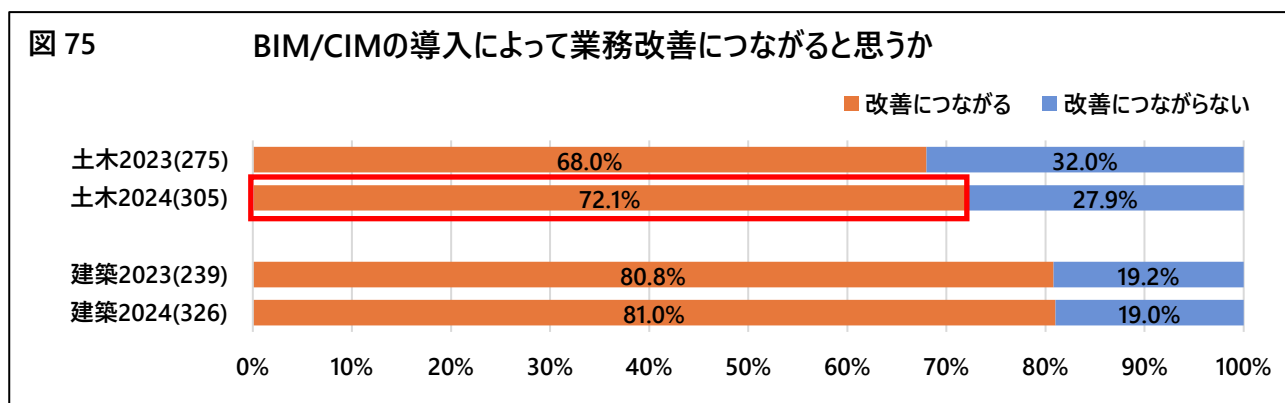
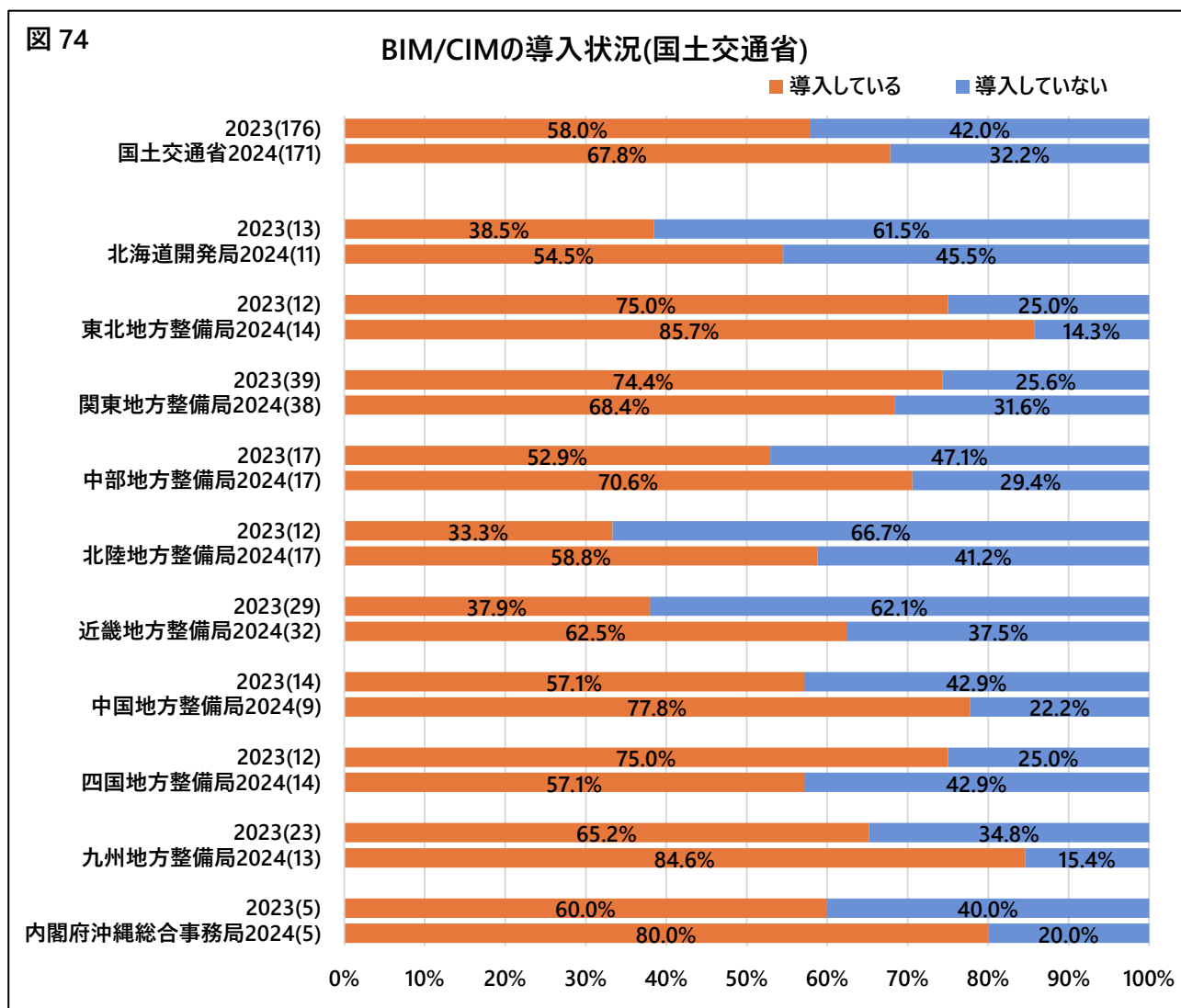


図 72 の土木作業所全体では、BIM/CIM を導入している割合は 34.3% だったが、図 73 の国土交通省の作業所では、67.8% と高く、昨年と比較すると 9.8% 増加した。また、図 75 のように「BIM/CIM の導入によって業務改善につながる」と回答した割合が 72.1% であった。

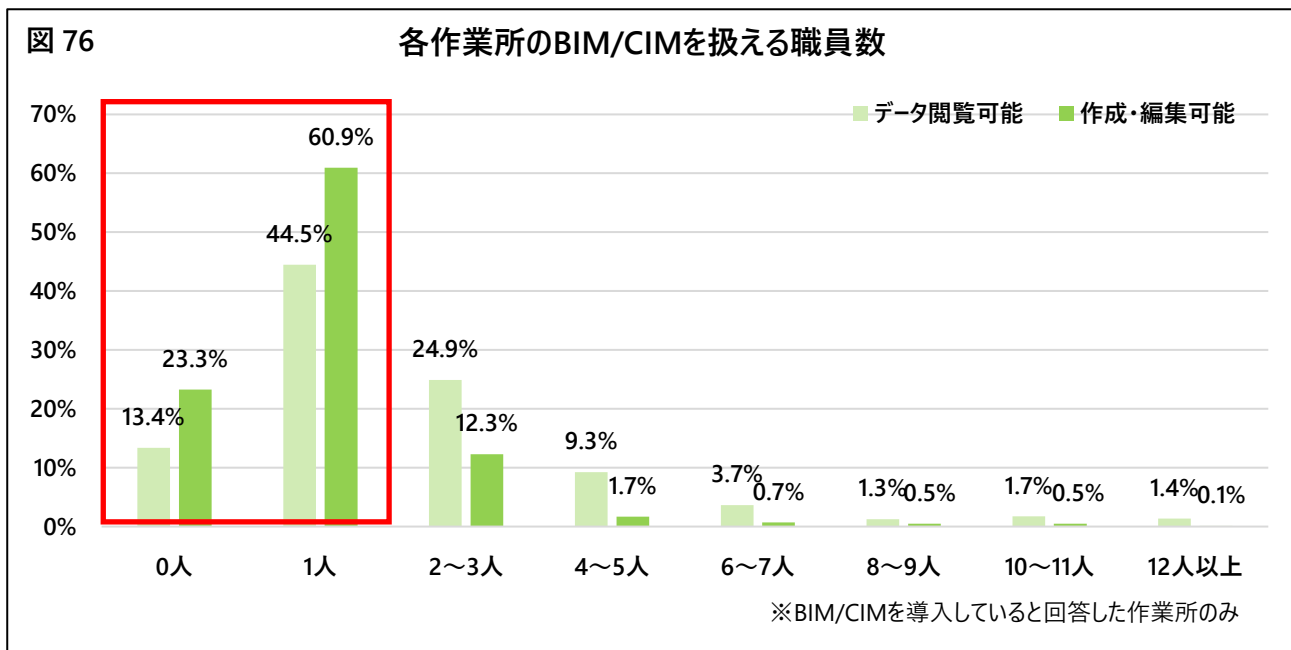


図 76 のように「各作業所の BIM/CIM を扱える職員数」の割合では 0 ～ 1 人の作業者が大半となり業務効率向上にむけて、今後さらなる人員拡大、普及が望まれる。

4. BIM/CIM を進める上での問題点

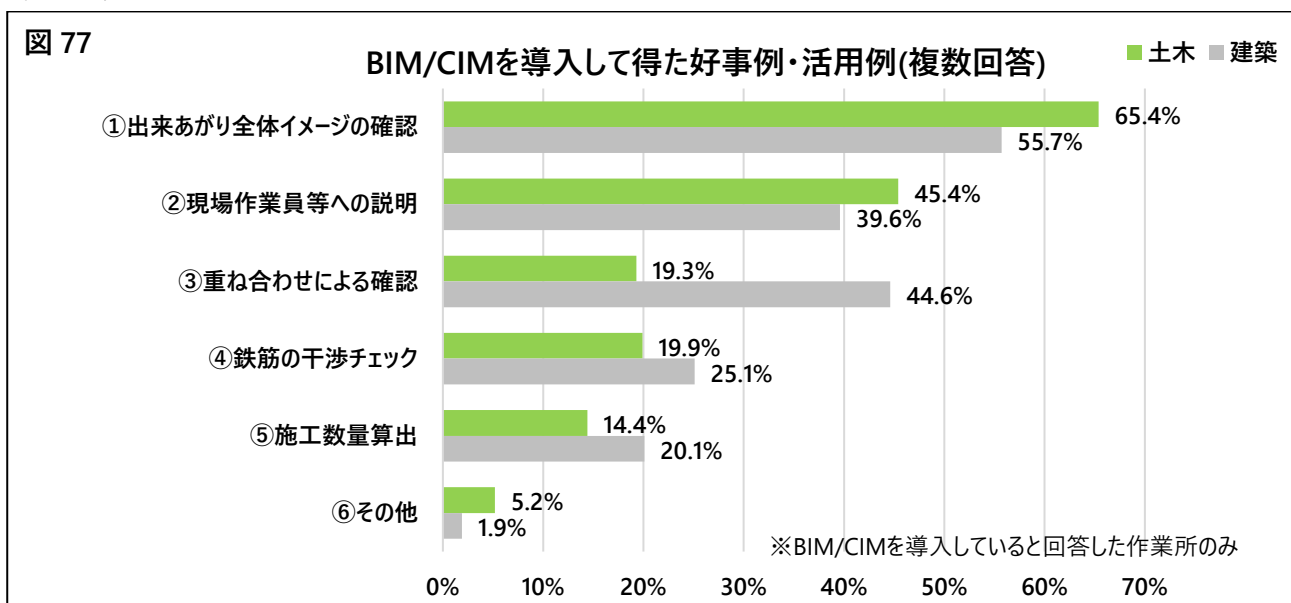


図 78

BIM/CIMを導入していない理由(複数回答)

■ 土木 ■ 建築

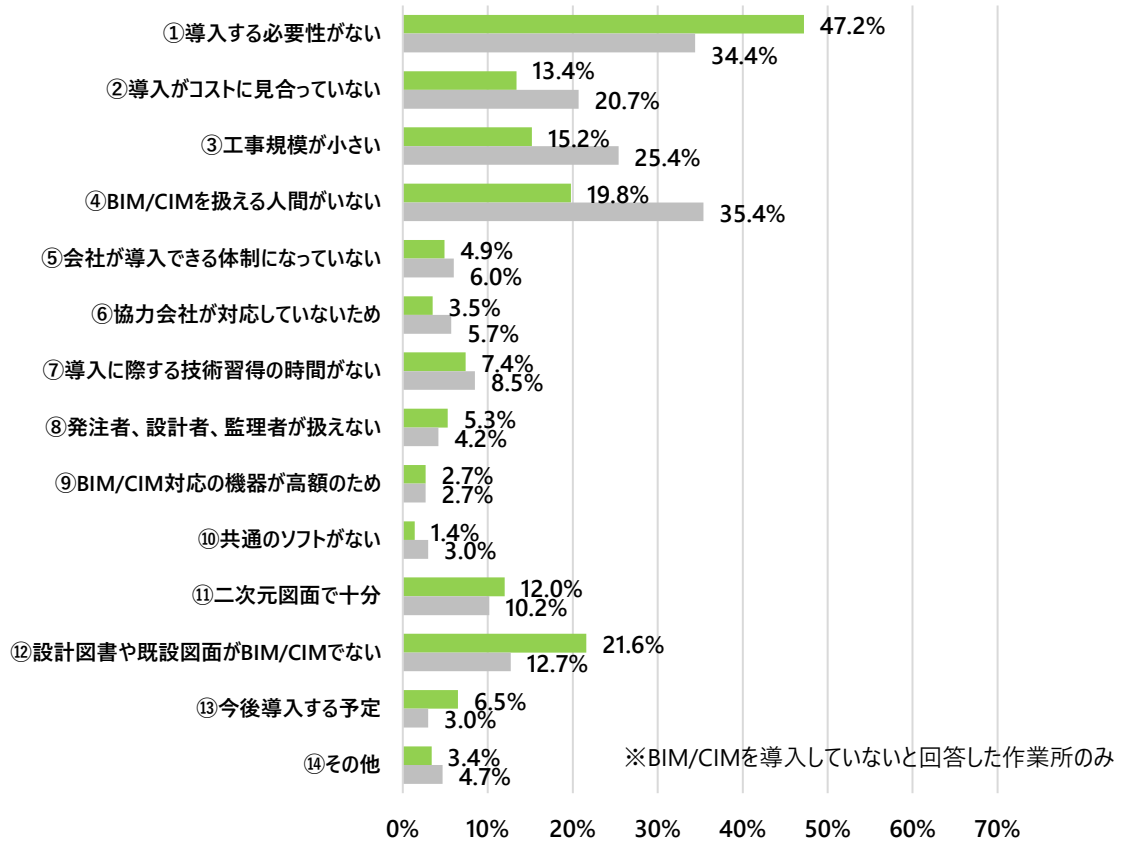


図 79

BIM/CIMを普及する上での問題点(複数回答)

■ 土木 ■ 建築

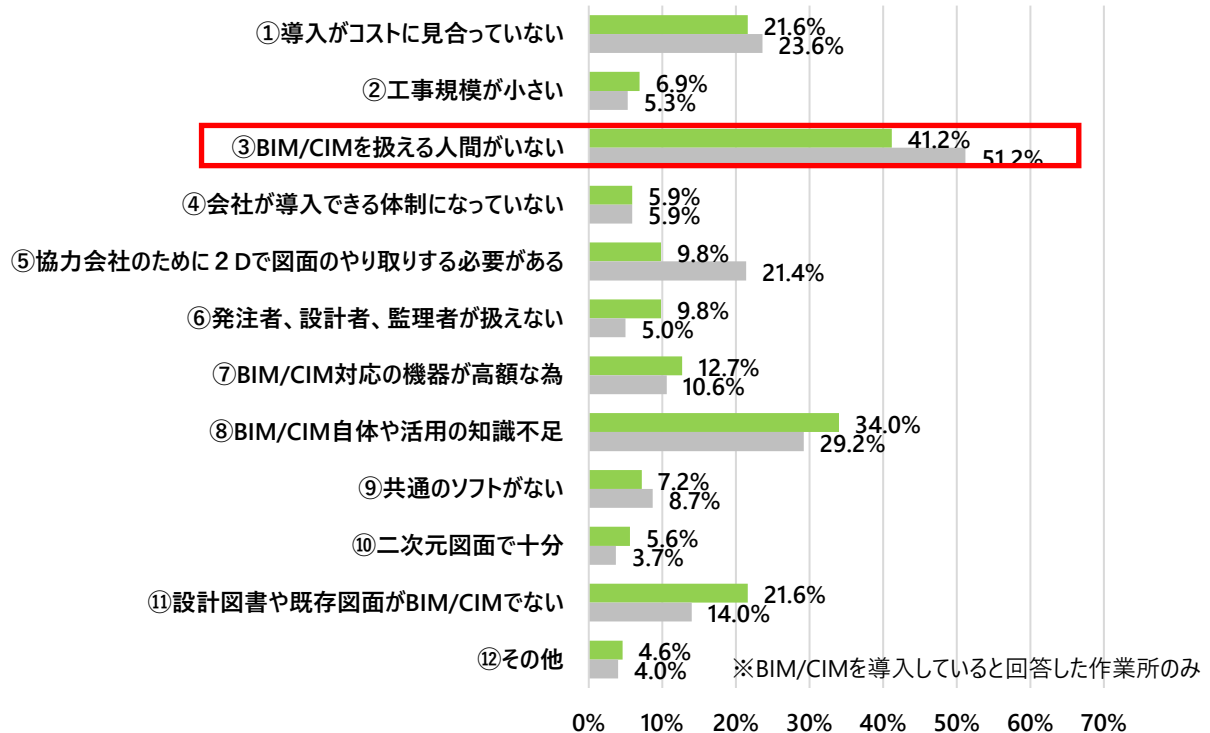


図 79 のように「BIM/CIM を普及する上での問題点」においては、「③BIM/CIM を扱える人間がいない」の回答が多く、技術者の育成や普及拡大が望まれる。

XI. 生産性向上、ダイバーシティ & インクルージョンについて

作業所における業務効率化に寄与したものとして 55.3%が「ソフトウェアの導入や活用」と回答

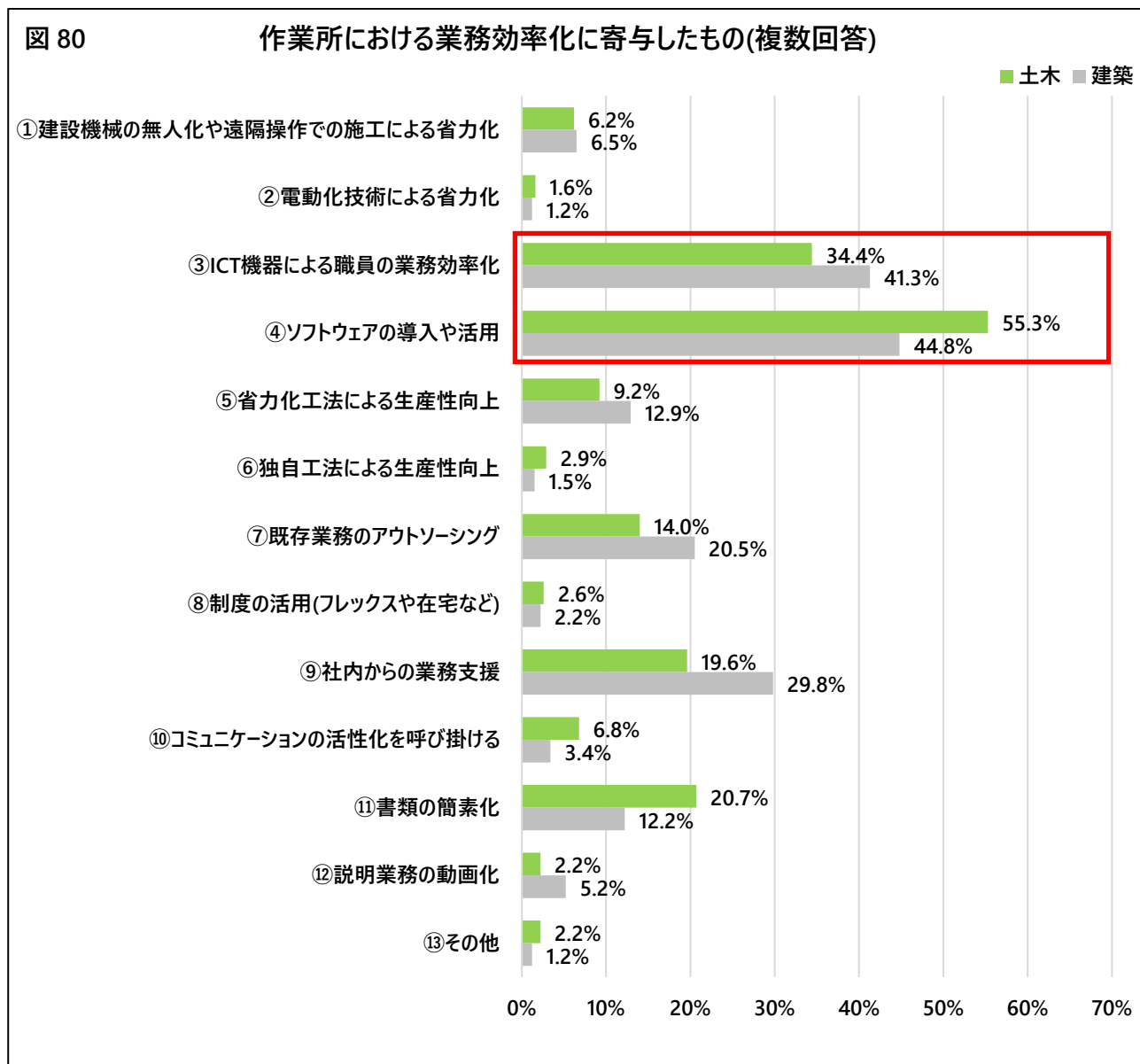


図 81

導入を検討したができなかったもの(複数回答)

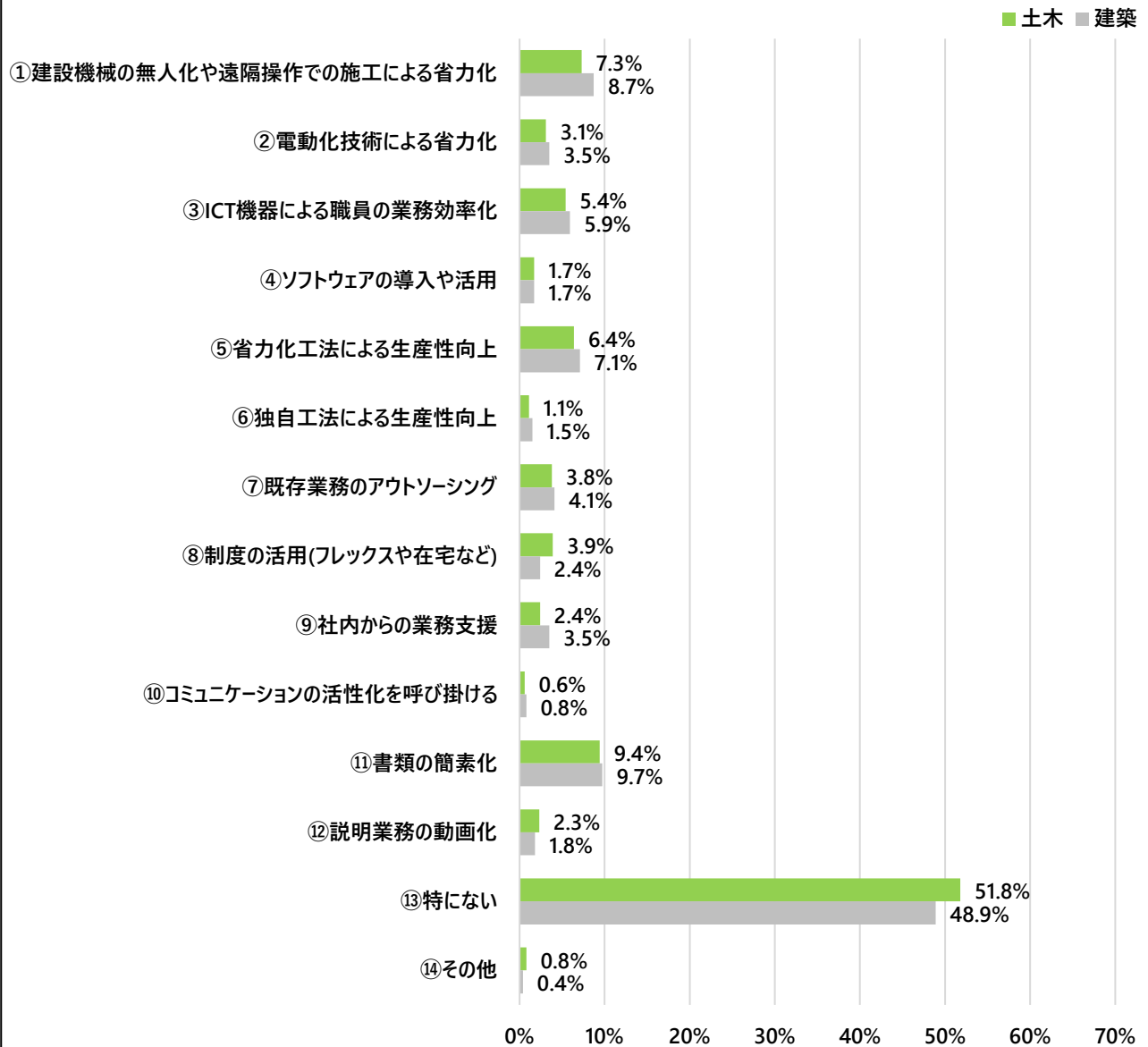
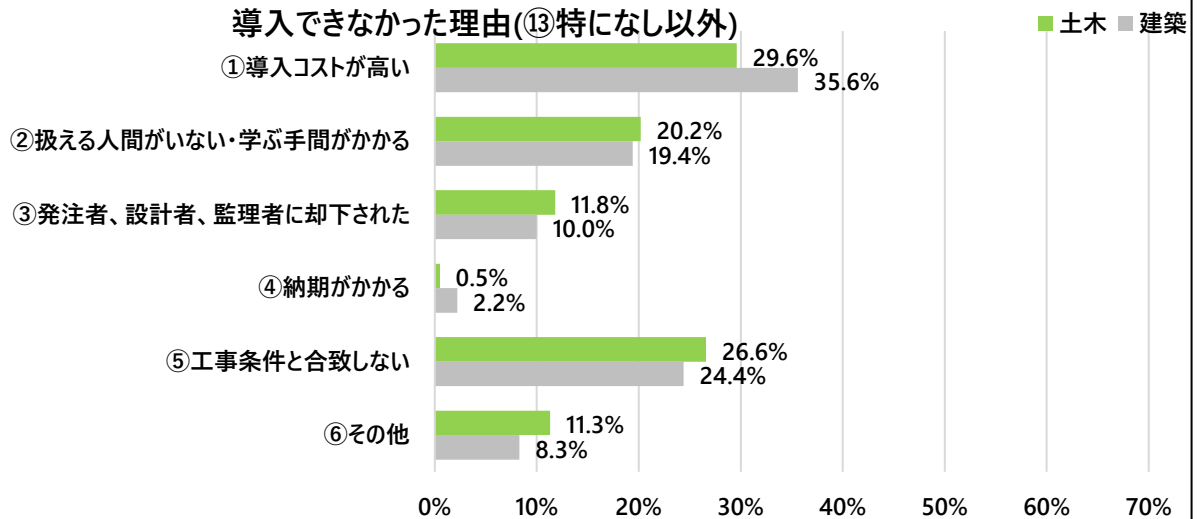
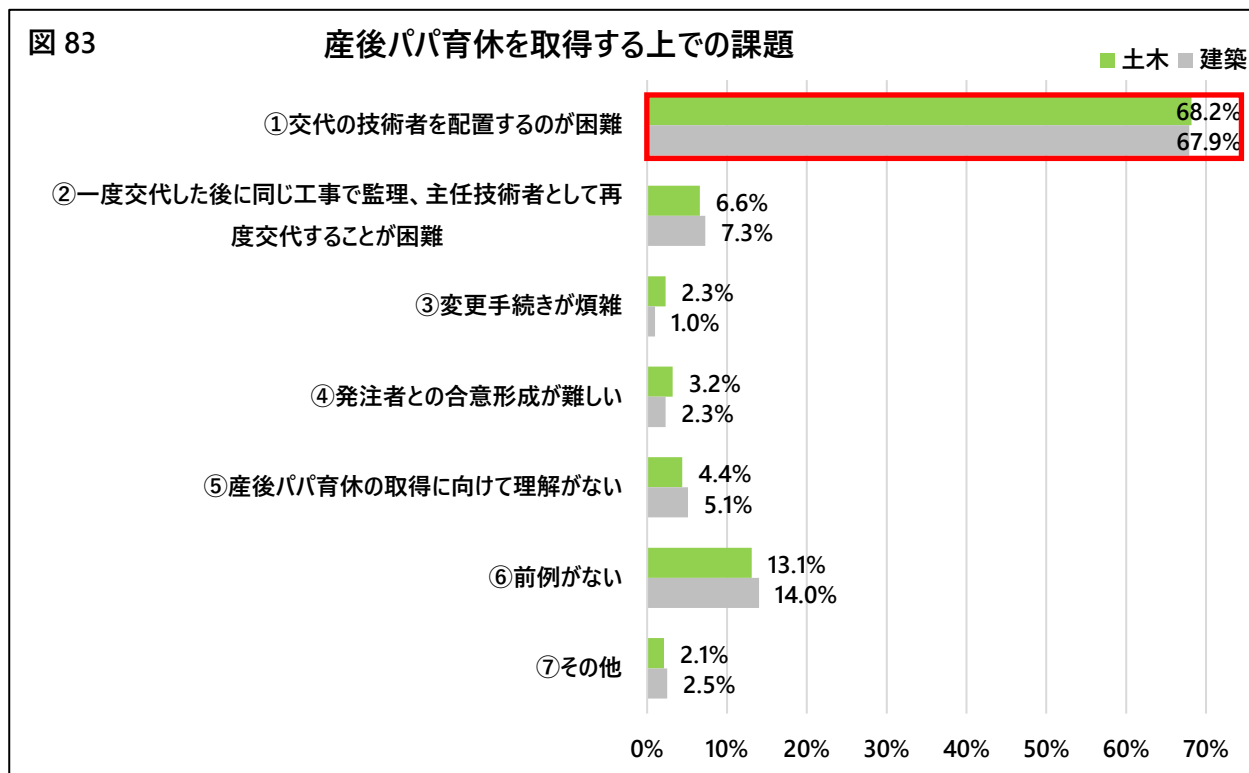


図 82

導入できなかった理由(⑬特になし以外)



産後パパ育休取得で 68.2%が「交代の技術者配置が困難」と回答



外国人建設就労者の課題で 68.9%が「言葉、コミュニケーションの問題」と回答

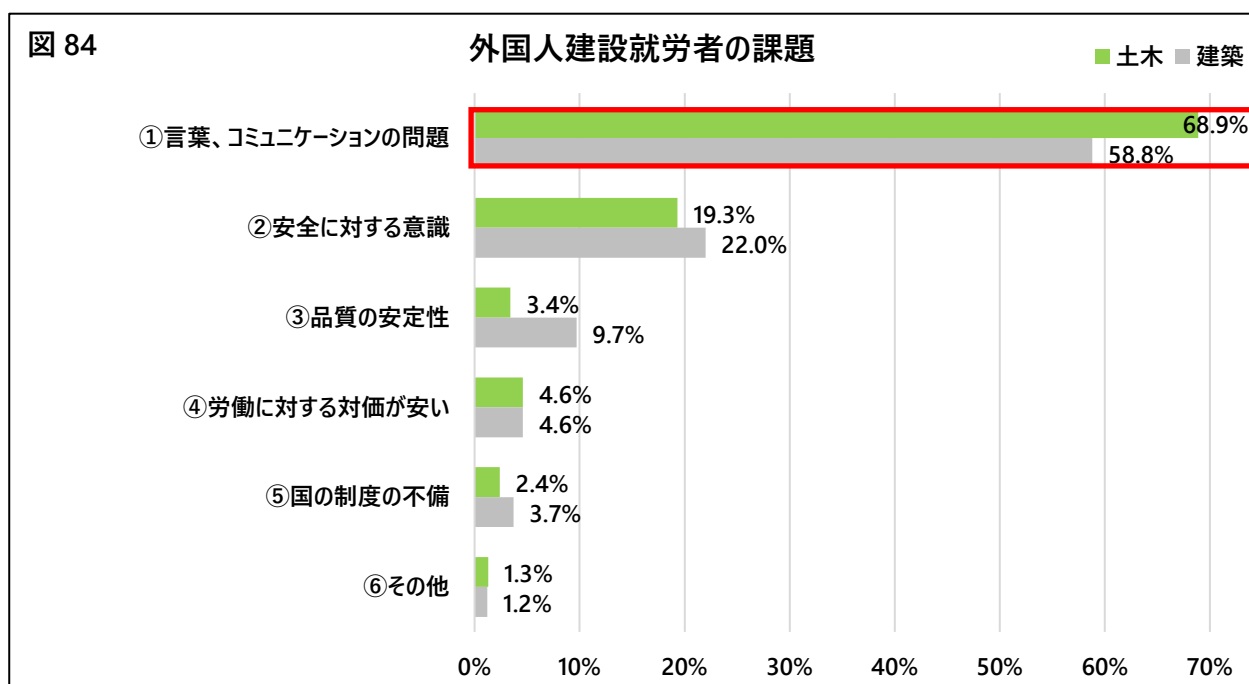


図 80「作業所における業務効率化に寄与したもの」の質問に対して、「ICT 機器の導入」「ソフトウェアの導入や活用」の回答が多かった。図 83「産後パパ育休を取得する上での課題」では、「交代の技術者を配置するのが困難」の回答が多かった。図 84「外国人建設就労者の課題」の質問に対して、「言葉、コミュニケーションの問題」の回答が多かった。

XII. 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 / 回答者役職)

1. 4週8閉所（原則土曜閉所）は実現するか

「実現は困難」の理由について意見がありました。

【「実現は困難」の理由】

図 21 「4週8閉所が実現しない理由」⑧その他（自由筆記）を抜粋

- ・金曜日、コンクリート打設の際、打ち継ぎ目処理 or 冬期養生で出勤せざるをえない。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 現場代理人)
- ・諸問題により着工が1カ月遅れ、現場条件により工期延伸が不可能であったため、元請け及び協力会社も含め交代休にて個人4週8休を確保することになったため。
(国土交通省(四国地方整備局) / その他 / 現場代理人)
- ・交通規制解放期限を厳守しての工事のために工事量増大やトラブル対応は全て休日を使用するため。
(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 現場代理人)
- ・地元協議が大幅に遅れる中、多くのトラブルや設計案件も発生しており、工期遅延の理由を受注者の責にされないため。
(民間公益企業(鉄道) / リニア関連 / 監理技術者)
- ・土日ありき旧態依然の時期での受注であり工期設定、工期の変更に発注者は無理解。そのため、当初想定よりも多くの派遣社員等を確保し土日作業を行い、代休による休暇取得をしている。
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(新設) / 現場代理人)
- ・開通日や運用開始日中心の厳しい工期設定を守る必要がある。
(民間公益企業(鉄道) / リニア関連 / 現場代理人)
- ・天候による作業の制約があるため土日でも作業せざるをえない。
(民間公益企業(電力) / 電力・エネルギー施設 / 工事主任)

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。

- ・発注者が自らきちんと設計を確認し、理解をして発注、施工管理の業務にあたっていただきたい。設計の不備に関する設計変更に対して修正設計、検討の対価をきちんといただきたい。契約は施工であるはず。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・発注者は監督署からのチェックを受けない立場、未だに夜遅くにメールが来る。民間企業との温度差を解消すべきである。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 現場代理人)
- ・不要な書類の作成。担当事務所、担当監督官、担当現場技術員によって求められる書類が違う。統一性がない。現場ごとに対応が変わるのが困る。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・時間外労働の上限規制が設けられたことにより1人あたりの業務量が制限されるため、人員確保の為に諸経費率の上積みをお願いしたい。
(国土交通省(中国地方整備局) / 港湾 / 監理技術者)
- ・道路の工事において、開通日を早い時期に公表されてしまい、工事の工期延長が望めない場合がある。早く開通日を公表したいという意向はわかるが、現場条件が厳しい場合には休日出勤や時間外労働が増えてしまう。現場で働く作業員さんにも負担がかかり、なんとか工期に間に合わせることがある。
(国土交通省(四国地方整備局) / 道路(新設) / その他)
- ・全ての工事現場が週休2日試行工事として発注されれば、より時間外削減への意識が高まると思う。
(農林水産省 / 農業・河川 / 監理技術者)
- ・東京都はいまだ紙ベースでの書類提出を求められる。簡素化の取組はあるらしいが、担当が理解していないので進まない。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 現場代理人)
- ・発注前段階で本来協議すべきことや地域住民への工事説明を実施してないことが多く、着工までに時間を取られることが多い。
(地方自治体(市町村・広域組合など) / その他 / 監理技術者)
- ・追加工事が多いうえに、決まったらすぐというものが多い。準備する余裕がない場合も多く、工期延長されないため、改善願いたい。
(地方自治体(市町村・広域組合など) / ダム / 監理技術者)
- ・時間外の電話や打合せ、待機命令などをやめてほしい。(発注者の中で上限規制に理解がある人となない人がいる)
(鉄道建設運輸施設整備支援機構 / 鉄道(新設) / 監理技術者)

- ・発注者、受注者ともに理解が深まり、週休2日を実施する現場は増えているが、まだ土曜日作業を行っている現場は多くあり、週休2日は未だに努力義務という印象を受ける。
(政府系独立行政法人 / 上下水道 / 現場代理人)
- ・閉所は困難、交代で休みを取得する体制を整えることが必要。作業員の月給制の導入により、収入の安定化を図る必要がある。
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 監理技術者)
- ・河川内作業のため集中して作業しなければならず、残業が出来ないのは増員で対応するしかない。それに見合う間接費の増加を発注者が認めてくれるようにしなければならない。
(民間公益企業(鉄道) / リニア関連 / 現場代理人)
- ・上限規制の適用で時間的制約が発生したことにより、工場やメーカー、プラントなどが土日祝休の動きとなっている。また、クレーンやポンプ圧送のような工事に不可欠な会社が時短の働きを始め、就業時間内での現場労働が短くなるなど間接的に工事進捗に影響してきている。
(民間公益企業(電力) / 電力・エネルギー施設 / 監理技術者)
- ・駆け込み寺のような発注者から工期延伸に応じない等の不当な要求があった場合に通報できるようなシステムが欲しい。
(民間企業(工場・プラント) / プラント新設工事 / その他)

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。

【書類限定検査】

- ・検査自体は書類限定としているが、工事書類としては、他の書類を省略して良いわけではないので、実質は変わらない。
(国土交通省（東北地方整備局） / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・書類限定検査がベースとなったが、プロセスチェックや主任監督員の確認項目などの確認方法は変わらず、書類作成はしなければいけないのであまり変わっていないように感じる。また、検査官によってはそれ以外の項目について聞いてくるので、作成資料は限定以外の資料を作成しているのが現実である。
(国土交通省（関東地方整備局） / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・書類作成の手間が減るため時短に繋がると思われる。
(国土交通省（関東地方整備局） / 空港関連施設 / その他)
- ・検査用に資料を作成する必要がないので業務効率は向上したとおもいます。ただ、担当検査官や監督官によっては資料作成依頼もあるので完全に書類限定検査が浸透していない。
(国土交通省（近畿地方整備局） / 道路(改良) / 担当技術者)
- ・書類が限定されることにより、検査前に重点的にチェックする書類・内容が明確になった。プロセスチェック等で確認を済ませている書類など、不要な資料を検査直前に整理し直す必要がなくなった。
(国土交通省（四国地方整備局） / 道路(新設) / その他)

【電子書類スリム化ガイド】

- ・スリム化ガイドのおかげで本当に必要な書類のみを作成できるようになり、業務効率は向上したとを感じる。しかし、中には容認しない発注者、上司への報告資料として別途作成を求められるので、項目によっては依然と変わらないのが現状だと知った。
(国土交通省（関東地方整備局） / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・提出は不要であるが、管理が必要な書類もあり提出の要不要の判断が必要になり、手間が増える。施工体制台帳関連は全建統一様式では受け付けてもらえない。書き換えが必要。様式について所屬地整様式でないと受け付けてもらえない提出資料があった。設計変更資料は基本的に施工者が主体で作成するようになっていると見受けられる。
(国土交通省（関東地方整備局） / ダム / 監理技術者)
- ・一部に監督職員が求める場合には提示するなど記述も残っているため、監督職員の采配によるところもあると感じる。
(国土交通省（北陸地方整備局） / 港湾 / 監理技術者)
- ・過不足のない書類の作成と打ち合わせが可能となり、業務の負担が軽減された。
(国土交通省（近畿地方整備局） / 道路(新設) / 監理技術者)

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。

- ・ 工期内に同一作業区域内で他工事が発注されており、互いの作業の障害となる事業計画が行われている。
(国土交通省(東北地方整備局) / 港湾 / 監理技術者)
- ・ 発注時点から受注後に借地して施工することになっていたが、発注者と地権者の協議が難航し、借地できたのは1年後であった。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 現場代理人)
- ・ 発注者が山間部での冬期気象条件による工事進捗ロスを全く考慮していない事が理解できない。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 現場代理人)
- ・ 余裕期間の目的を受注現場の宿舎や事務所探し、事務所を整える期間として欲しい。そういった作業期間と制約を付けて欲しい。準備期間を現場の実務作業による準備期間として欲しい。余裕期間+準備期間の日数を受注現場の仕事に従事したい。
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・ 標準図等活用発注方式が採用されており、工事期間中に詳細設計を検討することが前提となっている。
(中央官庁(沖縄) / その他 / 現場代理人)
- ・ デザインビルドでの受注案件であり高速道路規制関係でもともと工程に余裕がない。
(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 作業所長)
- ・ 工期算出の条件が無く、積算基準だけで週休2日は全く未考慮。法令順守は請負会社に指導する。違法とならないように人員を揃えて施工すればいい、人材、労働者不足は民間企業の責務ではない、と発注者は考えている。
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(新設) / 現場代理人)

5. BIM/CIM の導入

図 77 「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

- ・出来あがり全体イメージの確認の他に、維持管理用のデータベースとして活用する予定。
（国土交通省（九州地方整備局） ／ トンネル（山岳） ／ 現場代理人）
- ・シールドの掘進管理、セグメント割付等の確認に使用している。
（地方自治体（県・政令市） ／ 道路（新設） ／ 監理技術者）

図 78 「BIM/CIM を導入しない理由」⑭その他（自由筆記）を抜粋

- ・既設構造物の改変工事であるが、対象物のデータが計画図から作成されているため現況と合致しない。導入するために多大な労力が必要。
（国土交通省（関東地方整備局） ／ ダム ／ 監理技術者）
- ・今後の工程で鉄筋の干渉チェック等の目的で導入する予定、土質の変更時に 3D スキャナを使用して掘削土量の計算をする。
（民間公益企業（鉄道） ／ リニア関連 ／ 現場監督）

6. 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。

- ・ 昔に比べて書類作成等の業務がかなり簡素化されていると感じるためこのまま進めていってほしい。次世代の担い手確保のアピールは足りていないと感じる。
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・ 発注時に目的構造物以外の付帯工事について検討されていないため、現場着手時に協議・設計審査会等での追加工事を提案しているが、本体工事以上に作成する協議資料、検討資料等の作成が多すぎて、現場の負担となっている。また、設計コンサルに発注して検討すれば数百万単位の費用が発生するような細かい詳細検討を現場に負担させるのはおかしいのではないのでしょうか。設計変更等の工事について、受注時の入札率がレベル2以下の工種に適用されるのは問題があると思います。設計書の工種について金額を積算して入札しているのに、当初設計にない設計変更工種(レベル2以下)に入札率を適用されても、施工者としては納得がいかないところがある。
(国土交通省(関東地方整備局) / 農業・河川 / 監理技術者)
- ・ CCUS 登録を義務化しているが、利点を感じられないこと。出面への反映や建退共との連携など、日々の集計から簡素化や連携ができる項目が多々あると感じる。導入から5年以上経過している中でも改善が見られない。
(国土交通省(四国地方整備局) / その他 / 現場代理人)
- ・ 担い手確保に関しては、元請、下請を含む業界全体の課題。工期や工事費から安全管理・品質管理に至るまですべてに影響していくことなので現場を利用して建設業の魅力を発信していく必要がある。
(国土交通省(九州地方整備局) / 道路(新設) / 現場代理人)
- ・ 国交省で進めている簡素化やスリム化が、地方自治体では取り組まれておらず、認識の乖離を感じる。標準的なものではなく、独自の様式での書類提出を求められ、発注者によりルールもまちまちである。また、週休2日の徹底や、担い手の確保のため、歩掛も含め余裕のある工期の設定と、適正な工事価格での発注をお願いしたい。
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道 / 監理技術者)
- ・ 夏季の高温化で、作業能率が大幅に減少するので、工期に反映されればと思います。また、労務費を上げて魅力的な環境にしていかないと、益々労働者不足がすすむと思われる。
(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・ 発注者の仕様書、設計書、ASP、対応含め差がありすぎる。統一を図って欲しいのと地方に行くにつれ発注者側の能力も下がっているのではないか。
(地方自治体(県・政令市) / 管水路工事 / 監理技術者)
- ・ 現場の土曜閉所等で職人の給与は減っているのが現状。稼がたくても稼げない人がいるのも事実で、職人の魅力がなくなってきたと聞く。職人の給与面での改善を真剣に行わなければ、将来の担い手不足は深刻となると思われる。職人の給与増加に特化した施策を期待する。
(地方自治体(市町村・広域組合など) / 上下水道施設 / 監理技術者)

- ・作業員の高齢化が著しい。同時期に大型工事が大量に発注されるため、作業員・資機材などが常に不足している。
(鉄道建設運輸施設整備支援機構 / 鉄道(新設) / 監理技術者)
- ・人材確保のための改革推進。建設業界従事者が魅力(賃金・ライフスタイル等)を感じることができ、他業種からも魅力的と思える業界にしてもらいたい。国交省が新3Kの実現のために取り組んでいることが民間工事でも当たり前のこととなるように働きかけてもらいたい。
(政府系独立行政法人 / 駅前広場整備 / 副所長)
- ・高齢の方はたくさんいるが、若手の作業員はめったに見ない。もう何年かすれば、建設業に携わる人員は確実に減少し、外国人や別業種からでの補充だけでは間に合わないところに来ていると感じます。DX化を急速に進め、ロボットによる建設業の施工が進められるよう技術開発を急いでいただきたい。
(政府系独立行政法人 / 上下水道施設 / 監理技術者)
- ・土木職の場合、どうしても3Kのうちきつい、汚いは他業種に比べ無くなることはないため、それを踏まえた上での魅力発信が必要と思う。賃金他業種より比較的高いことは当然として、建設技術職の地位向上が必要。中国では建設エンジニアと言えば、すごいですねと言われる。
(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 現場代理人)
- ・国土交通省は人手不足を理解しているのか心配だ。現代、自宅のPCや、スマホ媒体等での入力作業を行うだけで、賃金を得ることが可能な時代で、長年3Kと言われる業界に足を踏み入れる手数は減少を辿っている。建設業の安定性、高所得をアピールできる希望が欲しいところである。国の政策でDXやi-Construction2.0が設定されているが導入費用が掛る企業や、対応が難しい小規模な現場実態にそぐわない方が多数派と感じる。
(民間公益企業(鉄道) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・建設業はAI等が進歩しても、それにとって代わられることなく、なくならない業界と感じている。製造業と異なり、賃金水準が少ないことにもっと目を向けて、労務単価の向上に努めてもらいたい。
(民間企業(工場・プラント) / 造船所 / 現場代理人)

XⅢ．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	22	2.4%
浅沼組職員組合	11	1.2%
安藤・間職員組合	75	8.1%
奥村組職員組合	58	6.3%
鴻池組労働組合	32	3.5%
日本国土開発コミュニケーション協議会	7	0.8%
五洋建設労働組合	60	6.5%
佐藤工業職員組合	37	4.0%
シミズユニオン	46	5.0%
銭高組労働組合	17	1.8%
大鉄工業労働組合	18	1.9%
大日本土木労働組合	22	2.4%
大豊建設労働組合	12	1.3%
鉄建建設職員組合	40	4.3%
東鉄工業労働組合	70	7.6%
東洋建設職員労働組合	40	4.3%
戸田建設職員組合	33	3.6%
飛島建設労働組合	26	2.8%

加盟組合名	回答数	割合
中山組職員労働組合	15	1.6%
西松建設職員組合	34	3.7%
ピーエス・コンストラクション労働組合	36	3.9%
フジタ職員組合	63	6.8%
馬淵建設職員組合	3	0.3%
丸彦渡辺建設職員組合	5	0.5%
三井住友建設社員組合	25	2.7%
宮地エンジニアリング労働組合	25	2.7%
名工建設職員組合	46	5.0%
森本組労働組合	2	0.2%
横河ブリッジ労働組合	33	3.6%
りんかい日産建設職員組合	14	1.5%
総数	927	—

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	696	75.1%
主任技術者、副所長	54	5.8%
担当技術者	177	19.1%
総数	927	—

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	177	19.2%	19.4%
3～4人	270	29.3%	29.6%
5～6人	195	21.1%	21.4%
7～10人	159	17.2%	17.4%
11～15人	61	6.6%	6.7%
15人以上	50	5.4%	5.5%
不明	10	1.1%	—
総数	922	—	—

回答者の年齢

回答者の年齢	件数	割合
29歳以下	97	10.5%
30歳～34歳	83	9.0%
35歳～39歳	92	9.9%
40歳～44歳	83	9.0%
45歳～49歳	123	13.3%
50歳～54歳	193	20.8%
55歳～59歳	185	20.0%
60歳以上	71	7.7%
総数	927	—

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3月以前	265	28.6%	28.6%
2022年4月～2023年3月	176	19.0%	19.0%
2023年4月～2023年9月	99	10.7%	10.7%
2023年10月～2024年3月	200	21.6%	21.6%
2024年4月以降	187	20.2%	20.2%
不明	0	0.0%	—
総数	927	—	—

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）
2025年2月以前	174	18.8%	18.9%
2025年3月	194	20.9%	21.1%
2025年4月～2026年3月	292	31.5%	31.7%
2026年4月以降	261	28.2%	28.3%
不明	6	0.6%	—
総数	927	—	—

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	154	16.6%	16.7%
1年～1年6ヶ月未満	71	7.7%	7.7%
1年6ヶ月～2年未満	91	9.8%	9.9%
2年～3年未満	184	19.8%	20.0%
3年～4年未満	251	27.1%	27.2%
5年以上	171	18.4%	18.5%
不明	5	0.5%	—
総数	927	—	—

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	11	1.2%	1.2%
道路(新設)	196	21.1%	21.2%
道路(改良)	88	9.5%	9.5%
鉄道(新設)	69	7.4%	7.5%
鉄道(改良)	104	11.2%	11.2%
リニア関連	16	1.7%	1.7%
港湾	53	5.7%	5.7%
農業・河川	49	5.3%	5.3%
電力・エネルギー施設	63	6.8%	6.8%
上下水道施設	103	11.1%	11.1%
土地造成	40	4.3%	4.3%
環境関連施設	9	1.0%	1.0%
空港関連施設	3	0.3%	0.3%
その他	121	13.1%	13.1%
不明	2	0.2%	—
総数	927	—	—

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	171	18.4%	19.2%
②農林水産省	12	1.3%	1.3%
③①～②以外の中央官庁	25	2.7%	2.8%
④地方自治体(県・政令市)	128	13.8%	14.4%
⑤地方自治体(④以外の市町村・広域組合)	49	5.3%	5.5%
⑥鉄道建設運輸施設整備支援機構	30	3.2%	3.4%
⑦⑥以外の政府系独立行政法人	18	1.9%	2.0%
⑧民間公益企業(道路)	143	15.4%	16.1%
⑨民間公益企業(鉄道)	191	20.6%	21.5%
⑩民間公益企業(電力)	58	6.3%	6.5%
⑪民間公益企業(ガス)	4	0.4%	0.4%
⑫民間企業(不動産)	9	1.0%	1.0%
⑬民間企業(工場・プラント)	38	4.1%	4.3%
⑭民間企業(土地区画整理)	13	1.4%	1.5%
⑮学校法人	1	0.1%	0.1%
⑯その他	31	3.3%	3.5%
不明	6	0.6%	—
総数	927	—	—

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	11	6.5%	6.5%
東北地方整備局	14	8.2%	8.2%
関東地方整備局	38	22.4%	22.4%
中部地方整備局	17	10.0%	10.0%
北陸地方整備局	17	10.0%	10.0%
近畿地方整備局	32	18.8%	18.8%
中国地方整備局	9	5.3%	5.3%
四国地方整備局	14	8.2%	8.2%
九州地方整備局	13	7.6%	7.6%
内閣府沖縄総合事務局	5	2.9%	2.9%
総数	170	—	—

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	9	0.6%	0.6%
土工	217	14.9%	14.9%
トンネル（山岳）	86	5.9%	5.9%
トンネル（シールド）	55	3.8%	3.8%
トンネル（開削）	14	1.0%	1.0%
トンネル（沈埋）	1	0.1%	0.1%
推進	39	2.7%	2.7%
立坑	43	2.9%	3.0%
橋梁(上部)	156	10.7%	10.7%
橋梁(下部)	105	7.2%	7.2%
ケーソン	28	1.9%	1.9%
構造物(カルバート、擁壁)	144	9.9%	9.9%
浚渫	14	1.0%	1.0%
護岸・岸壁	40	2.7%	2.8%
築堤	10	0.7%	0.7%
舗装	39	2.7%	2.7%
地盤改良	48	3.3%	3.3%
樋門	8	0.5%	0.6%
埋立て	4	0.3%	0.3%
地中連続壁工	15	1.0%	1.0%
法面	28	1.9%	1.9%
軌道	33	2.3%	2.3%
維持修繕・リニューアル	101	6.9%	7.0%
災害復旧	9	0.6%	0.6%
除染	4	0.3%	0.3%
耐震補強	68	4.7%	4.7%
解体	35	2.4%	2.4%
その他	99	6.8%	6.8%
不明	8	0.5%	—
総数	99	—	—

従事している作業所の所在地

所在地	回答数	割合
北海道	55	5.9%
青森	8	0.9%
岩手	11	1.2%
秋田	14	1.5%
山形	5	0.5%
宮城	26	2.8%
福島	22	2.4%
群馬	12	1.3%
栃木	2	0.2%
茨城	47	5.1%
東京	100	10.8%
神奈川	60	6.5%
千葉	36	3.9%
埼玉	25	2.7%
愛知	50	5.4%
三重	9	1.0%
岐阜	16	1.7%
静岡	28	3.0%
長野	17	1.8%
山梨	9	1.0%
新潟	24	2.6%
富山	13	1.4%
石川	11	1.2%
福井	17	1.8%

所在地	回答数	割合
大阪	68	7.3%
兵庫	29	3.1%
京都	15	1.6%
奈良	5	0.5%
滋賀	15	1.6%
和歌山	13	1.4%
岡山	8	0.9%
広島	15	1.6%
山口	14	1.5%
島根	2	0.2%
鳥取	4	0.4%
香川	8	0.9%
愛媛	8	0.9%
徳島	12	1.3%
高知	7	0.8%
福岡	21	2.3%
佐賀	2	0.2%
熊本	8	0.9%
長崎	7	0.8%
大分	12	1.3%
宮崎	7	0.8%
鹿児島	15	1.6%
沖縄	14	1.5%
総数	926	—