

# 2025 年土木作業所アンケート 集計結果

2026 年 3 月

日本建設産業職員労働組合協議会

はじめに

2025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、建設業の魅力発信など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、本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：913作業所

うち国交省発注作業所数 159作業所

調査対象期間：2025年9月1日～2025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

佐長 田中 小林 中村

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	
<b>I. 作業所の「4週8休」と「4週8閉所」の現状</b>	<b>2</b>
1. 2025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. 4週8閉所+αの実現の可能性</b>	<b>11</b>
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	
<b>III. 4週8閉所に対する理解について</b>	<b>17</b>
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	
<b>IV. 時間外労働の上限規制について</b>	<b>20</b>
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	
<b>V. 着工、竣工時期の平準化について</b>	<b>24</b>
1. 着工時期	
2. 竣工時期	
<b>VI. 各種施策の状況について</b>	<b>25</b>
1. 現場閉所による週休2日制適用工事	
2. 週休2日交代制適用工事	
<b>VII. 工期について</b>	<b>27</b>
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	
3. 工期設定における問題点	
<b>VIII. 作業所での熱中症対策</b>	<b>32</b>
1. 熱中症対策を意識し始める時期/し終わる時期	
2. 熱中症対策で苦慮している点	
<b>IX. 作業所での女性活躍推進の現状</b>	<b>34</b>

<b>X.</b>	<b>建設キャリアアップシステム(CCUS)について</b>	<b>35</b>
	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	
<b>XI.</b>	<b>業務効率化について</b>	<b>39</b>
	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	
	5. 生産性向上について	
<b>XII.</b>	<b>外国人就労者について</b>	<b>44</b>
<b>XIII.</b>	<b>担い手確保に関する広報活動について</b>	<b>45</b>
<b>XIV.</b>	<b>自由記述の抜粋</b>	<b>46</b>
	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. 工期設定における問題点	
	4. 作業所での熱中症対策	
	5. BIM/CIM の導入	
	6. 担い手確保に関する広報活動	
	7. その他自由意見	
<b>XV.</b>	<b>基礎データ</b>	<b>54</b>
	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 2025 年 9 月 1 日～9 月 30 日の 1 ヶ月間。

2025 年の 9 月の休日日数は 10 日であった。

2025 9 Sep						
日	月	火	水	木	金	土
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	1	2	3	4

2025 年 9 月 休日 10 日

## 4 週 8 閉所（休）指数の推移

		2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
休日	平均値	7.61休	8.00休	8.43休	9.31休	8.82休
	指数	6.09	6.40	6.75	6.77	7.06
閉所	平均値	6.79閉所	7.22閉所	7.55閉所	8.61閉所	7.96閉所
	指数	5.43	5.77	6.04	6.26	6.37
土・日・祝日数		4・4・2	4・4・2	5・4・1	4・5・2	4・4・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。

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

※「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。

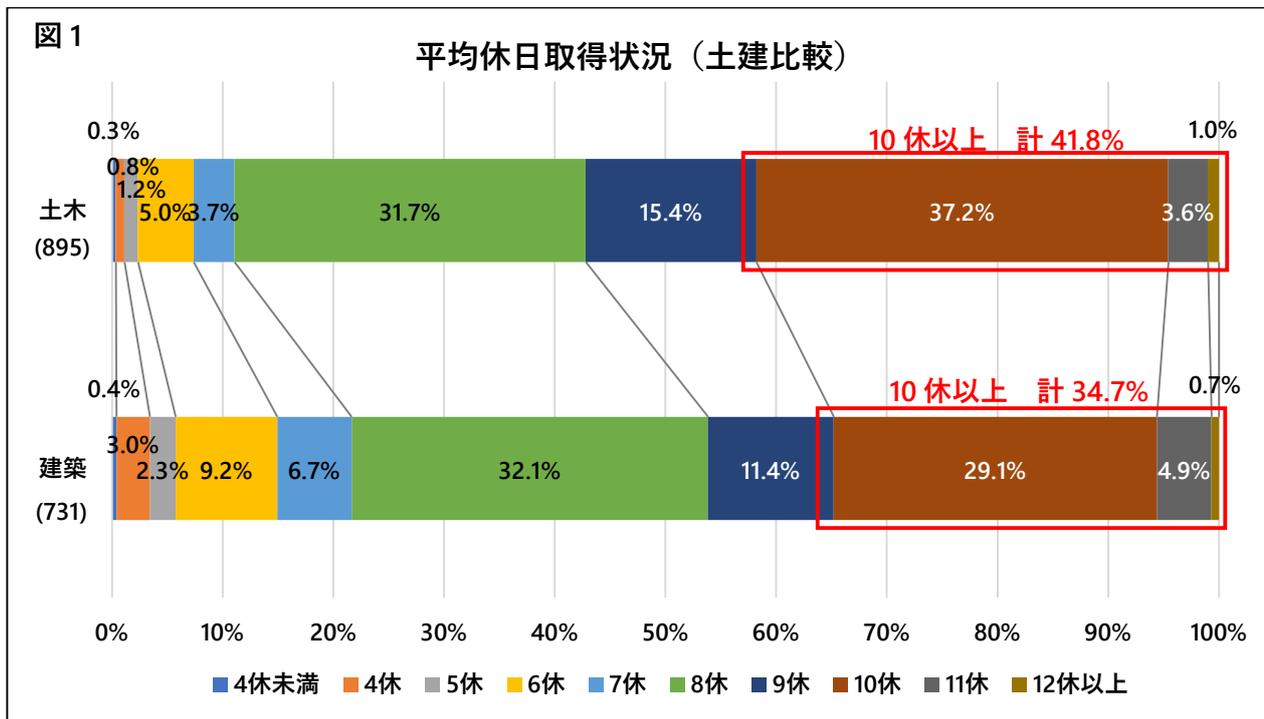
※集計時において未回答の作業所は計上しない。そのため、各グラフの作業所数の合計は一致しない。

2025 年 9 月の土木作業所の休日取得・閉所状況は平均で 8.82 休 7.96 閉所であり、4 週 8 休・閉所指数に換算すると 7.06 休 6.37 閉所となった。2024 年 9 月は平均 9.31 休 8.61 閉所、4 週 8 休・閉所指数換算で 6.77 休 6.26 閉所だった。指数換算で 2024 年調査から休日 0.29 増、閉所 0.11 増となっており、休日取得指数、閉所指数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. 2025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

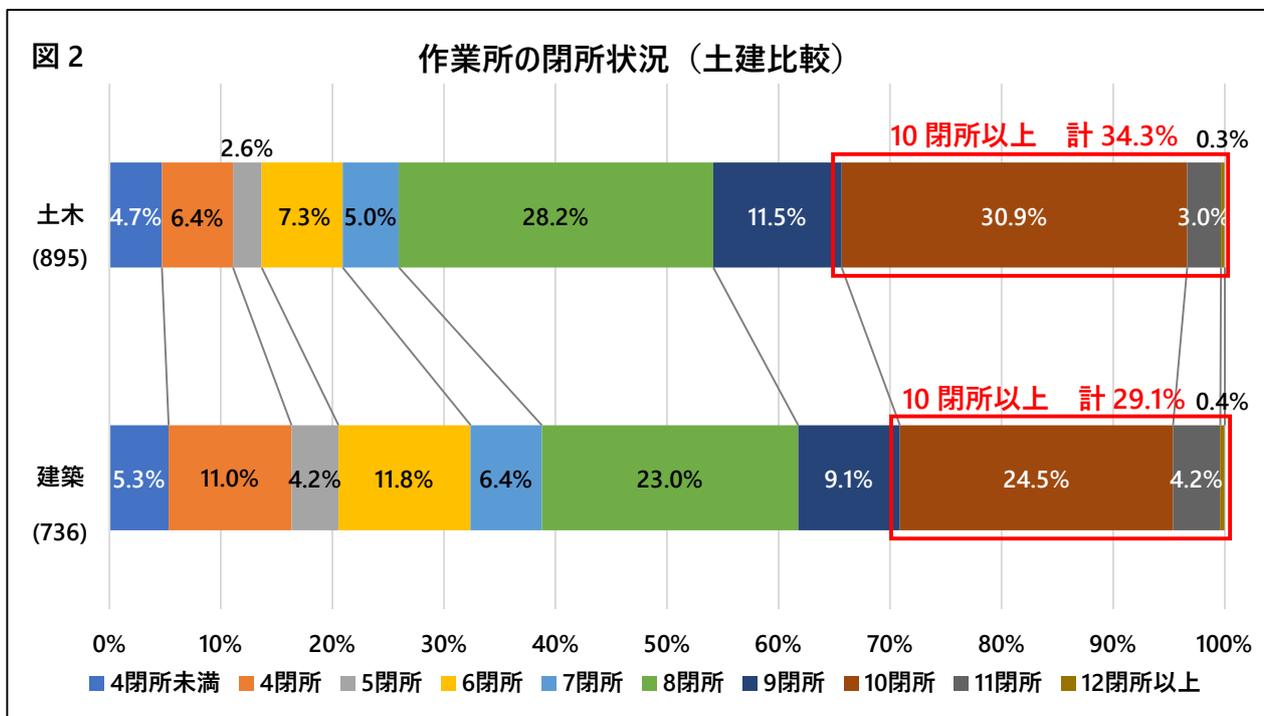
土木は建築に比べ休日取得日数が多い



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

建築 4休未満の内訳 (0休-0.3%、1休-0.0%、2休-0.0%、3休-0.1%)

土木は建築に比べ閉所日数が多い

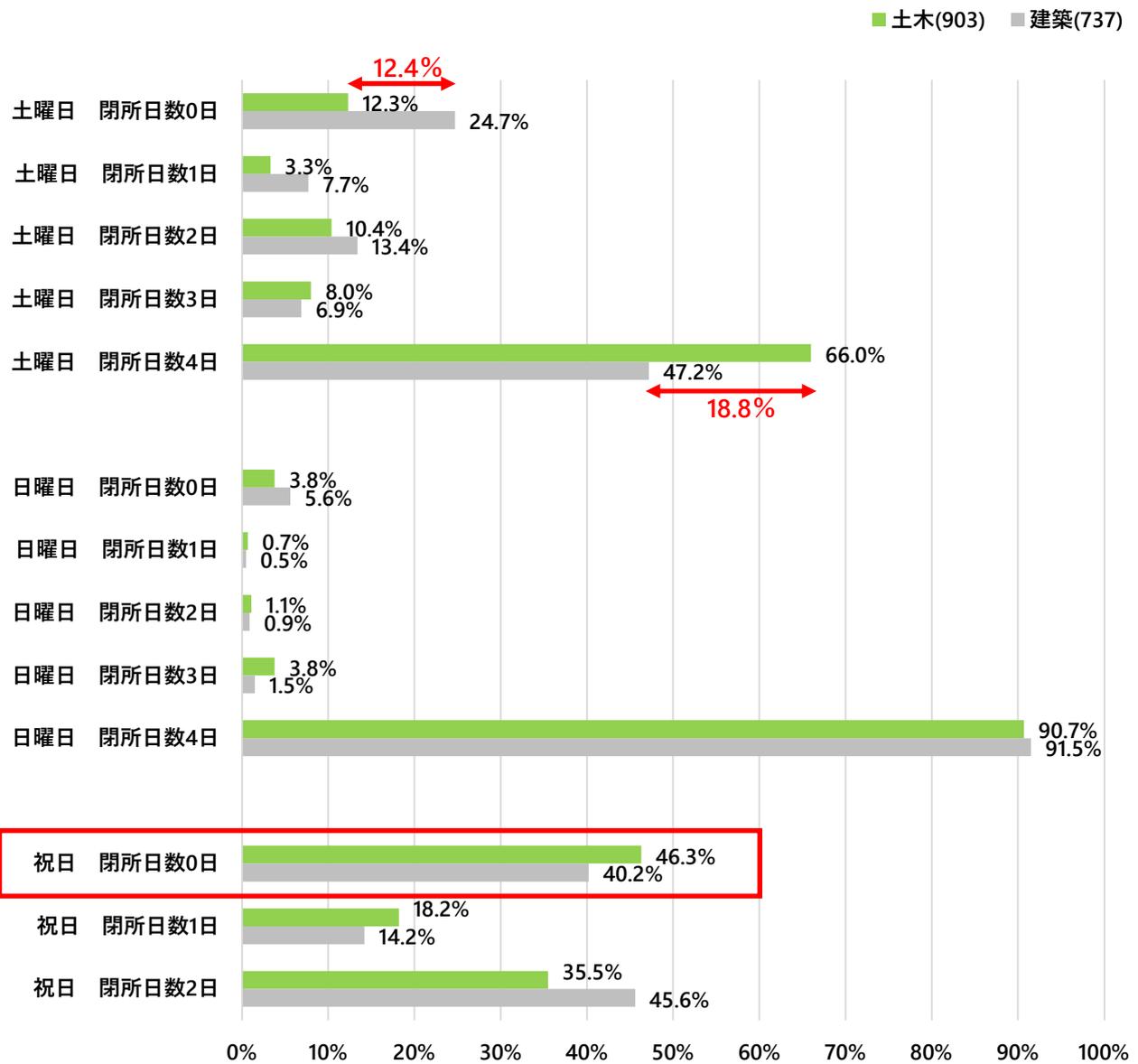


土木 4閉所未満の内訳 (0閉所-3.4%、1閉所-0.4%、2閉所-0.8%、3閉所-0.1%)

建築 4閉所未満の内訳 (0閉所-3.9%、1閉所-0.1%、2閉所-0.7%、3閉所-0.5%)

図 3

土・日・祝日別 閉所状況（土木・建築作業所）



2025年9月は、日曜日が4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12.4%少なく、閉所日数が4日の割合においては18.8%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うかがえる。また、祝日の閉所状況については土木・建築ともに40%以上の作業所が祝日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

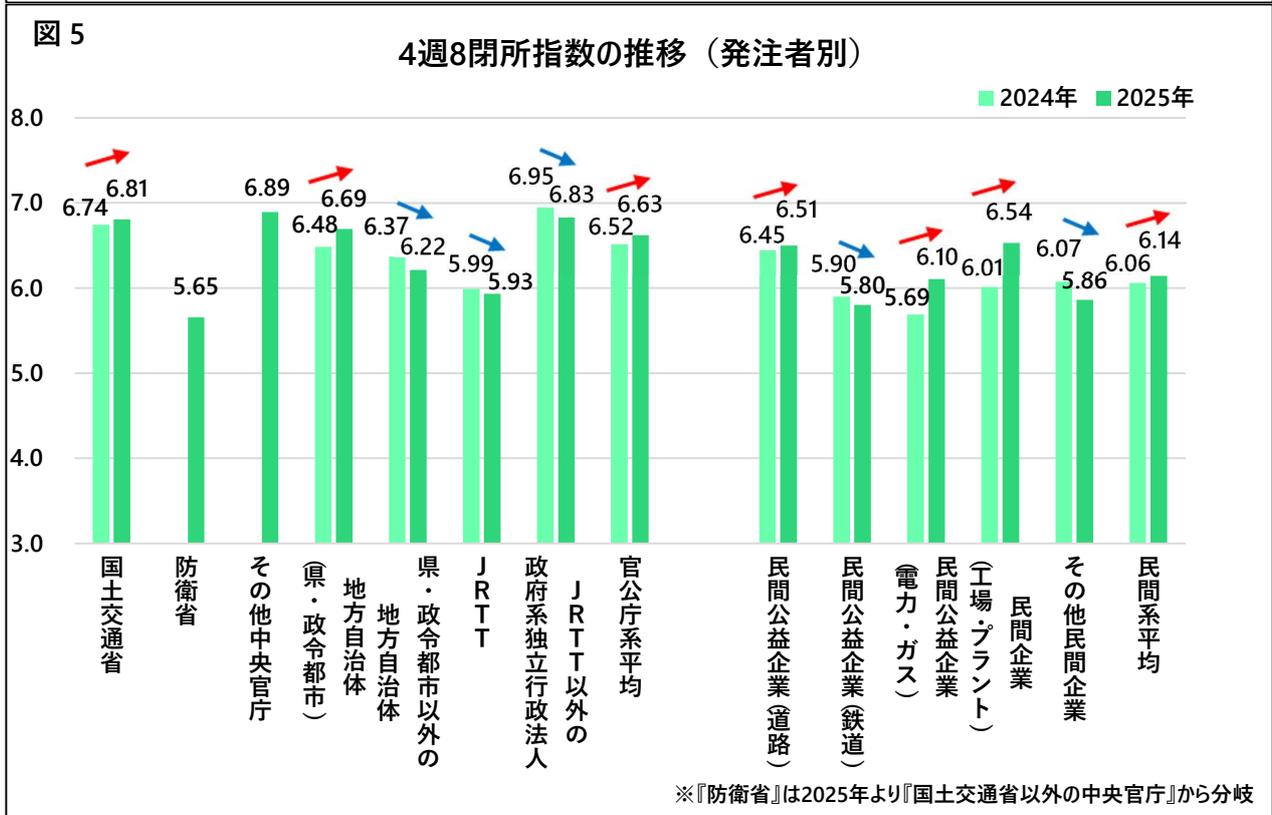
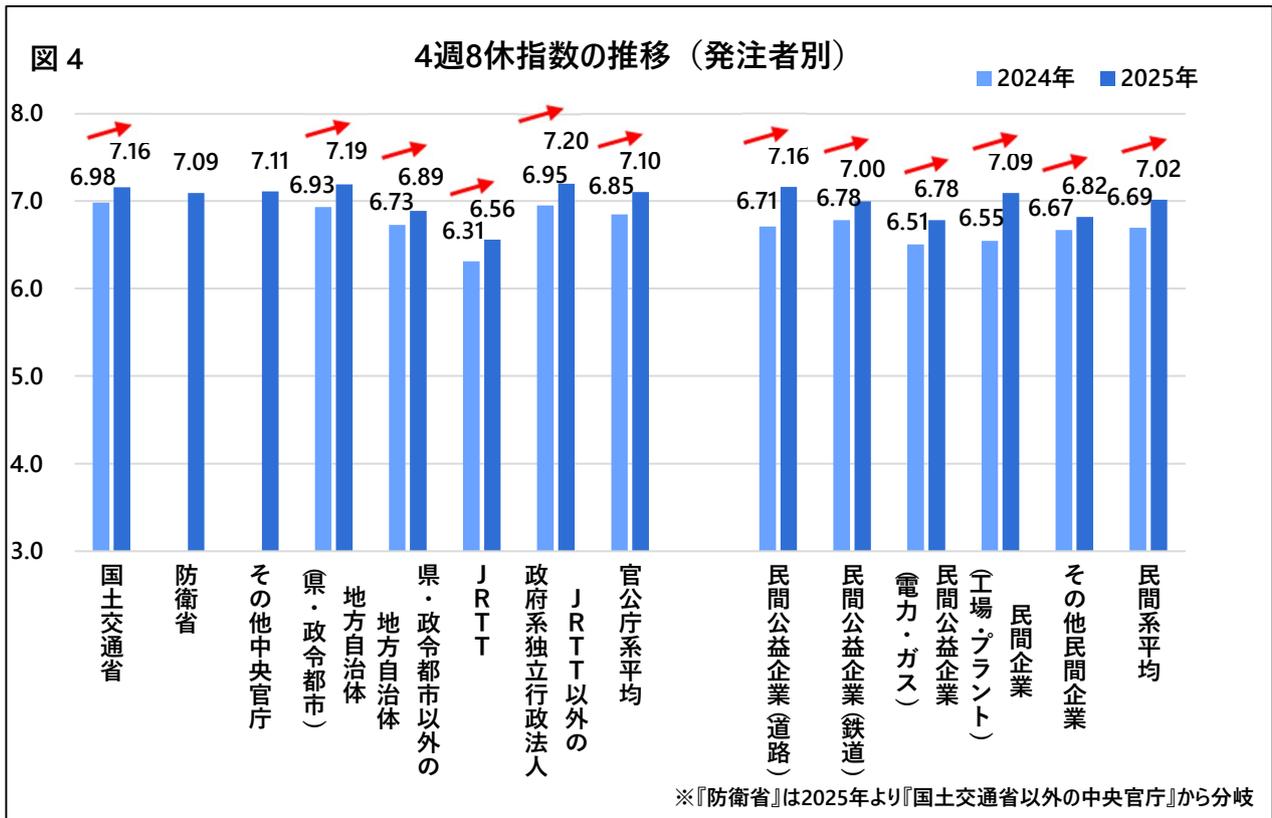


図4のように2024年調査と比べ、新たに分岐した「防衛省」を除き4週8休指数はすべての発注者で増加した。図5のように4週8閉所指数については「県・政令都市以外の地方自治体」「J R T T」「民間公益企業（鉄道）」などが減少したものの、平均では官庁系、民間系ともに増加した。

官庁系と民間系を比較し、4週8休指数は同水準も4週8閉所指数は民間系がやや低い

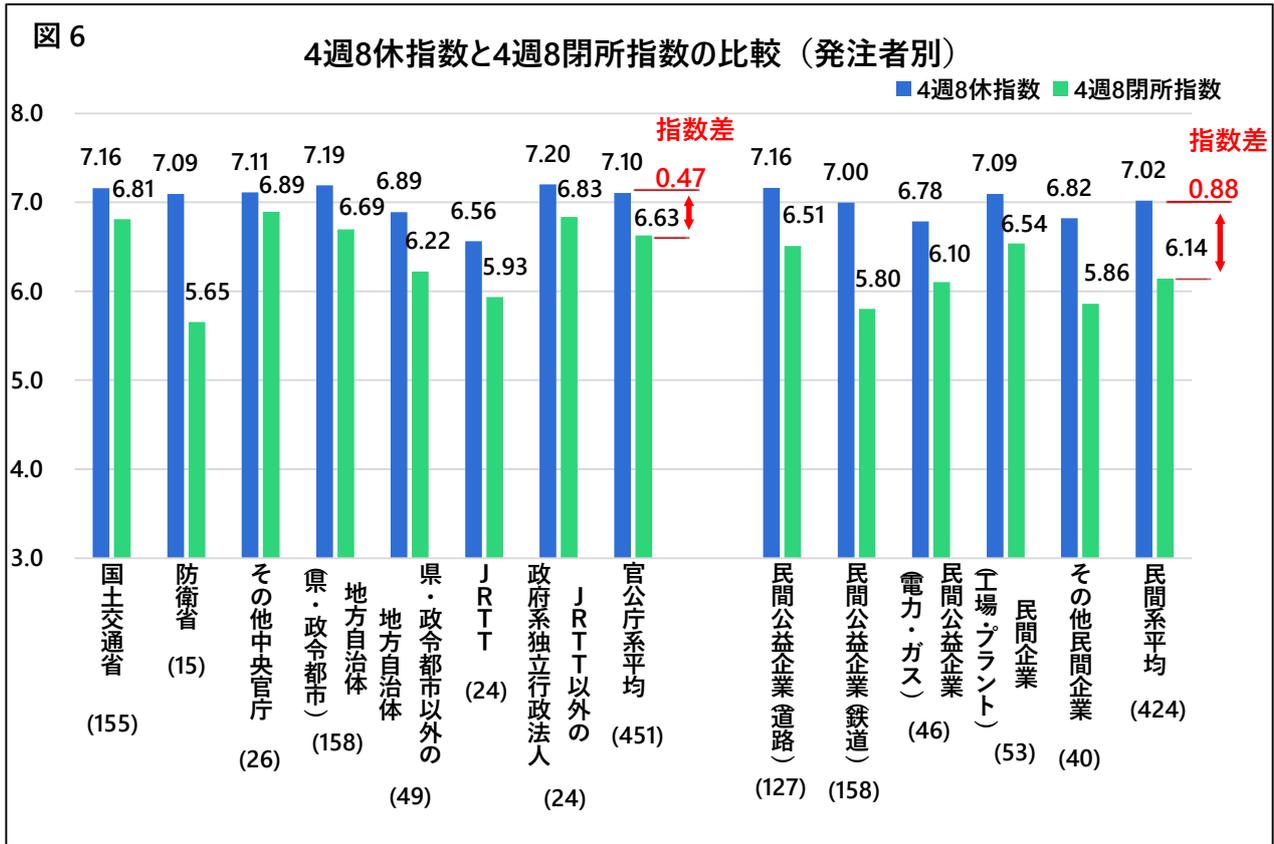


図6のように4週8休指数と4週8閉所指数の差は、官公庁系平均では0.47（特に防衛省が1.44と大きい）、民間系平均では0.88（特に民間公益企業（鉄道）が1.20と大きい）であり、民間系発注者工事の方が交代で休日を取得していることがうかがえる。

3. 整備局別

4週8休指数、4週8閉所指数ともに増加傾向も一部整備局においては減少

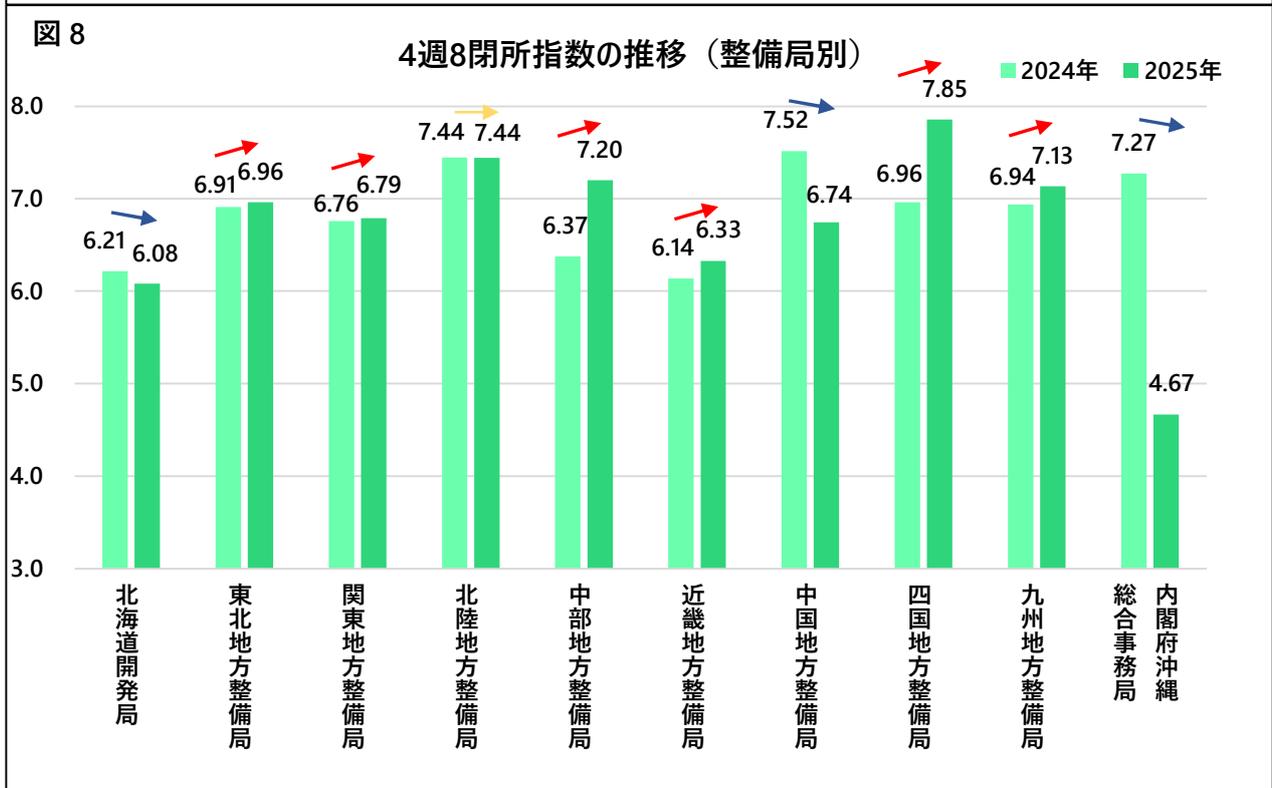
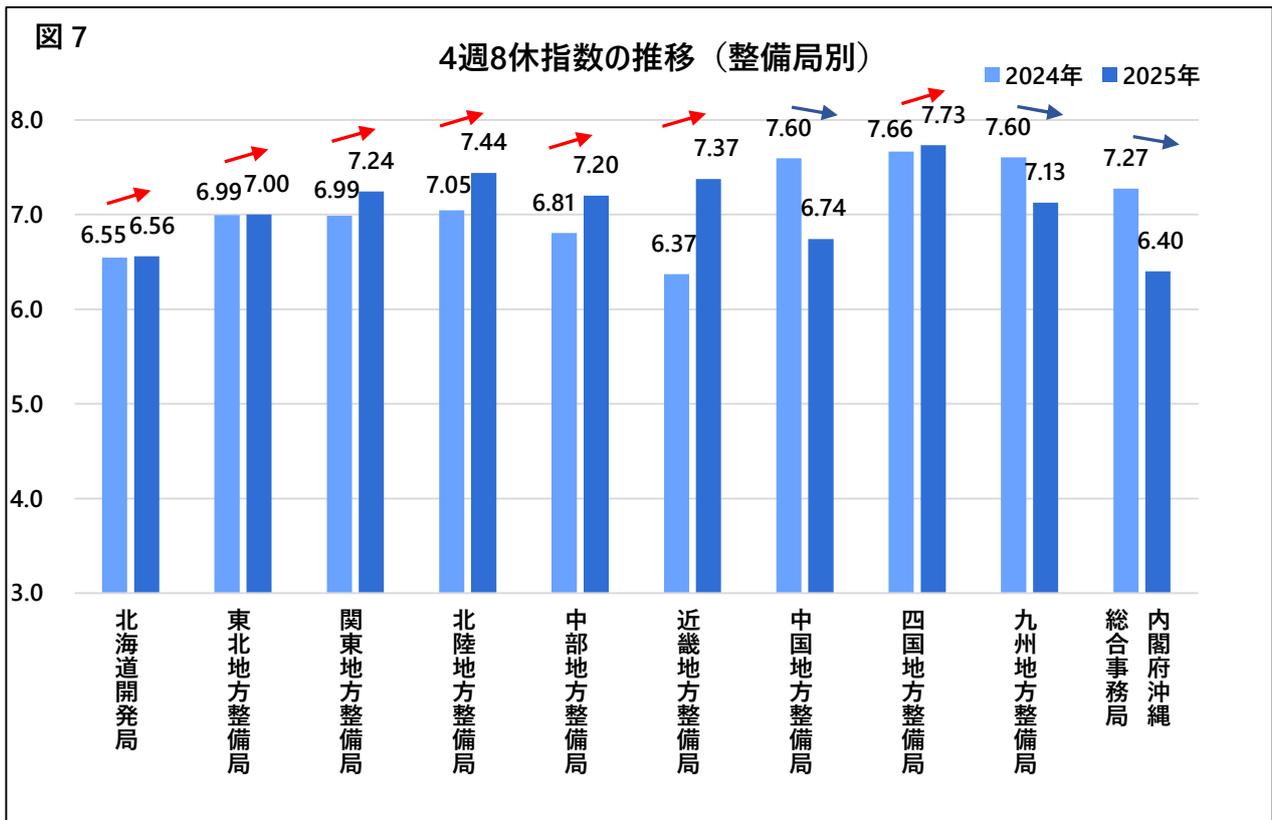


図7のように4週8休指数において2024年調査よりも多くの地方整備局で増加した。また図8のように4週8閉所指数においても増加傾向がうかがえる一方で、内閣府沖縄総合事務局は大きく減少した。理由としてはサンプルとなる作業所数が少ないため（2024年5件・2025年6件）、各作業所の閉所状況に大きく左右されてしまうことが考えられる。

半数以上の地方整備局では4週8休指数、4週8閉所指数との間に大きな差はない

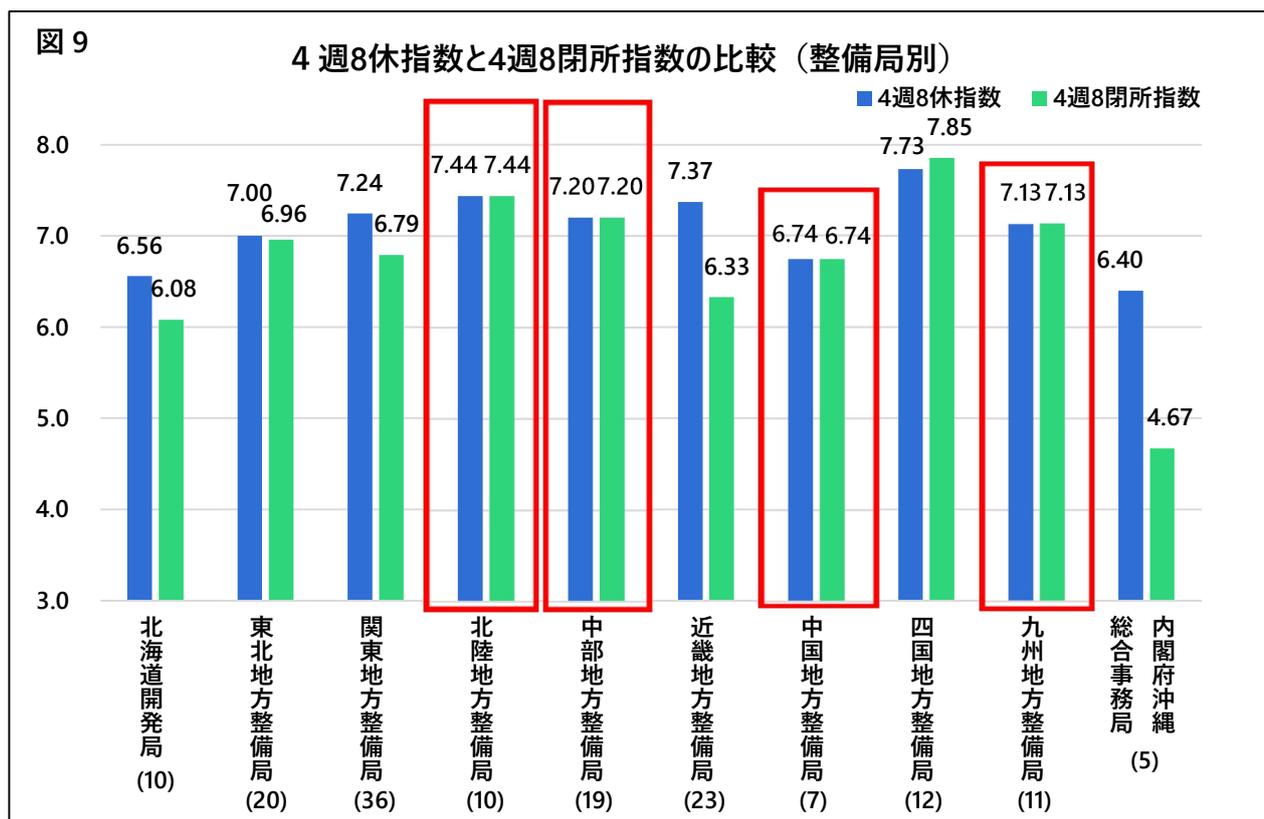


図9のように北陸地方整備局、中部地方整備局、中国地方整備局、九州地方整備局では、4週8休指数と4週8閉所指数との間にまったく差がなかった。また四国地方整備局では、4週8休指数と4週8閉所指数の差が逆転しており、閉所による休日取得が進んでいることがうかがえる。

#### 4. 用途別

多くの用途で4週8休指数は増加した一方で4週8閉所指数の減少も見られる

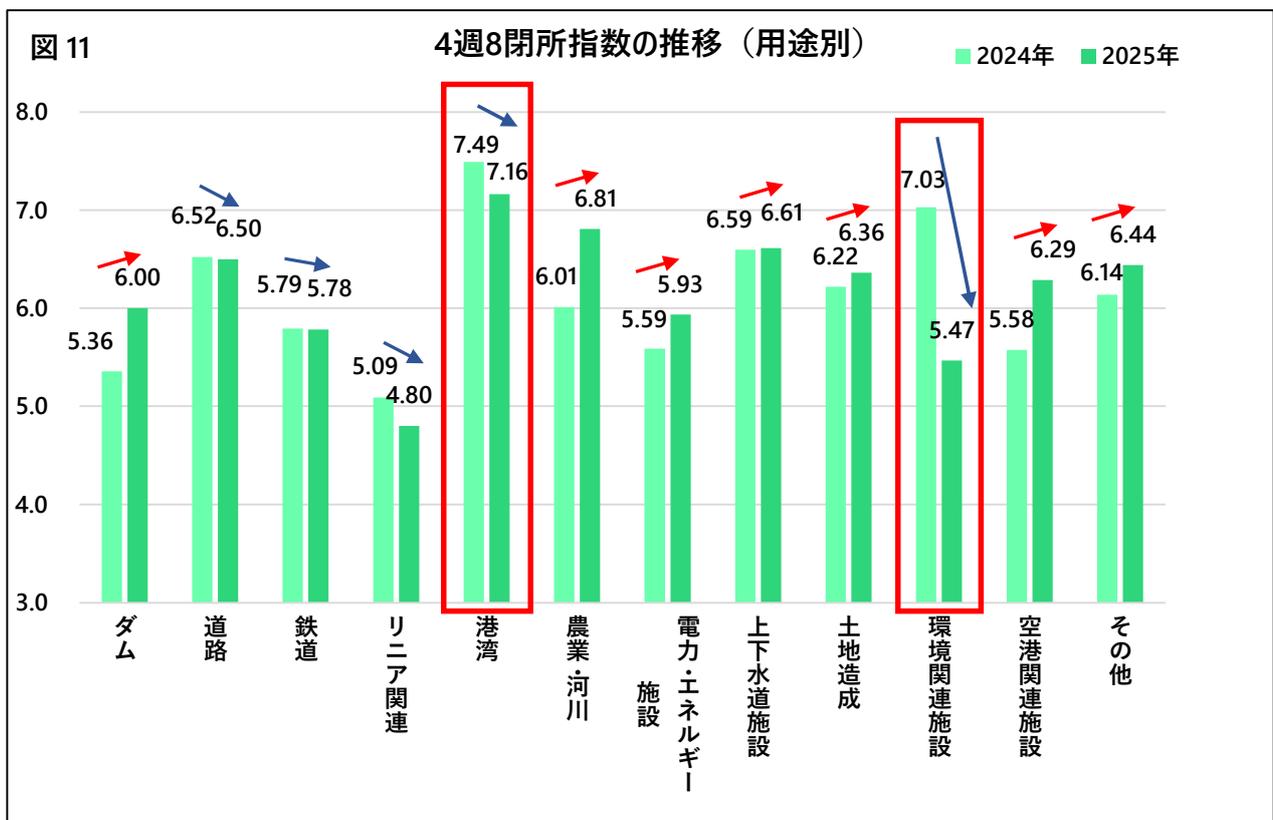
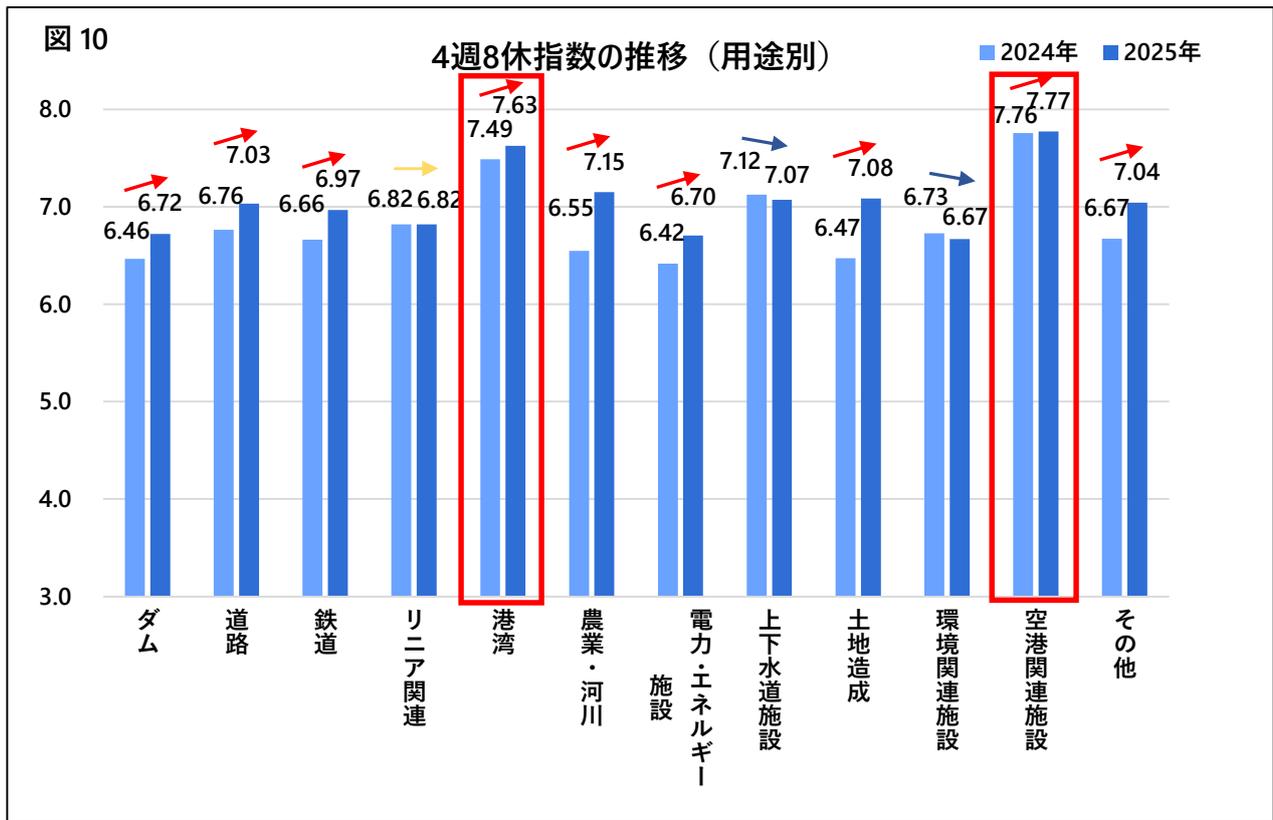


図 10 のように「港湾」、「空港関連施設」の4週8休指数が2024年調査と同様に高い。また、図 11 のように「港湾」は4週8閉所指数も高いものの、「環境関連施設」の4週8閉所指数が2024年調査よりも大幅に減少した。

「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

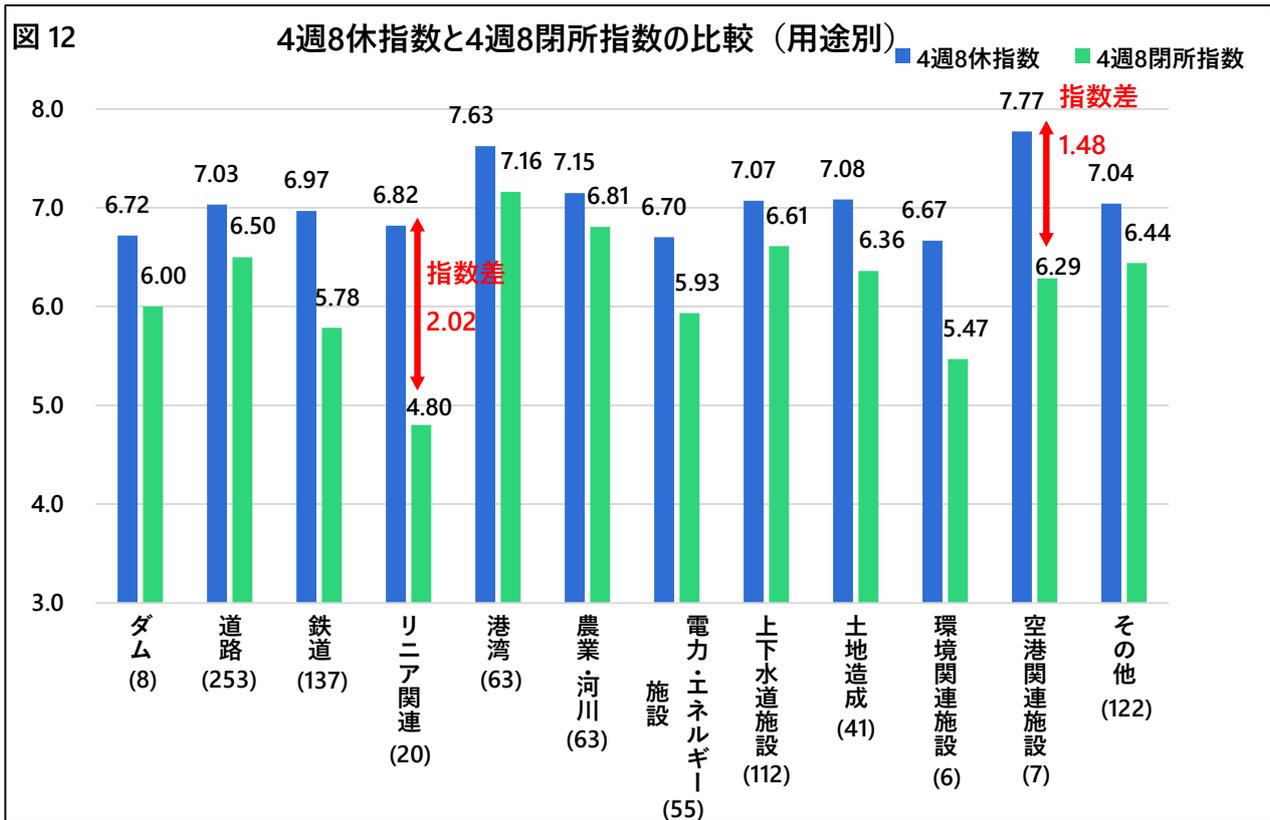


図 12 の 4 週 8 休指数と 4 週 8 閉所指数の差に注目すると、「リニア関連」は指数差が 2.02、「空港関連」は指数差が 1.48 で上位となった。特に「リニア関連」は、4 週 8 閉所指数が他の用途と比べて低いことから、現場を稼働させながら交代で職員が休日を取得している状況がうかがえる。

5. 配員数別

技術系職員配員数が多い作業所の指数差が大きい

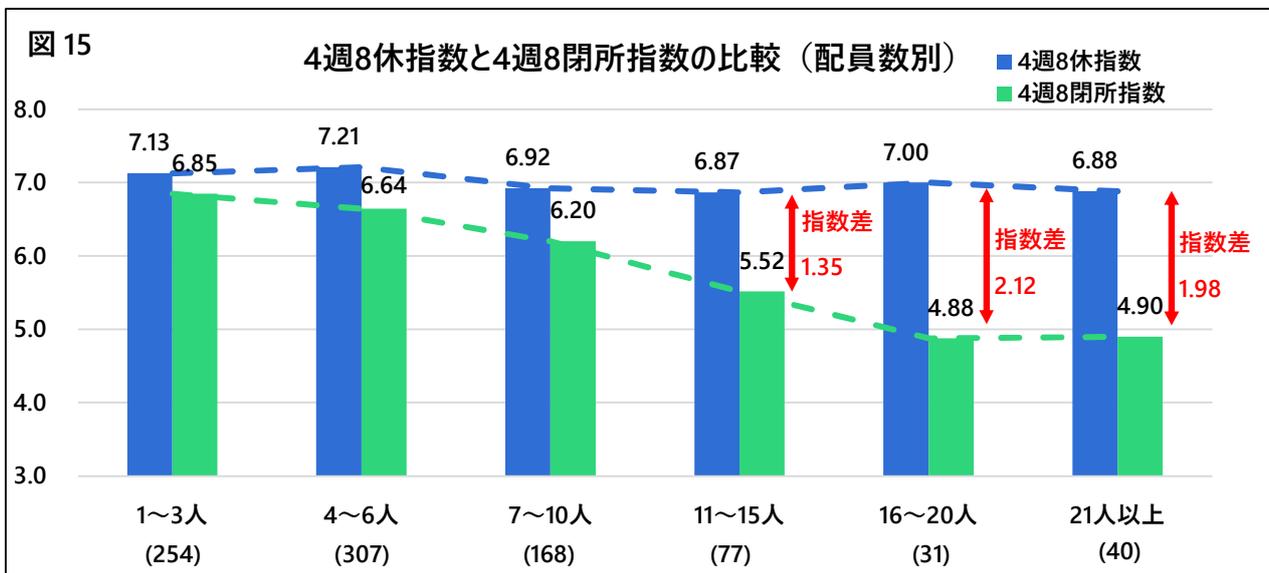
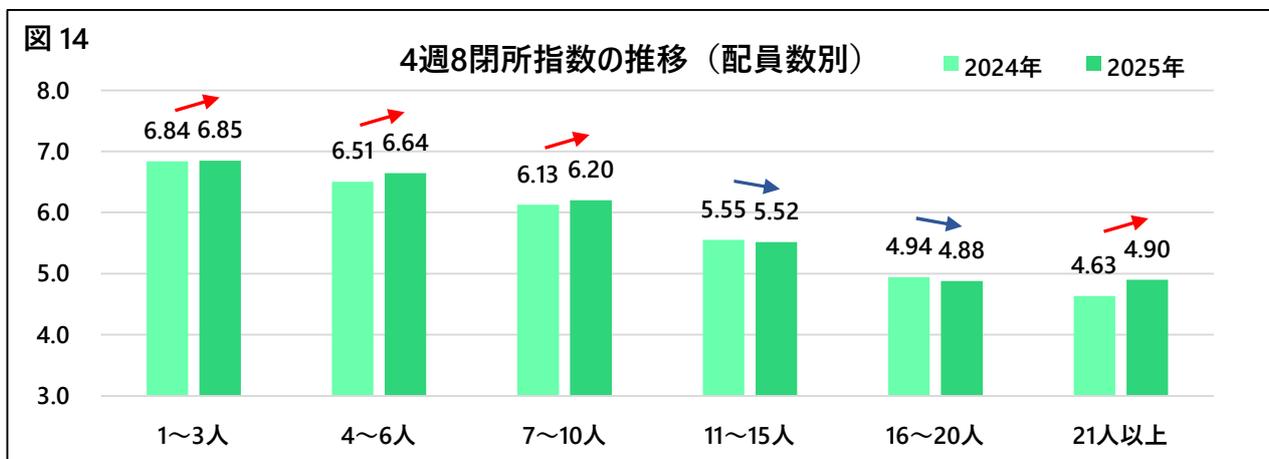
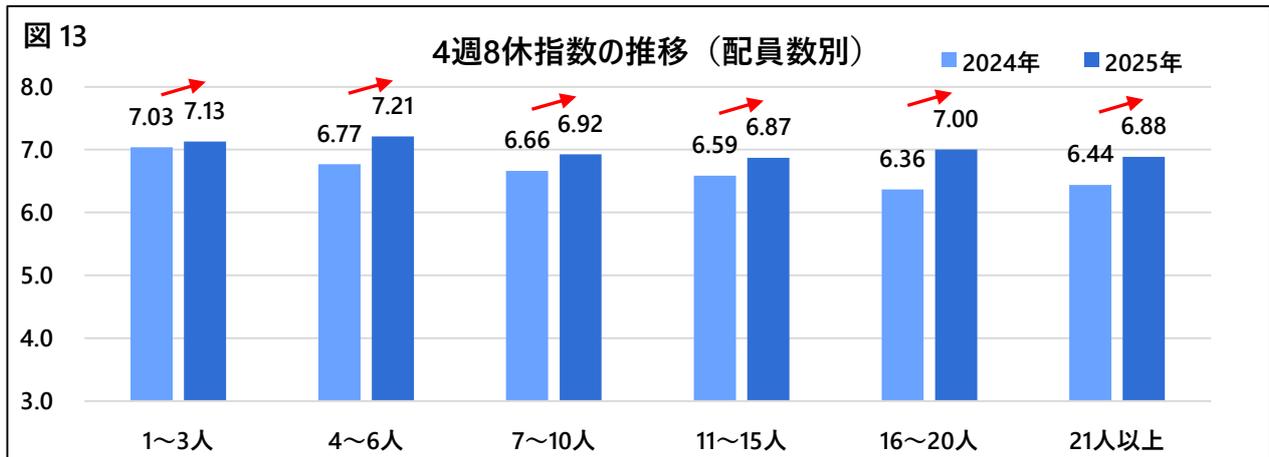


図 13 のように 4 週 8 休指数は、2024 年調査に比べ、全体的に増加した。図 14 のように 4 週 8 休指数は、4 週 8 閉所指数と比べ、配員数の少ない作業所と多い作業所との間に、大きな差はなかった。図 15 のように 4 週 8 休指数と 4 週 8 閉所指数の比較においては、配員数が多くなるにつれて差が大きい傾向であることから、配員数が多い作業所では、交代で休日を取得していることがうかがえる。

## II. 4週8閉所+αの実現の可能性

### 1. 見積段階からの設定閉所日数

作業所の設定閉所日数割合は 2024 年に比べて増加

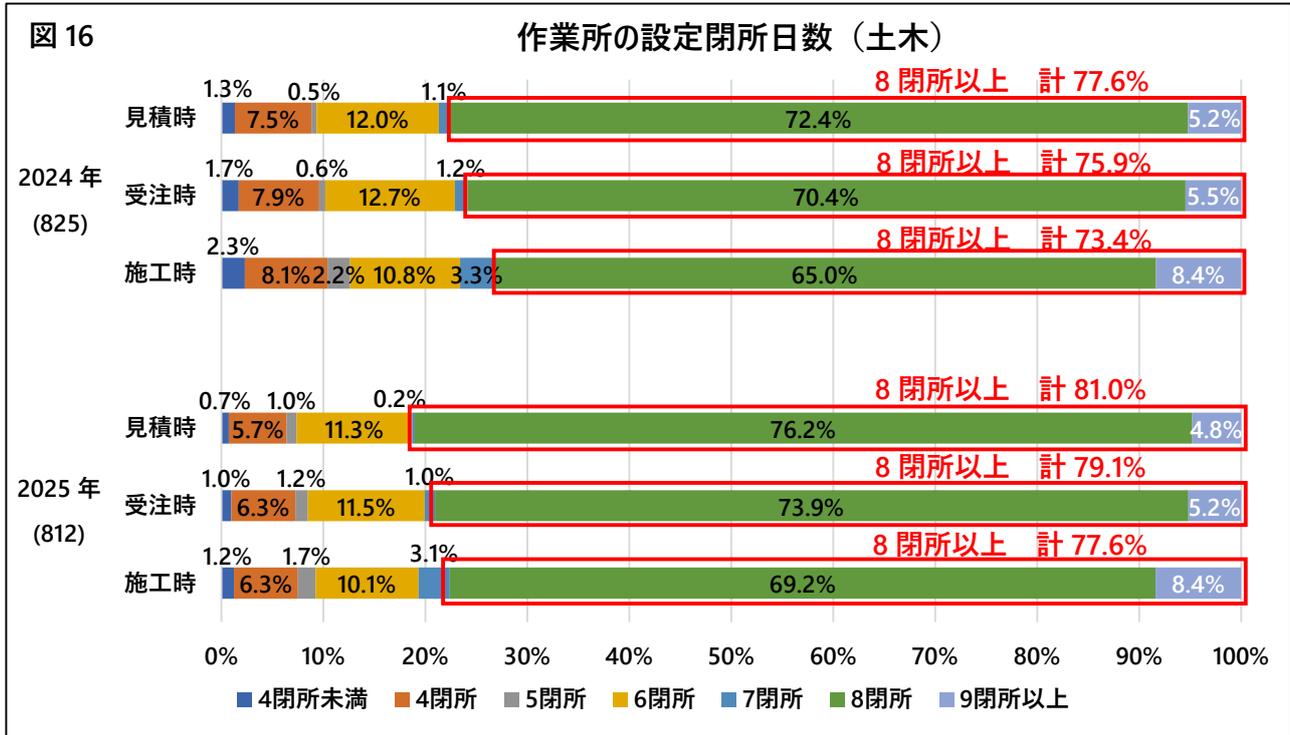
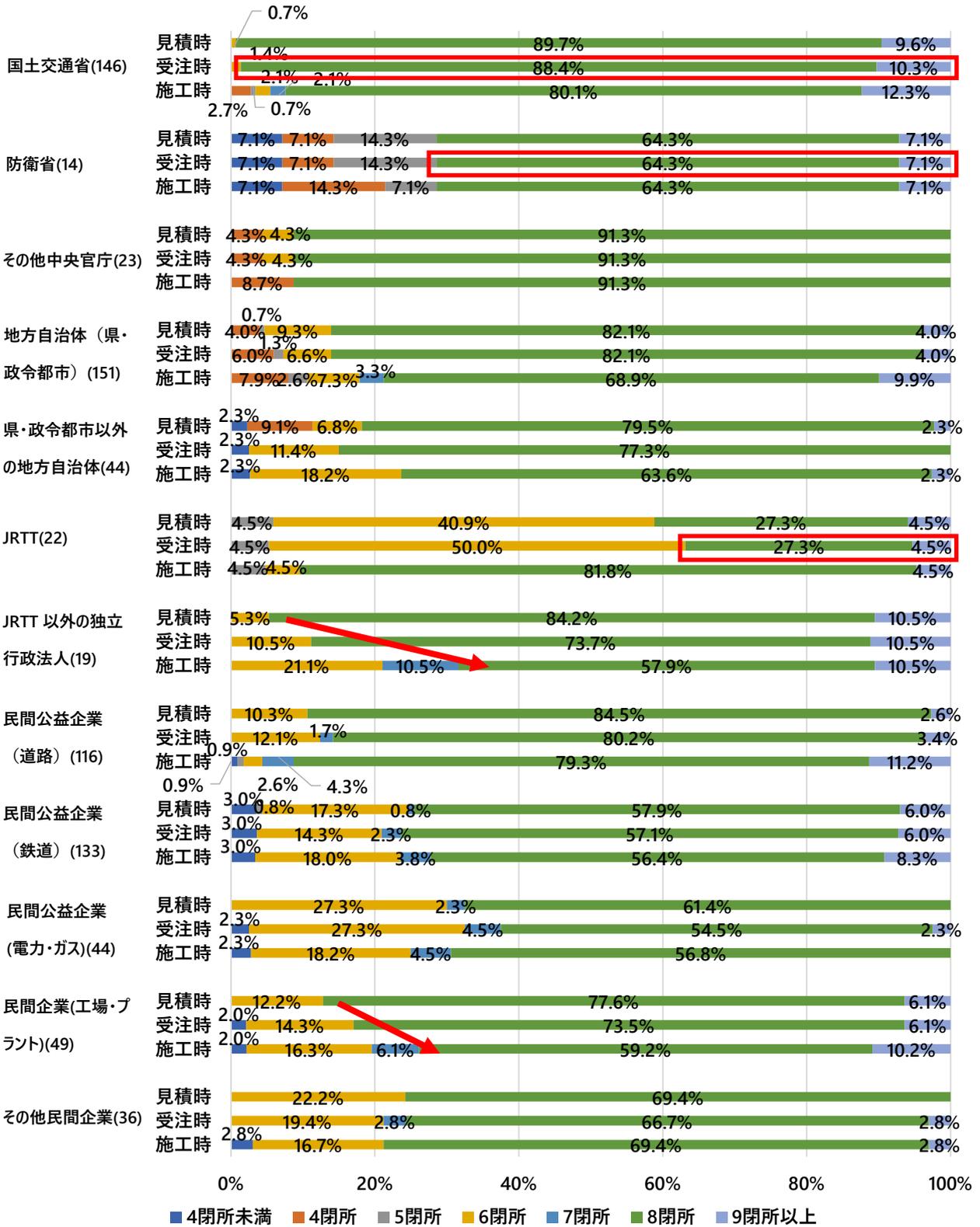


図 16 のように設定閉所日数において 8 閉所を設定している作業所の割合は「見積時」「受注時」「施工時」のすべてにおいて 2024 年よりも増加した。時間外労働の上限規制が適用されて以降は工期設定段階で 4 週 8 閉所を設定する作業所が増加している。

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98.7%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、防衛省発注工事では71.4%、JRTT発注工事では31.8%と低く、週休2日制工事の普及が求められる。また、JRTT以外の独立行政法人発注工事と民間企業(工場・プラント)発注工事では、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。

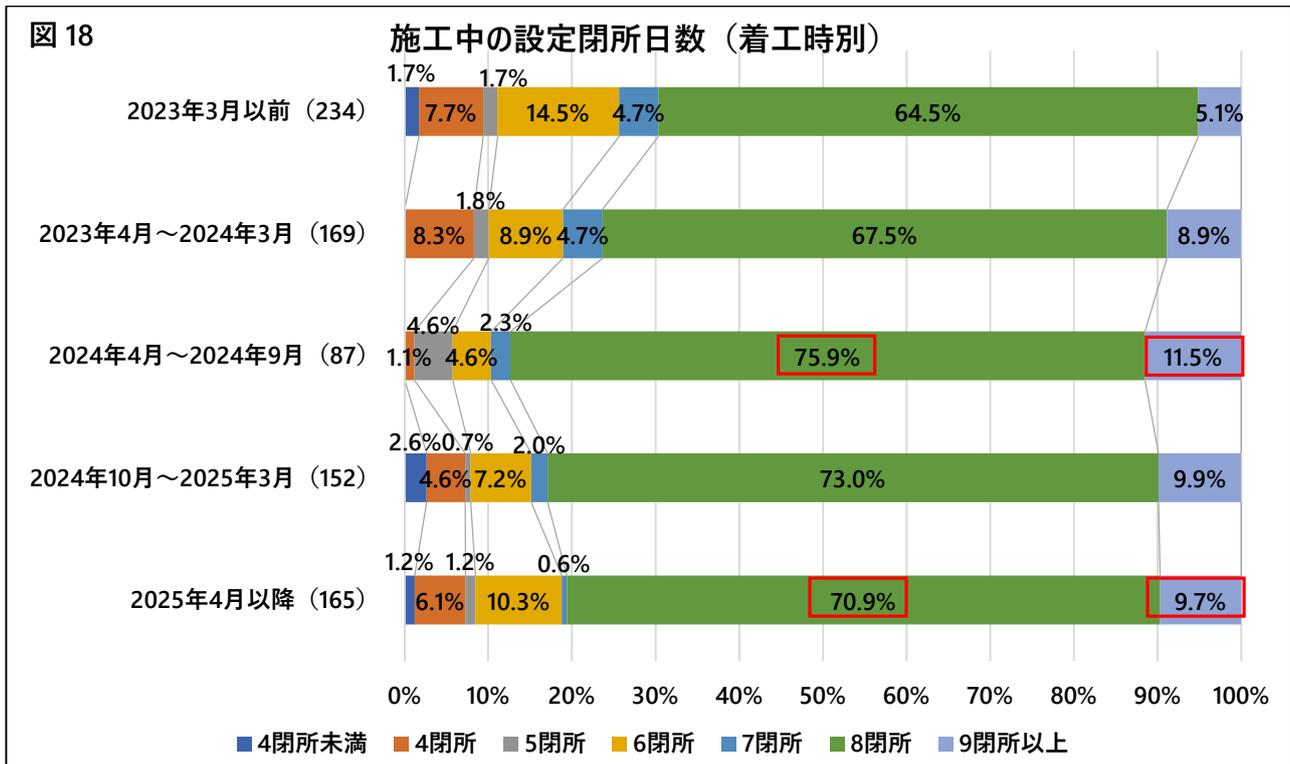


図 18 のように 2024 年 4 月～2024 年 9 月着工の工事では、施工中の設定閉所日数は 8 閉所が 75.9%、9 閉所以上が 11.5%となっており、他着工時期と比べともに最も大きな割合となった。時間外労働の上限規制適用直後に着工した工事のため、より強く閉所を意識していることがうかがえる。一方で、2025 年 4 月以降着工の工事では、施工中の設定閉所日数は 8 閉所が 70.9%、9 閉所以上が 9.7% となっており、割合はやや減少しているものの、上限規制適用以前の水準は上回っている。

2. 実現するために重要なもの

土・日・祝日閉所には「適正な工期設定での受発注」が重要

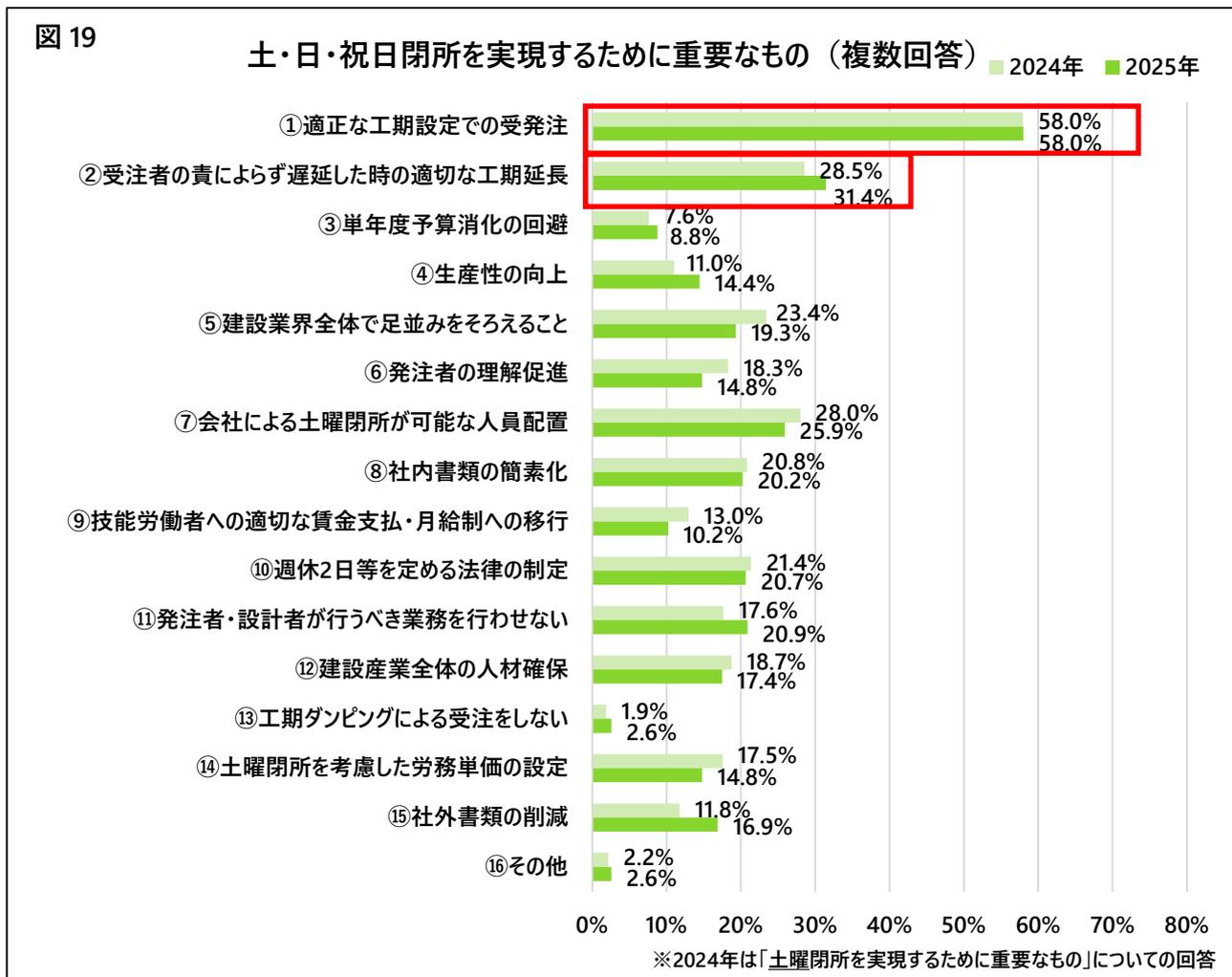


図 19 のように「土・日・祝日閉所を実現するためには何が重要か」の設問に対して、土木では「適正な工期設定での受発注」「受注者の責によらず遅延した時の適切な工期延長」の回答が多かった。

土木建築いずれも「適正な工期設定での受発注」が最多

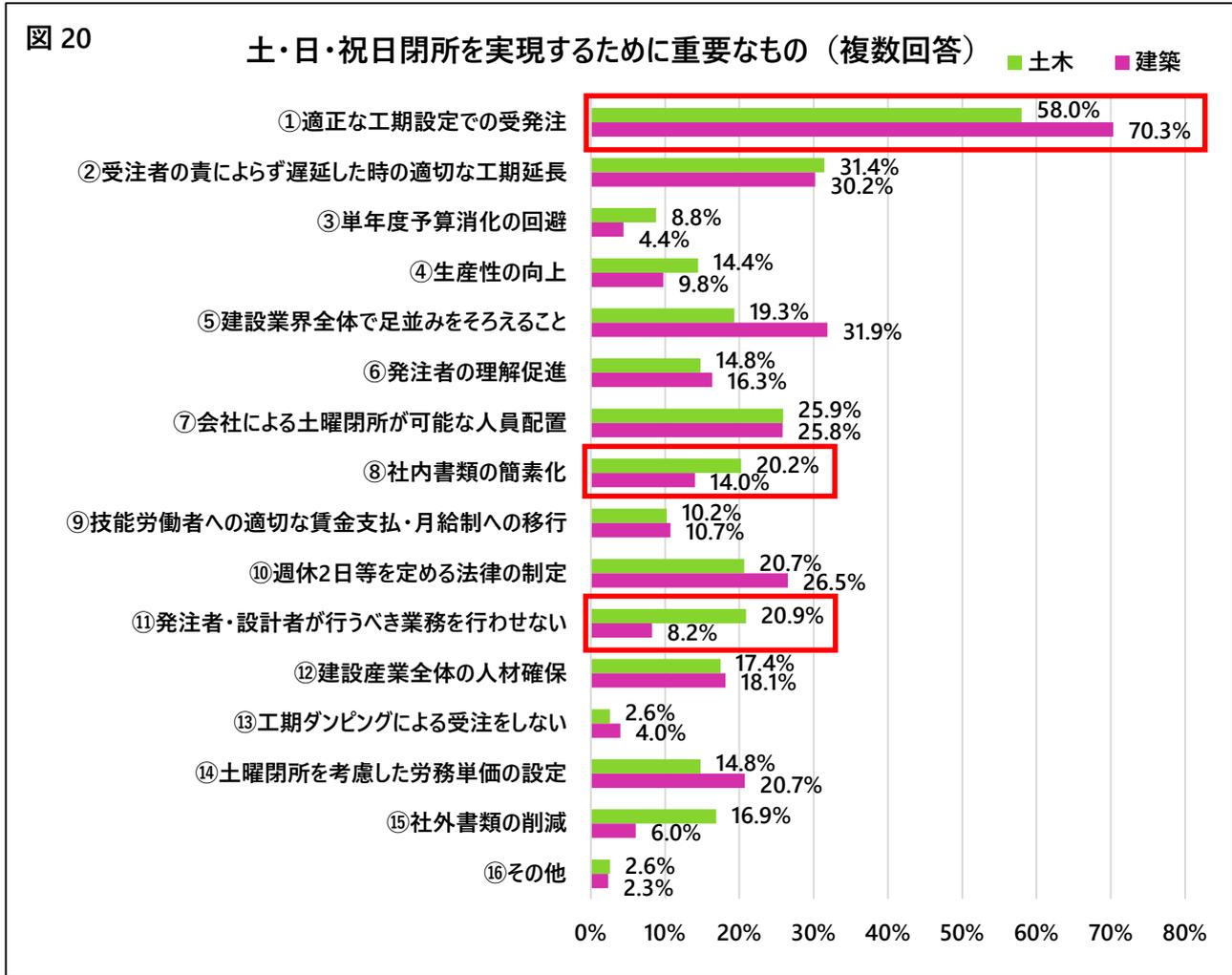


図 20 のように土木、建築ともに土・日・祝日閉所の実現にむけて重要なものは、「適正な工期設定での受発注」とする回答が多かった。また、土木では「社内書類の簡素化」「発注者・設計者が行うべき業務を行わせない」といった項目が建築よりも高い割合を示した。

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 4 週 8 閉所 + α 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

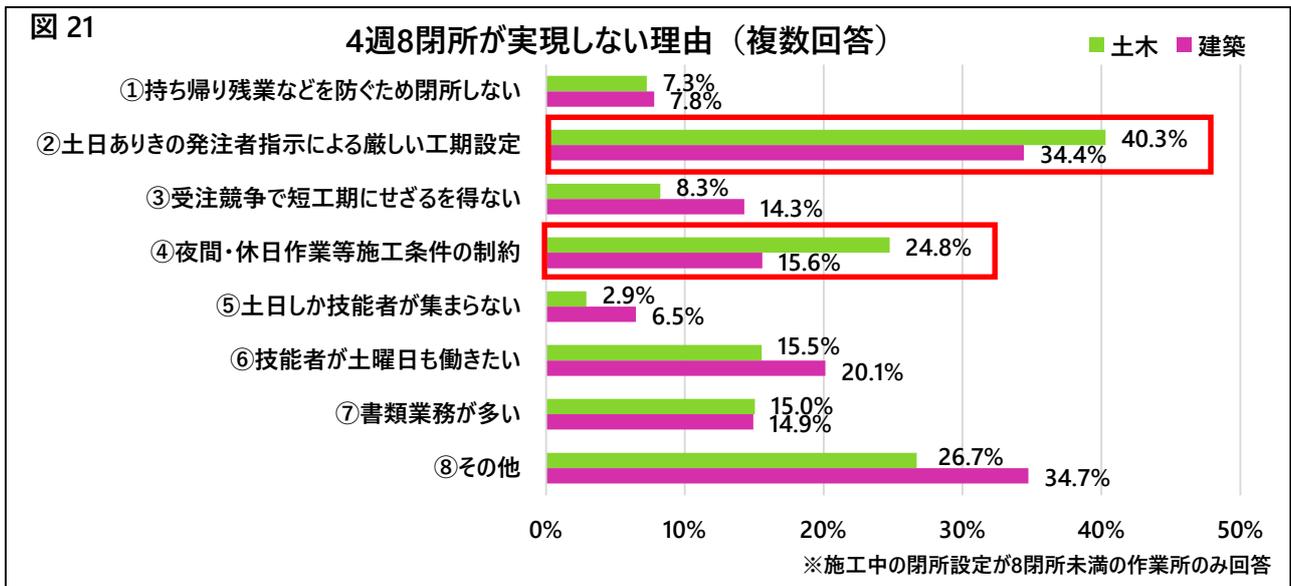
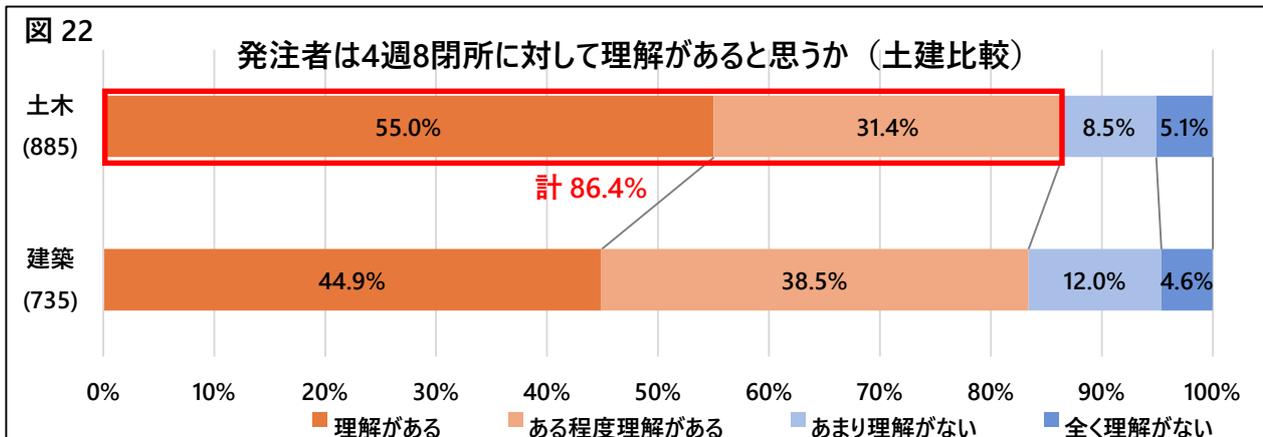


図 21 のように土木、建築ともに 4 週 8 閉所（原則土曜閉所）の実現が困難な理由は、「土日ありきの厳しい工期設定」とする回答が最も多かった。また、土木では「夜間・休日作業等施工条件の制約」という項目が建築よりも高い割合を示した。

### 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86.4%が回答



2. 発注者別

官庁系は 91.3%、民間系は 81.3%の作業所が 4 週 8 閉所に対して理解があると回答

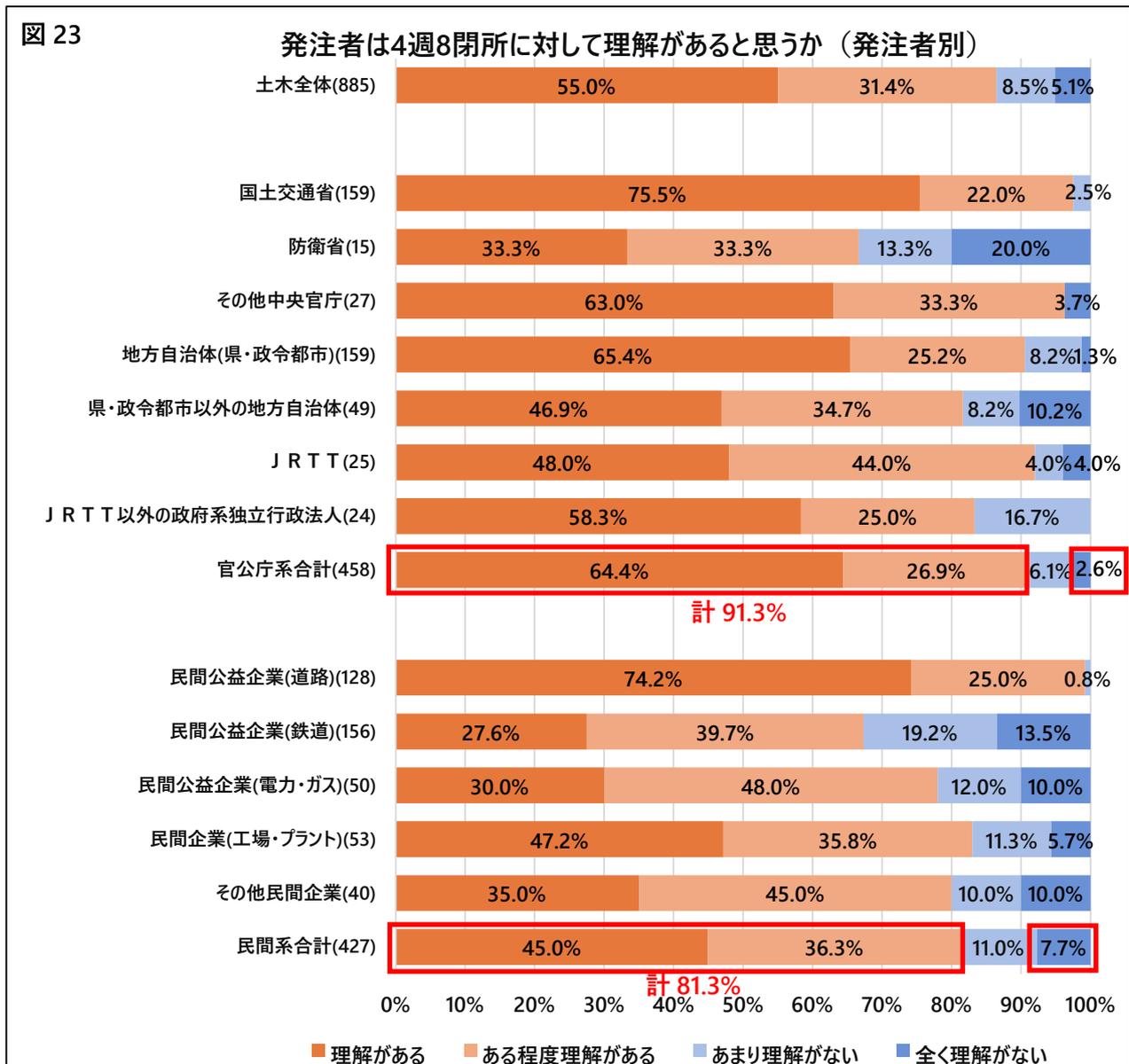


図 23 のように発注者別に見ると、官公庁系発注者では、91.3%の作業所が 4 週 8 閉所に対して「理解がある」「ある程度理解がある」と回答した。民間系発注者では、81.3%の作業所が「理解がある」「ある程度理解がある」と回答した。

### 3. 整備局別

直轄工事作業所の 97.5%が国土交通省は 4 週 8 閉所に対して理解があると回答

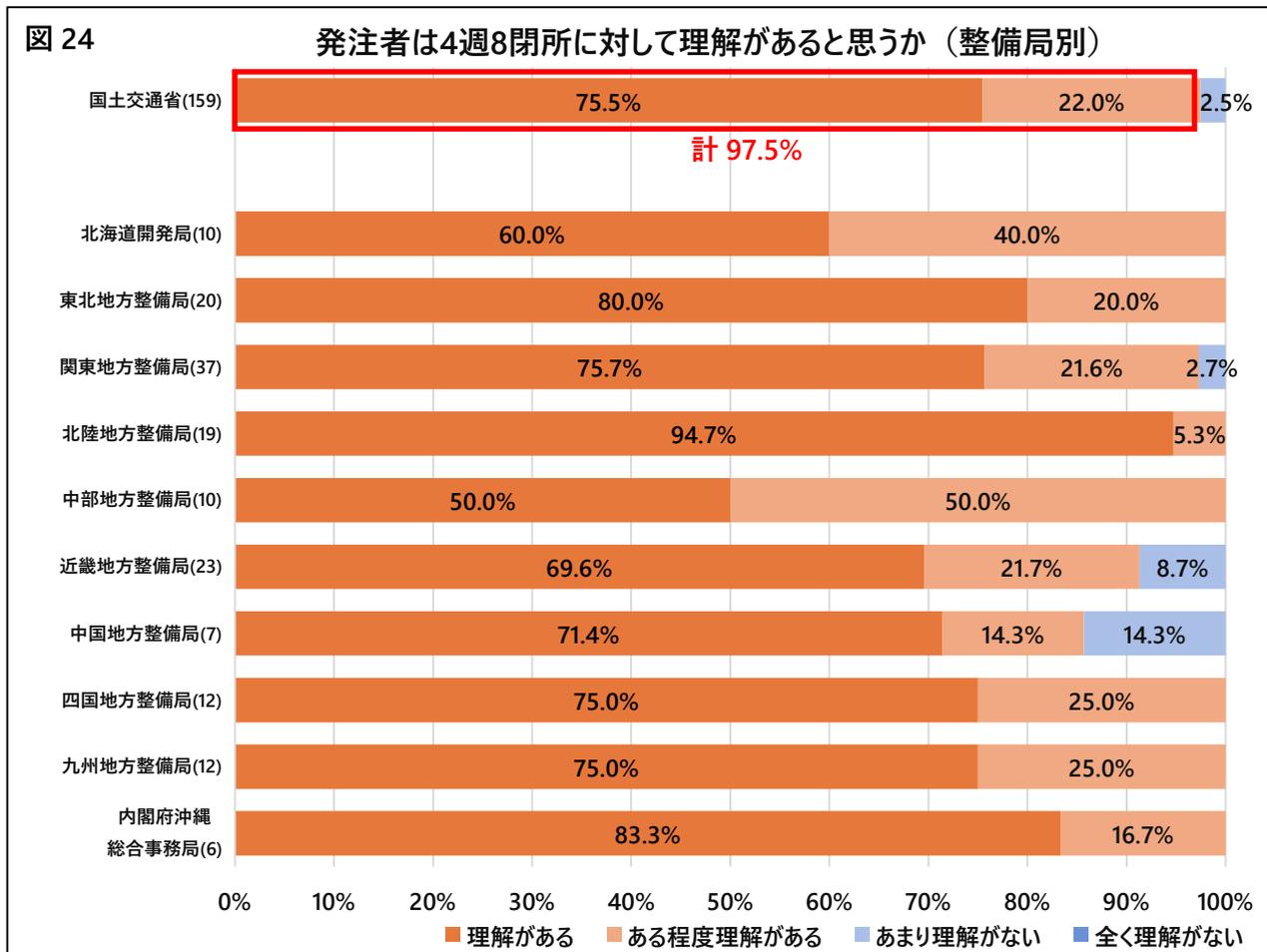
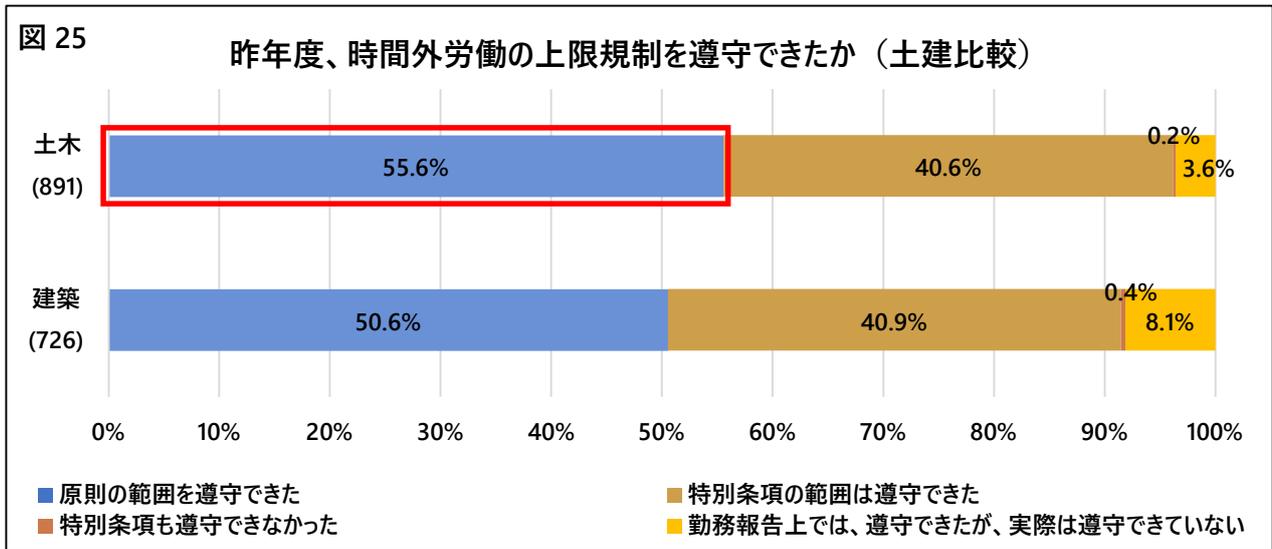


図 24 のように、国土交通省発注工事全体で「理解がある」「ある程度理解がある」という回答は 97.5% であり、すべての整備局において 8 割以上の作業所が 4 週 8 閉所に対して「理解がある」「ある程度理解がある」と回答した。

#### IV. 時間外労働の上限規制について

##### 1. 土木全体

「昨年度、時間外労働の上限規制を遵守できた」と回答した作業所は 55.6%



「今年度、時間外労働の上限規制を遵守できそう」と回答した作業所は 51.2%

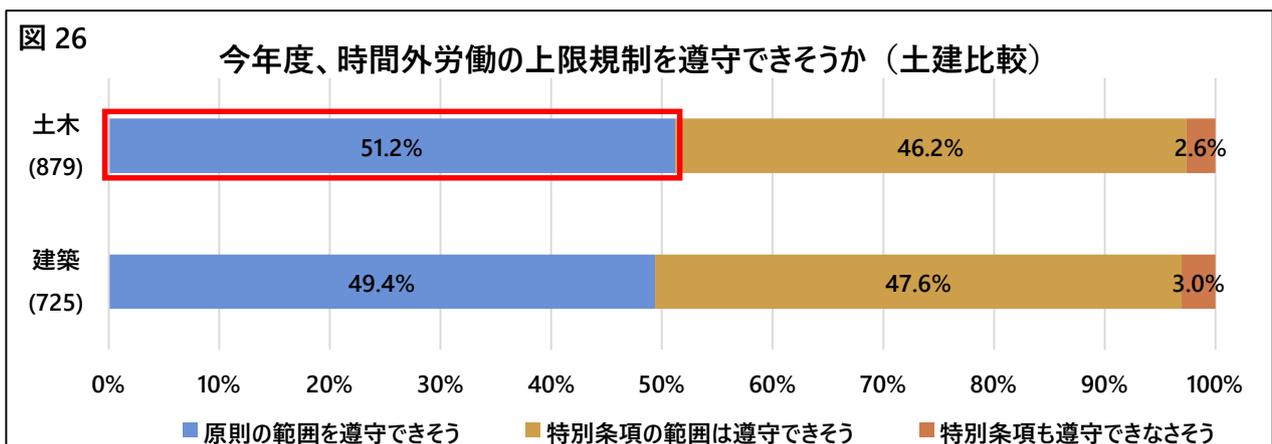


図 25 のように「昨年度、時間外労働の上限規制を遵守できたか」との問いに対し、土木の作業所では、55.6%が「原則の範囲を遵守できた」と回答した。図 26 のように「今年度、時間外労働の上限規制を遵守できそうか」との問いに対し、土木の作業所では、51.2%が「原則の範囲を遵守できそう」と回答した。

2.発注者別

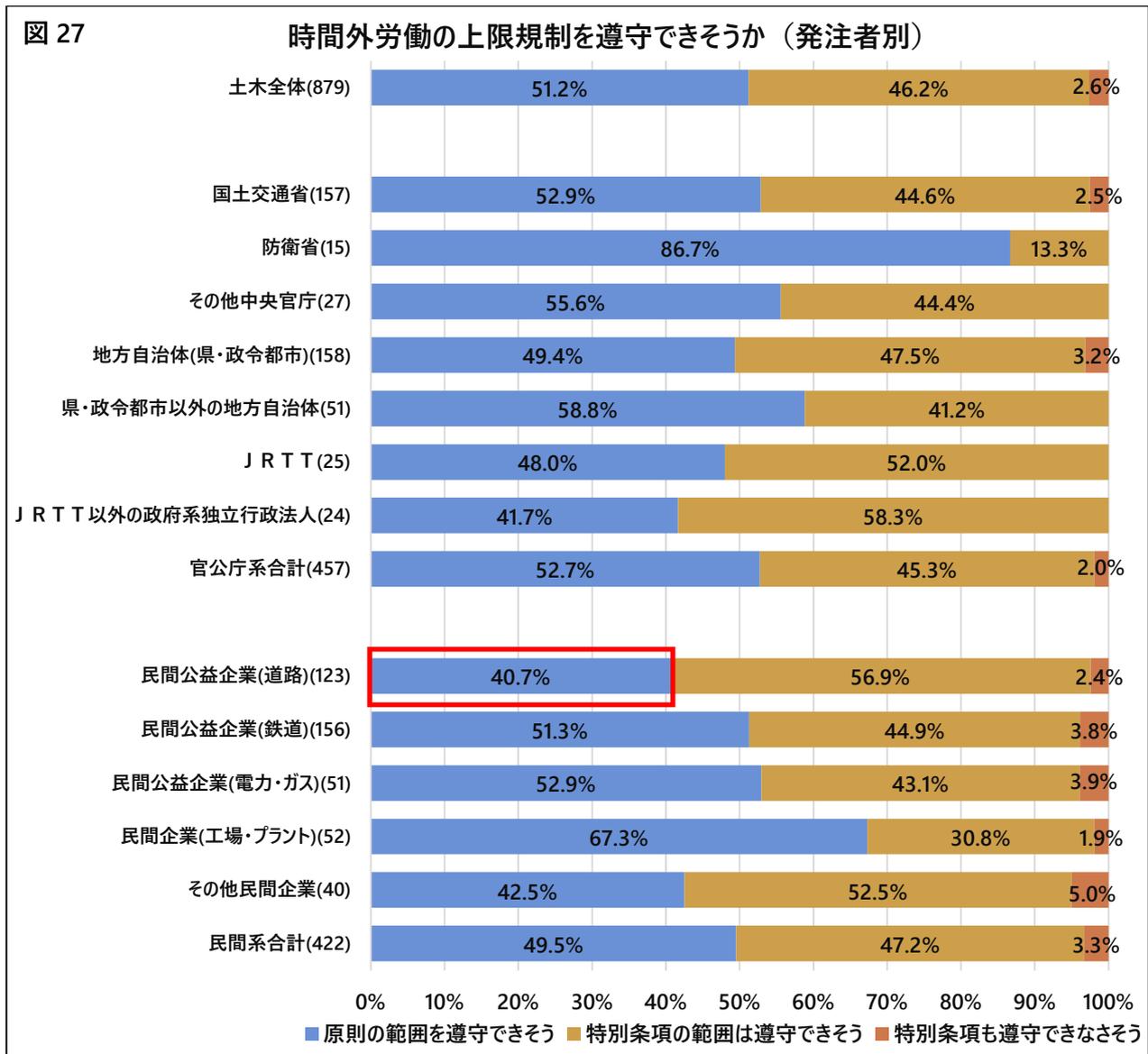
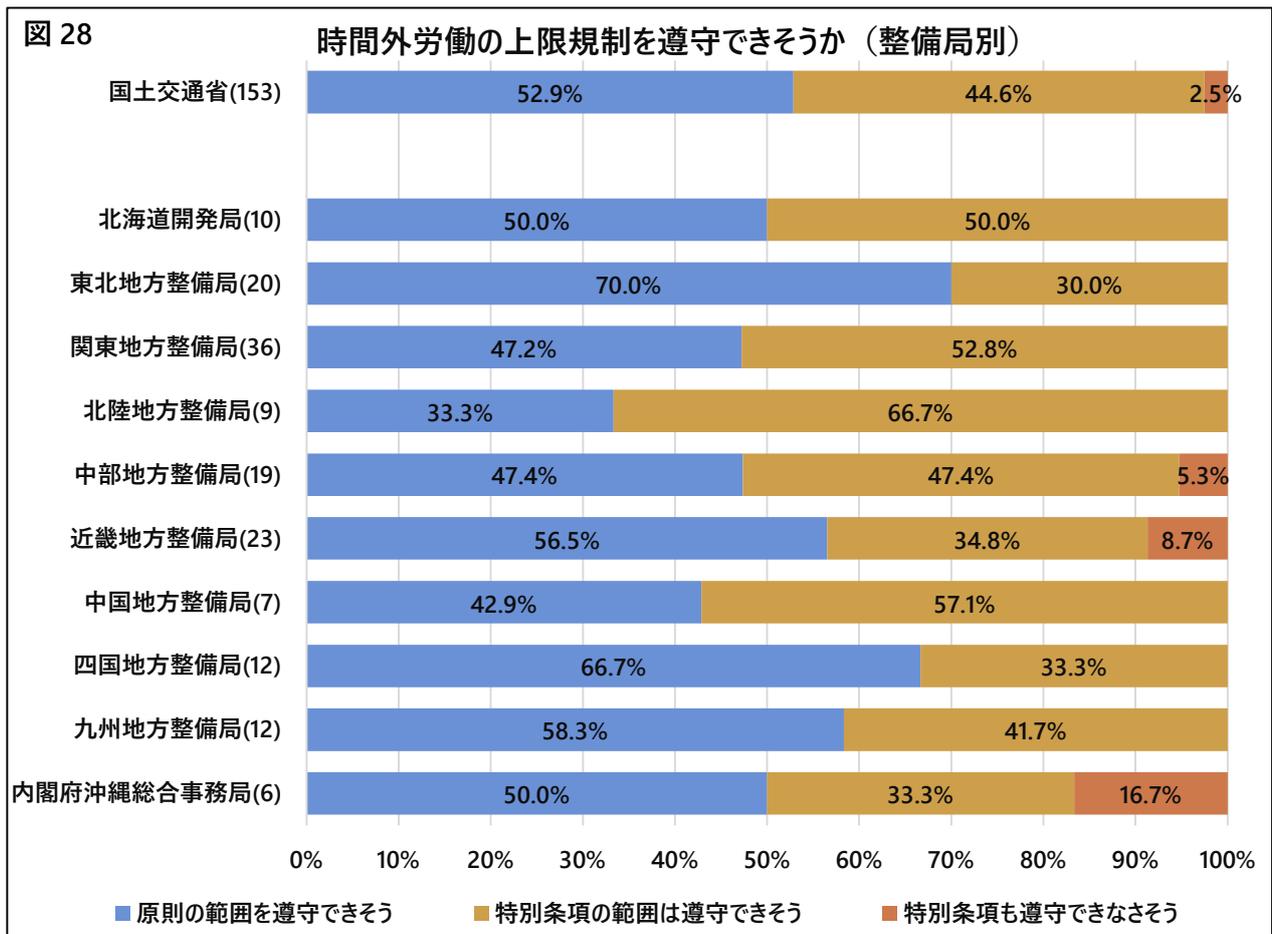


図 27 のように発注者別では「民間公益企業(道路)」が 40.7%となり、発注者別で最も少ない値となった。

3. 整備局別

「時間外労働の上限規制を遵守できそうか」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

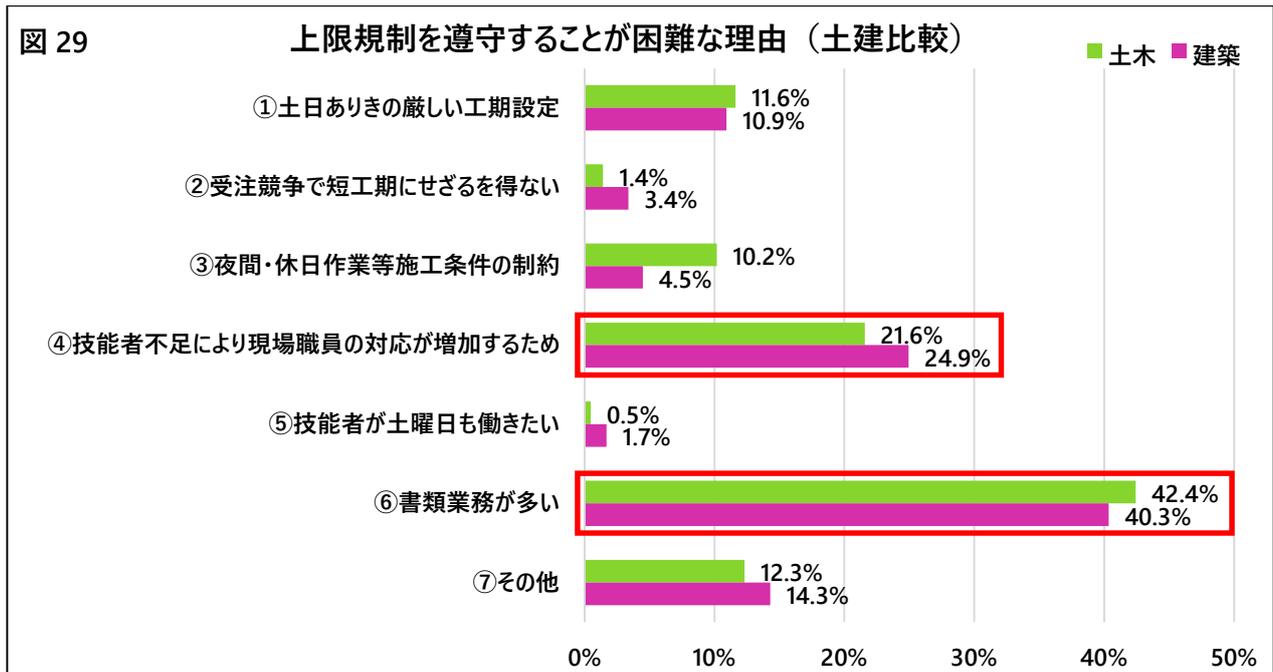


図 29 のように「上限規制を遵守することが困難な理由」として、「技能者不足により現場職員の対応が増加するため」「書類業務が多い」との回答が多かった。

5. 上限規制を遵守することが困難な方

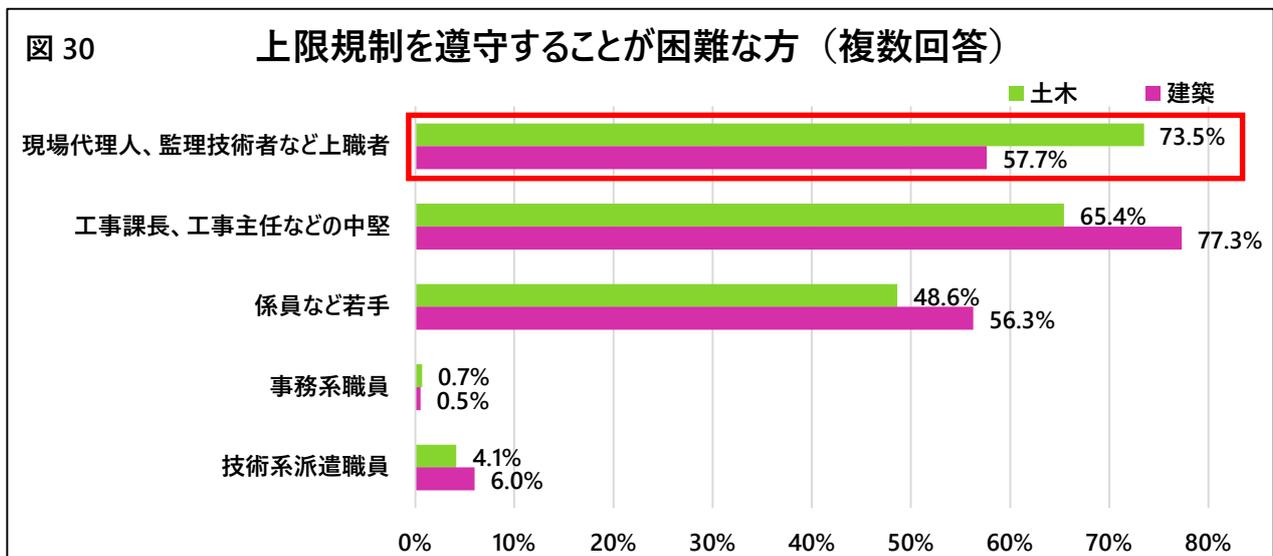
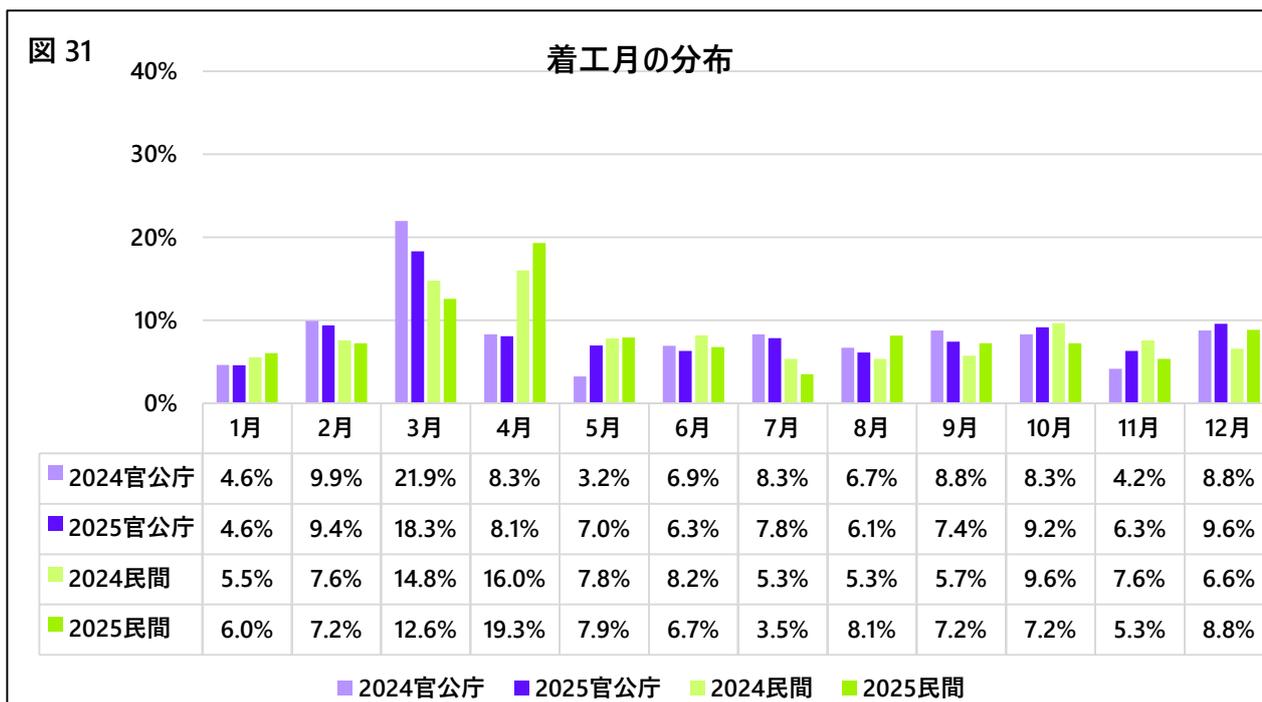


図 30 のように「上限規制を遵守することが困難な方」として土木作業所では「現場代理人、監理技術者などの上職者」、建築作業所では「工事課長、工事主任などの中堅」との回答が多かった。

## 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

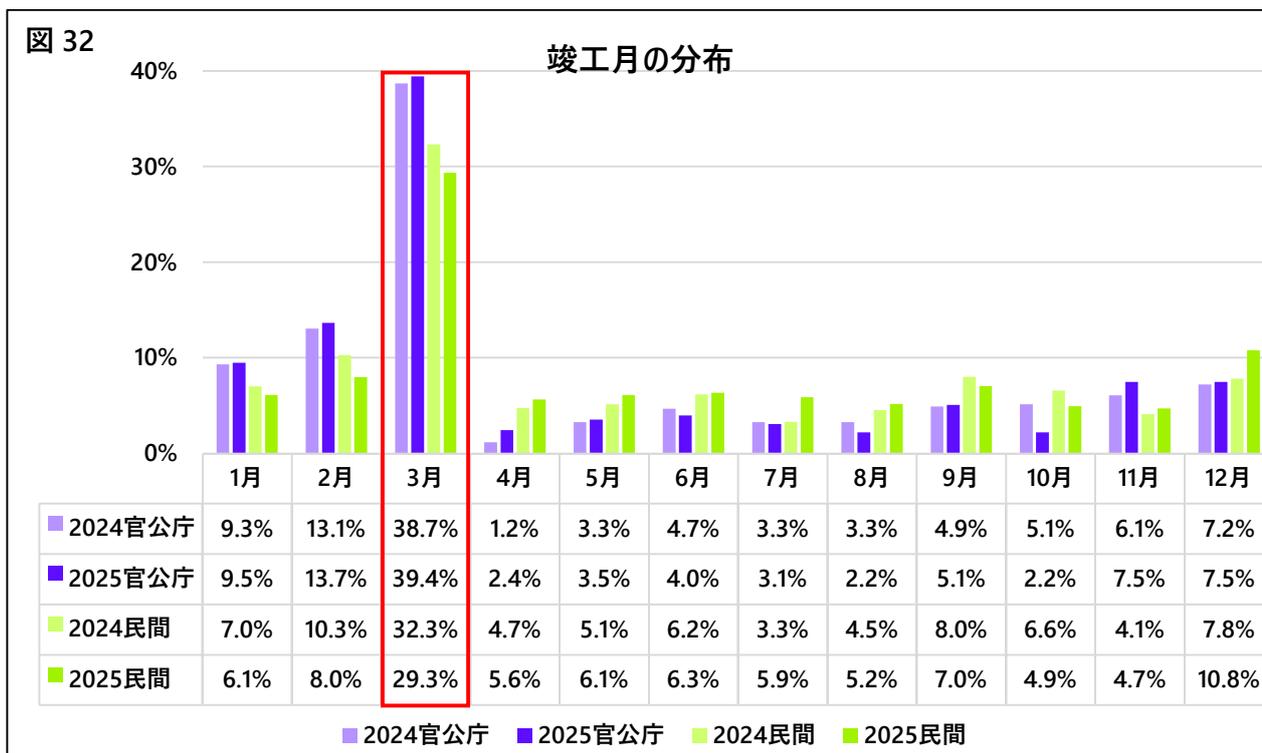


図 31 のように着工時期については、官公庁は 3 月着工・民間は 4 月着工がピークとなっているものの、全体的には平準化傾向にある。一方、図 32 のように竣工時期については、官公庁工事・民間工事でも依然として 3 月竣工の工事が突出している。技能労働者の処遇の改善、資機材の効率的な運用の点からも、竣工時期の平準化が進むことが望まれる。

## VI. 各種施策の状況について

### 1. 現場閉所による週休2日制適用工事

現場閉所による週休2日制適用工事は56.7%が該当

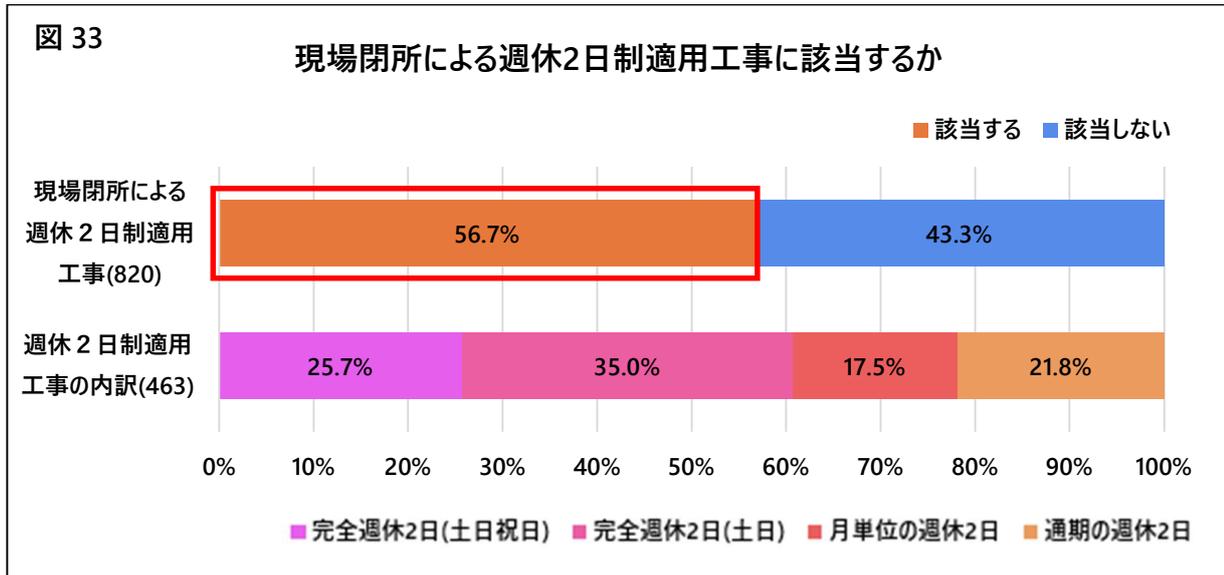


図 33 のように現場閉所による週休2日制適用工事は56.7%が該当している。うち、祝日も含む完全週休2日（以上）は25.7%、祝日を含まない土日完全週休2日は35.0%であった。

## 2. 週休2日交代制適用工事

### 週休2日交代制適用工事は95.7%が該当せず

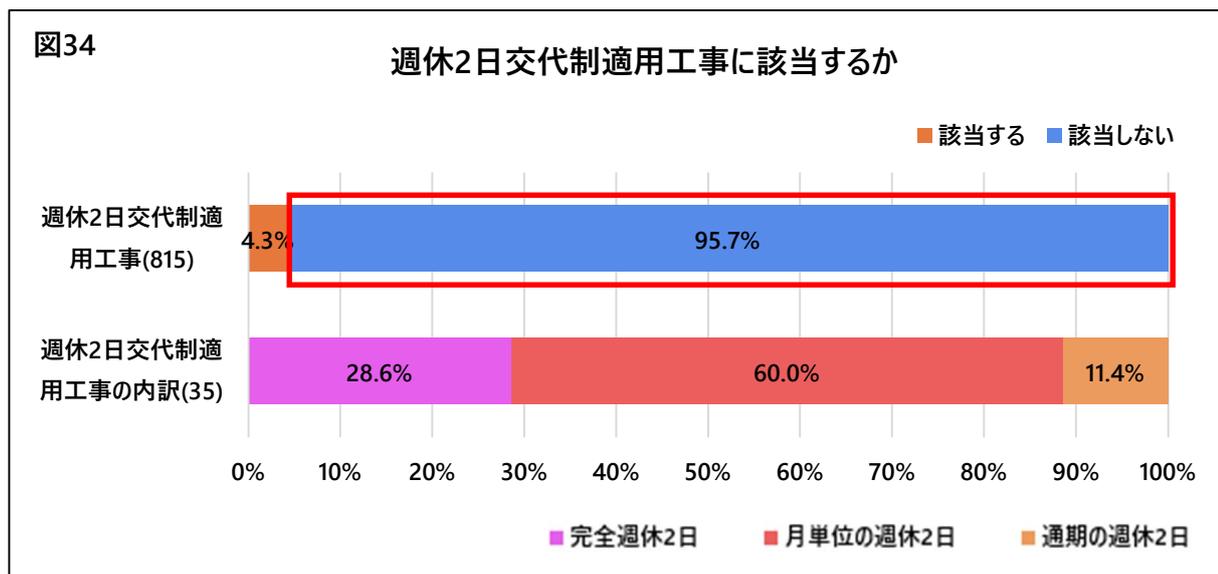


図34のように週休2日交代制適用工事は95.7%が該当しないという結果になった。該当する4.3%のうち、完全週休2日は28.6%、月単位の週休2日は60.0%であった。

## 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 53.0%で工事着工時の工事遅延が発生

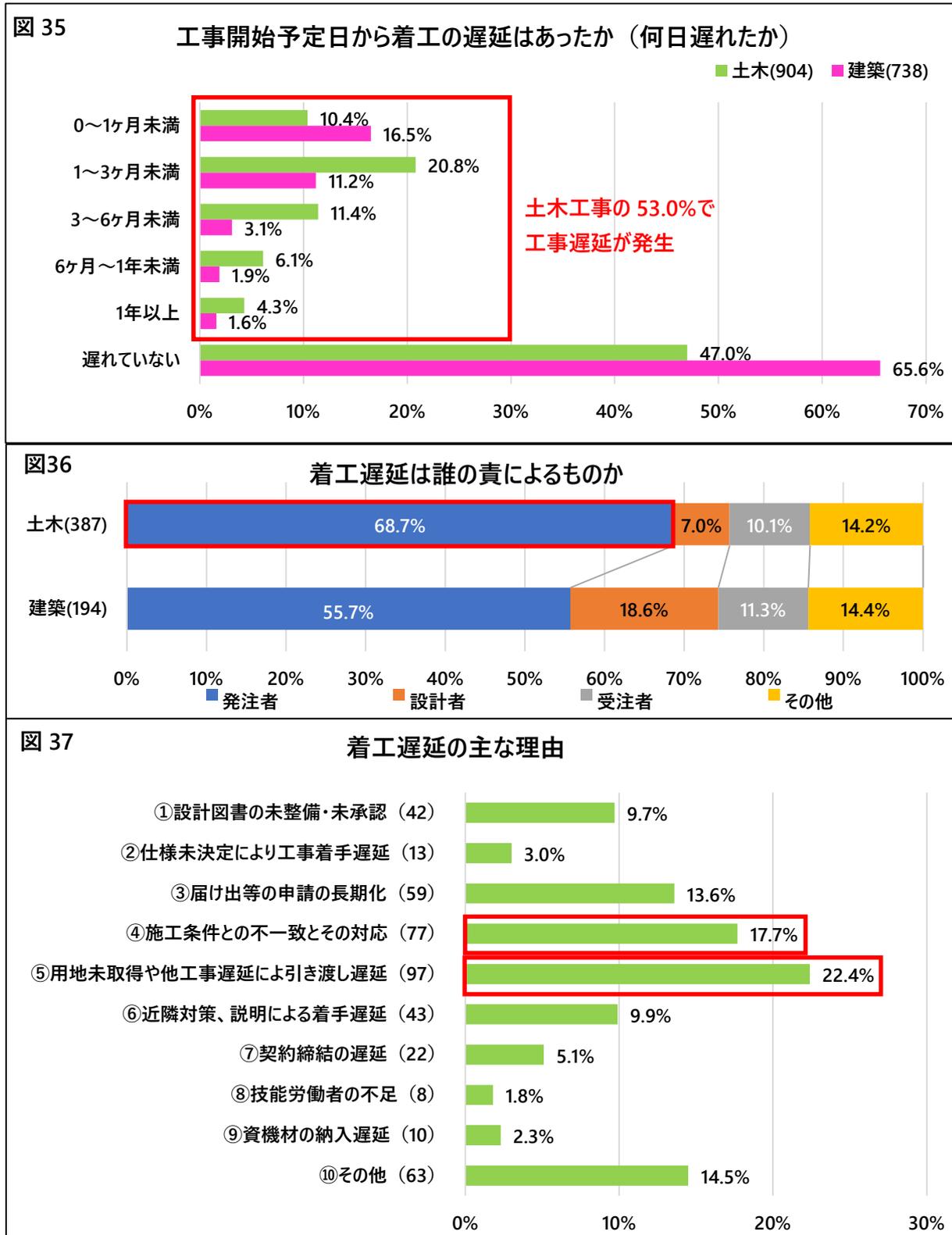


図 35 「工事開始予定日から着工の遅延はあったか（何日遅れたか）」の質問に対して、53.0%の作業所にて工事遅延が発生、図 36 より「着工遅延は誰の責によるものか」という質問に対しては 68.7%が発注者と回答した。また、図 37 「着工遅延の主な理由」の質問に対しては、「施工条件との不一致とその対応」「用地未取得や他工事遅延による引き渡し遅延」の回答が多かった。

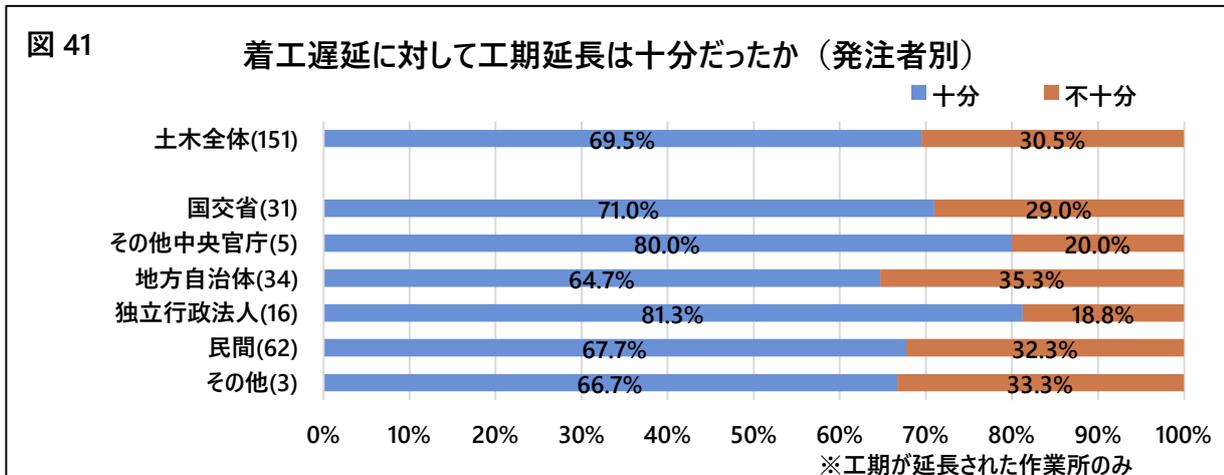
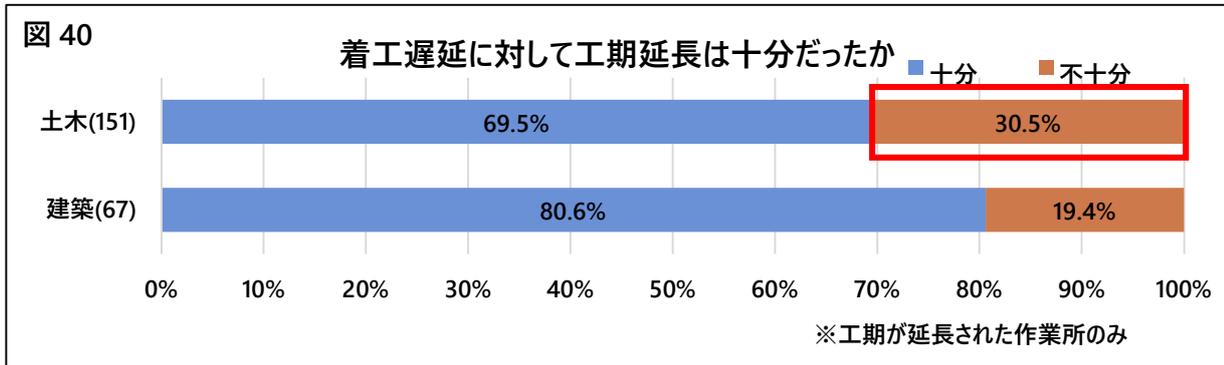
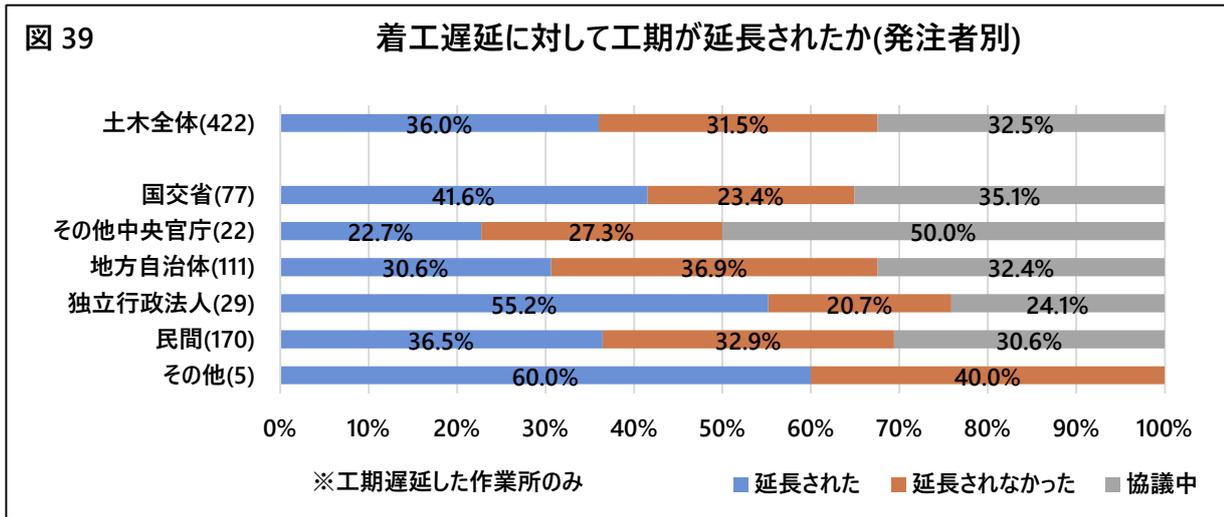
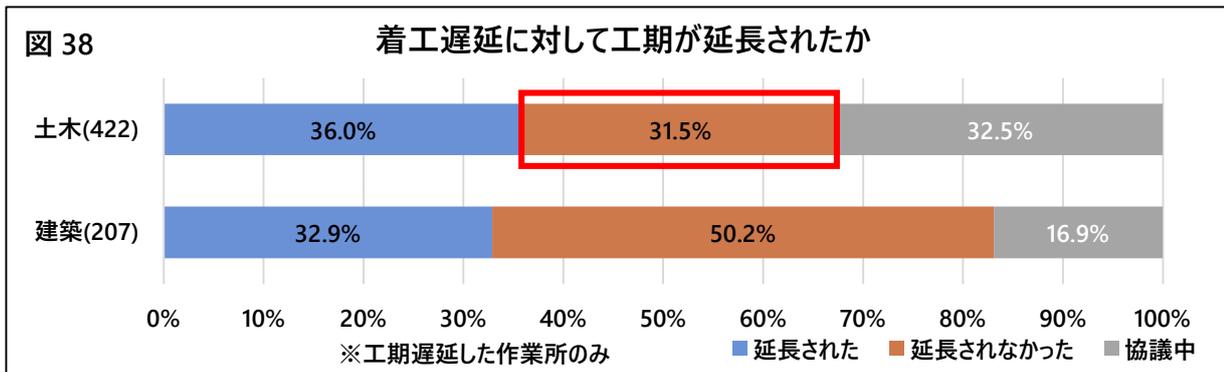


図 38「着工遅延に対して工期が延長されたか」の質問に対して、31.5%が延長されなかったと回答。また、図 40 のように工期延長をされた作業所においては、30.5%の作業所が「工期延長は不十分だった」と回答している。

2. 工事施工中遅延の対応について

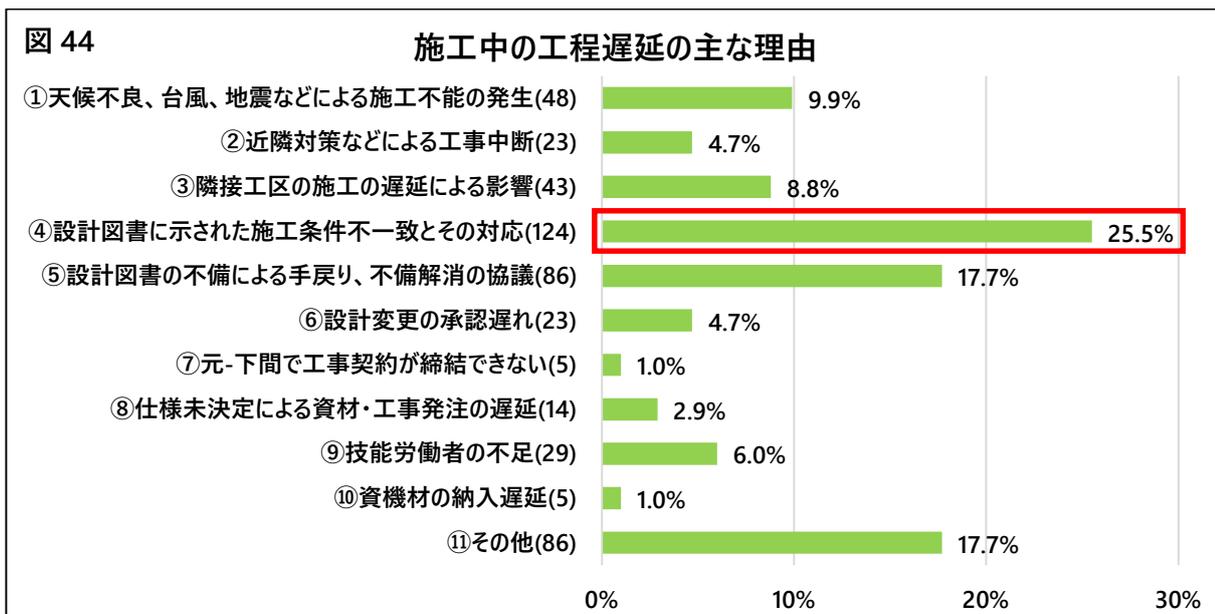
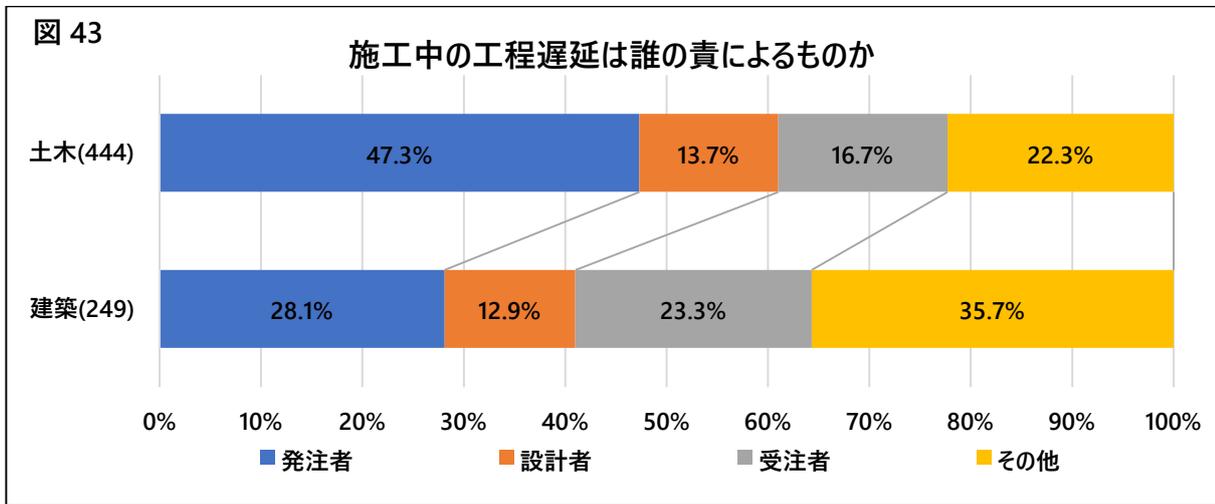
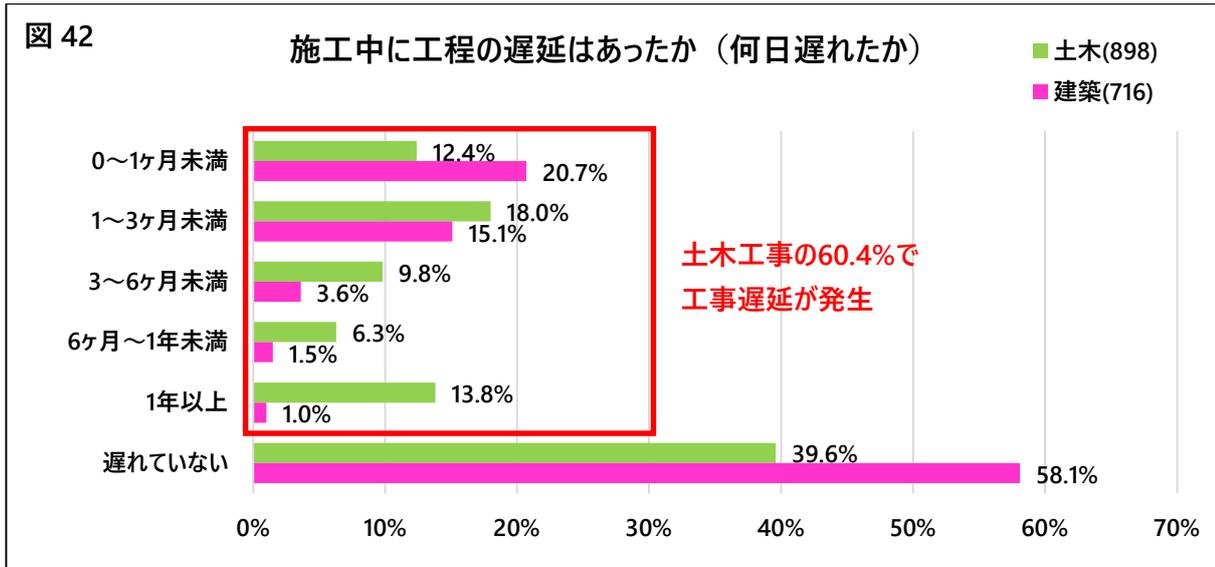


図 42「施工中に工程の遅延はあったか」の質問に対して、60.4%の作業所にて工事遅延が発生。また、図 44「施工中の工程遅延の主な理由」の質問に対しては、25.5%が「施工条件不一致とその対応」と回答した。

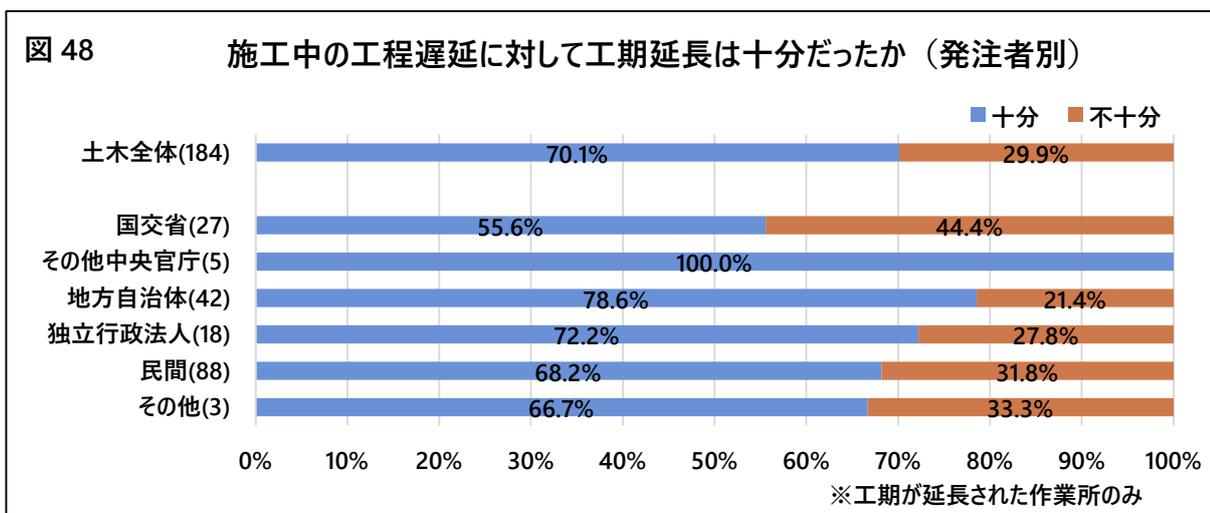
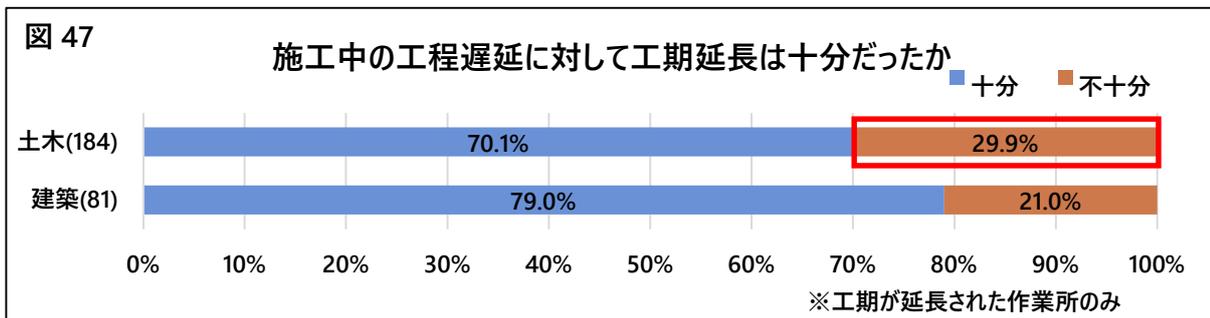
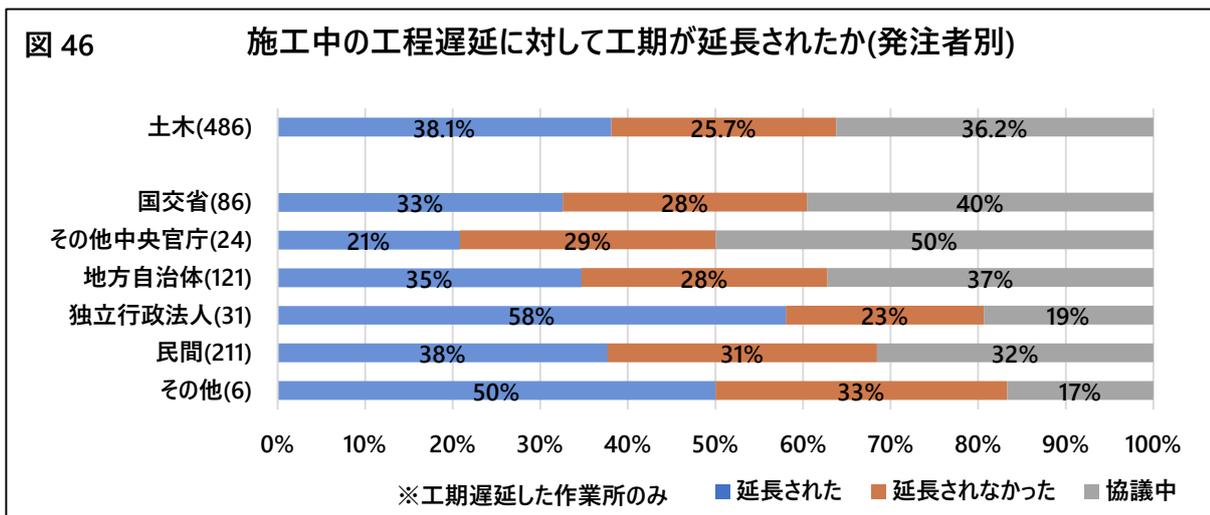
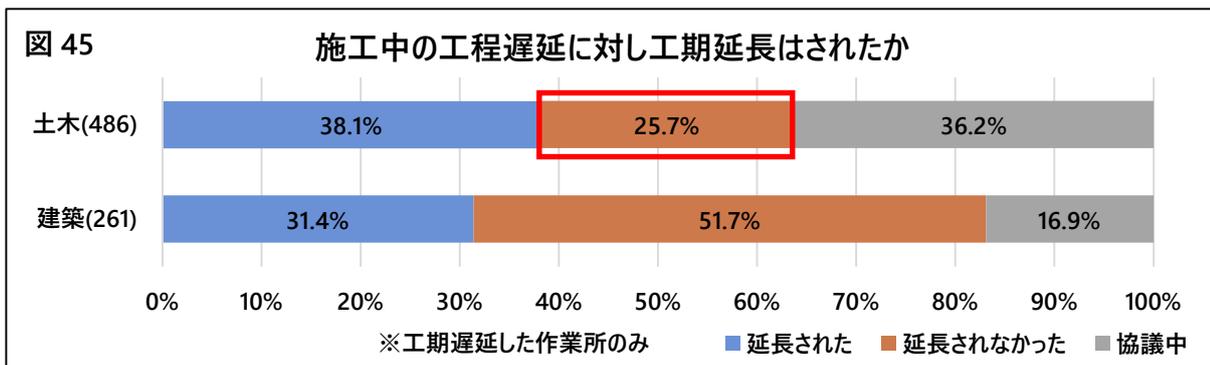


図 45「施工中の工程遅延に対し工期延長はされたか」の質問に対して、25.7%が延長されなかったと回答。工期延長をされた作業所は、図 47 のように 29.9%の作業所が「工期延長は不十分だった」と回答している。

3. 工期設定における問題点

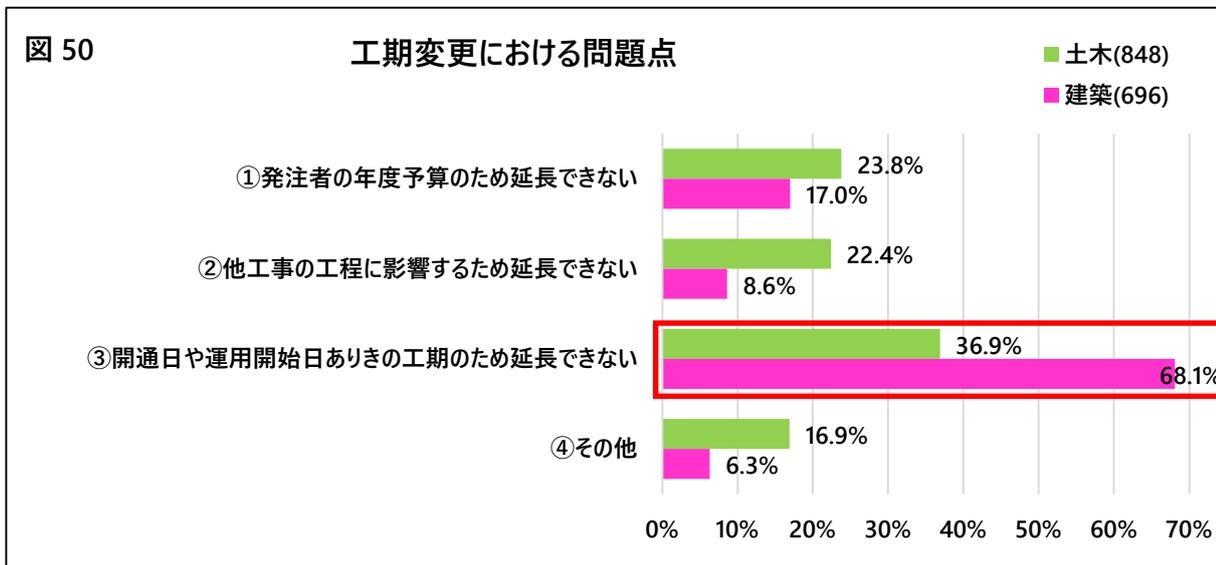
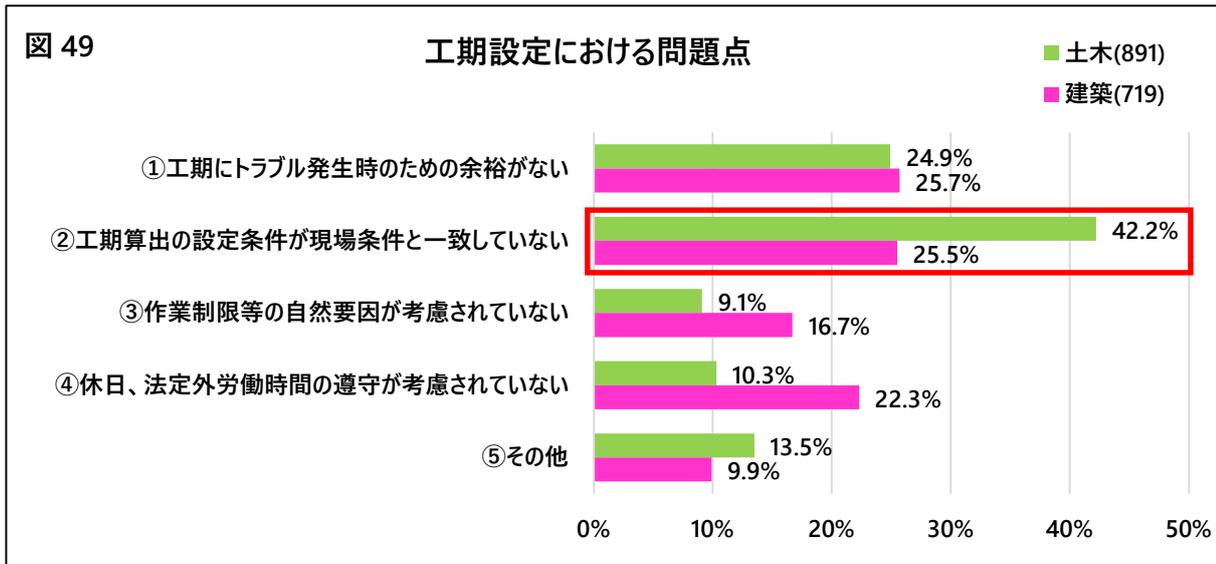


図 49 「工期設定における問題点」の質問に対して、土木工事においては「工期算出の設定条件が現場条件と一致していない」が最多となり、図 50 「工期変更における問題点」の質問に対しては「開通日や運用開始日ありきの工期のため延長できない」が最多となった。

## VIII. 作業所での熱中症対策

### 1. 熱中症対策を意識し始める時期/し終わる時期

沖縄は3月～11月まで熱中症を警戒

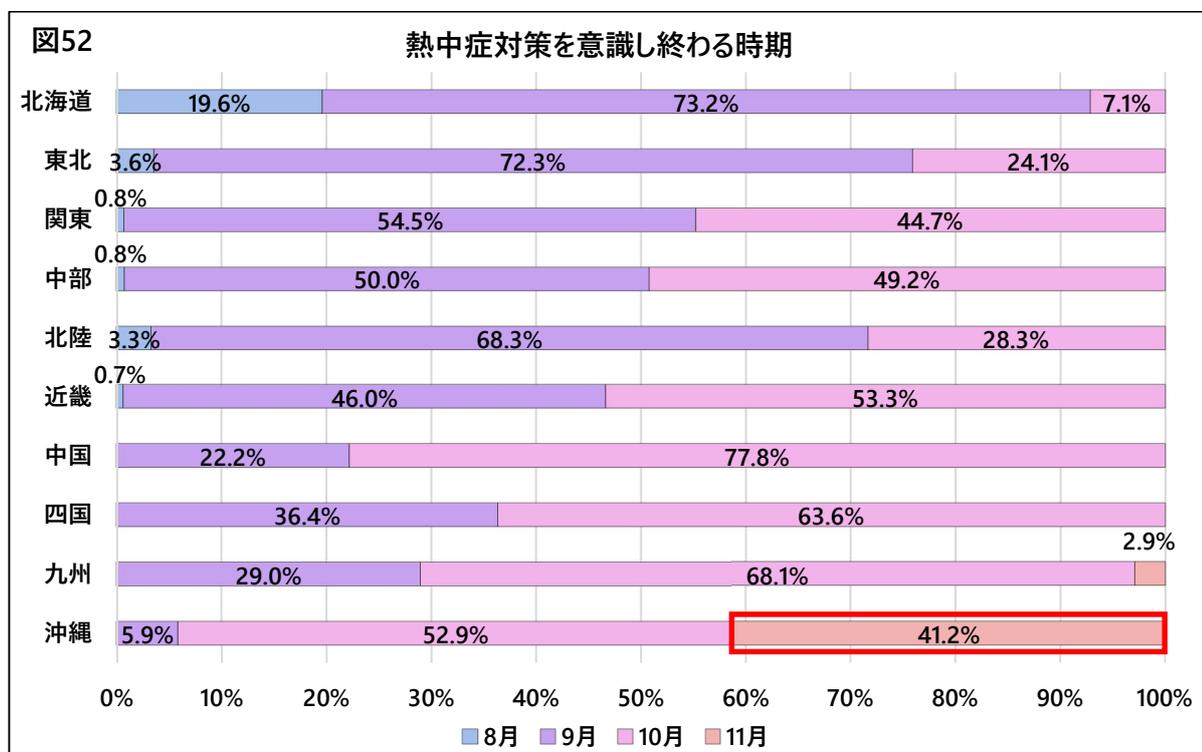
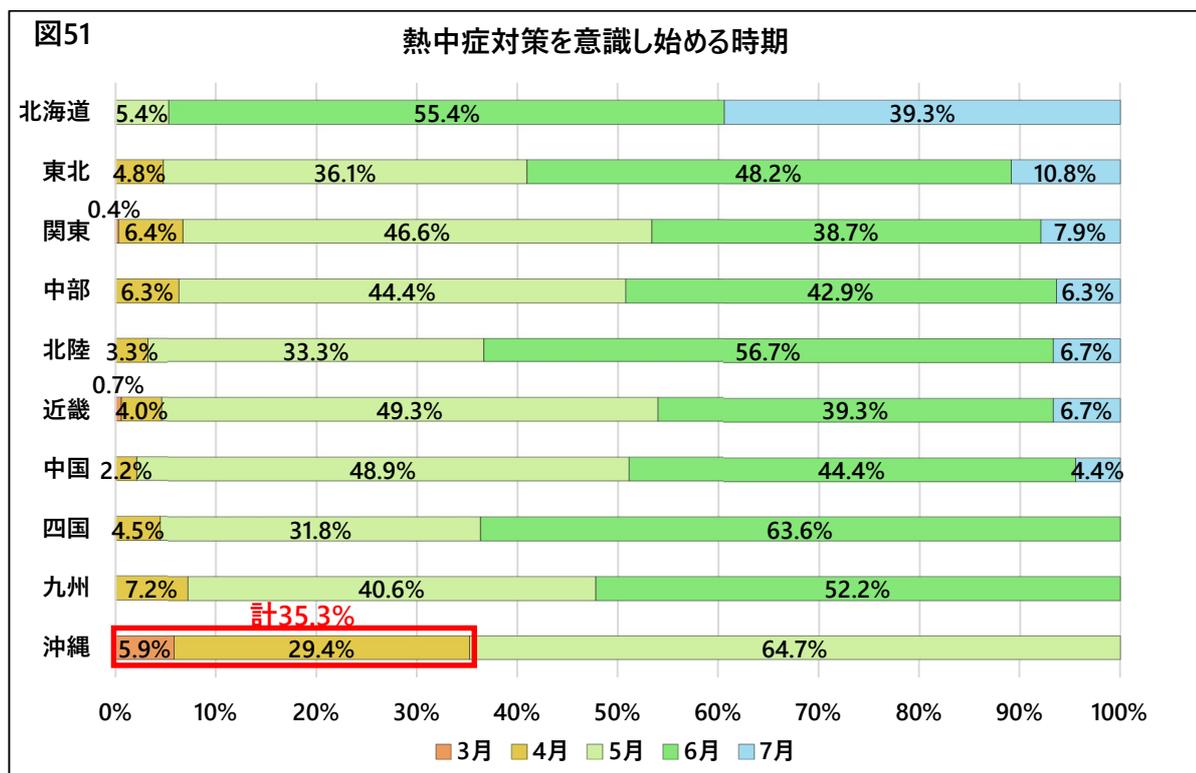


図51のように熱中症対策を意識し始めるのは多くの地域で5～6月からとなっている一方、沖縄は3～4月から意識をし始めていると回答した割合が35.3%となっている。また、図52のように熱中症対策を意識し終わる時期についても、沖縄は11月の割合が41.2%と高い。

## 2. 熱中症対策で苦慮している点

### 熱中症対策費用により工事原価が圧迫されている

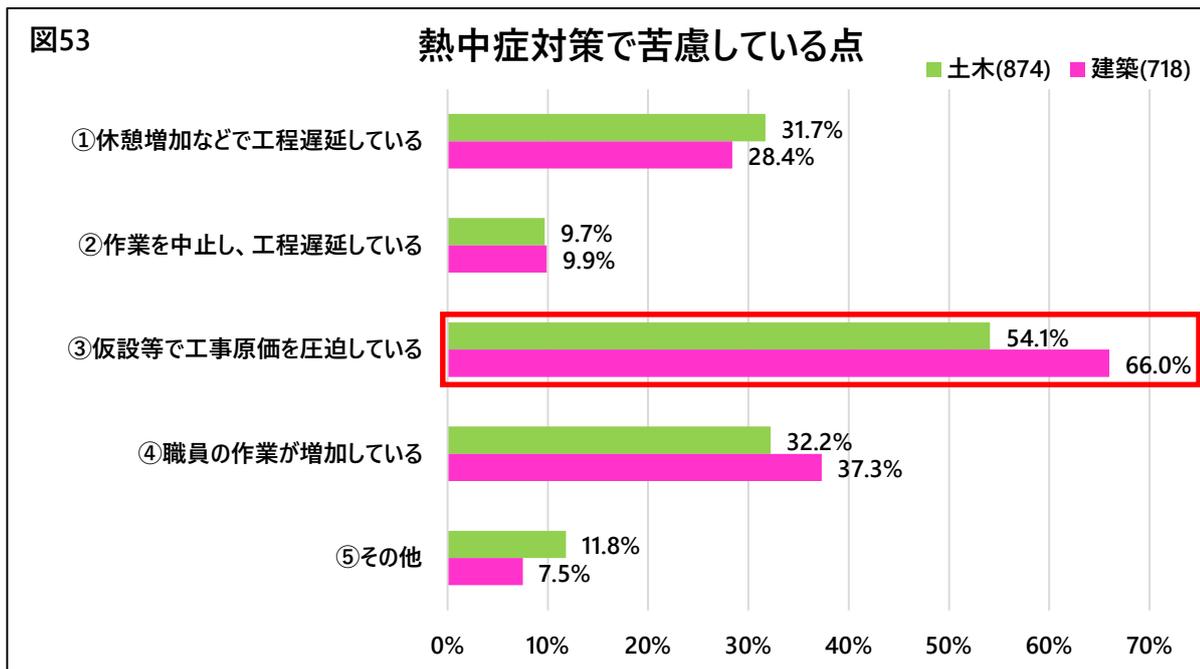


図53「熱中症対策で苦慮している点」の質問に対しては、土木・建築ともに「仮設等で工事原価を圧迫している」が最多となった。2025年6月の改正労働安全衛生規則施行による熱中症対策義務化を受け、作業員の休憩時間は増えた一方で、工程遅延をさせないために契約原価に見込んだ以上に休憩場所・設備を増やさざるを得ないなど、各社対応に追われていることがうかがえる。

## IX. 作業所での女性活躍推進の現状

### 女性技術者の比率が再び増加

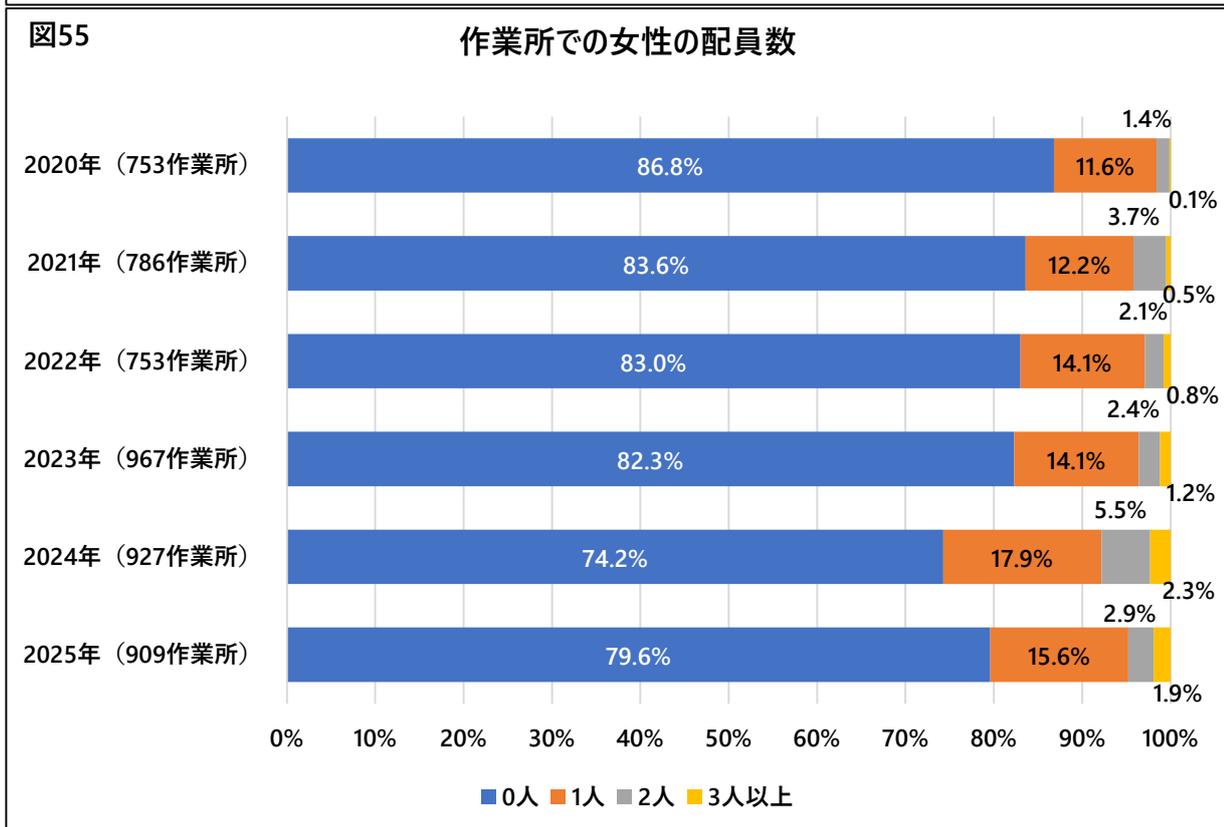
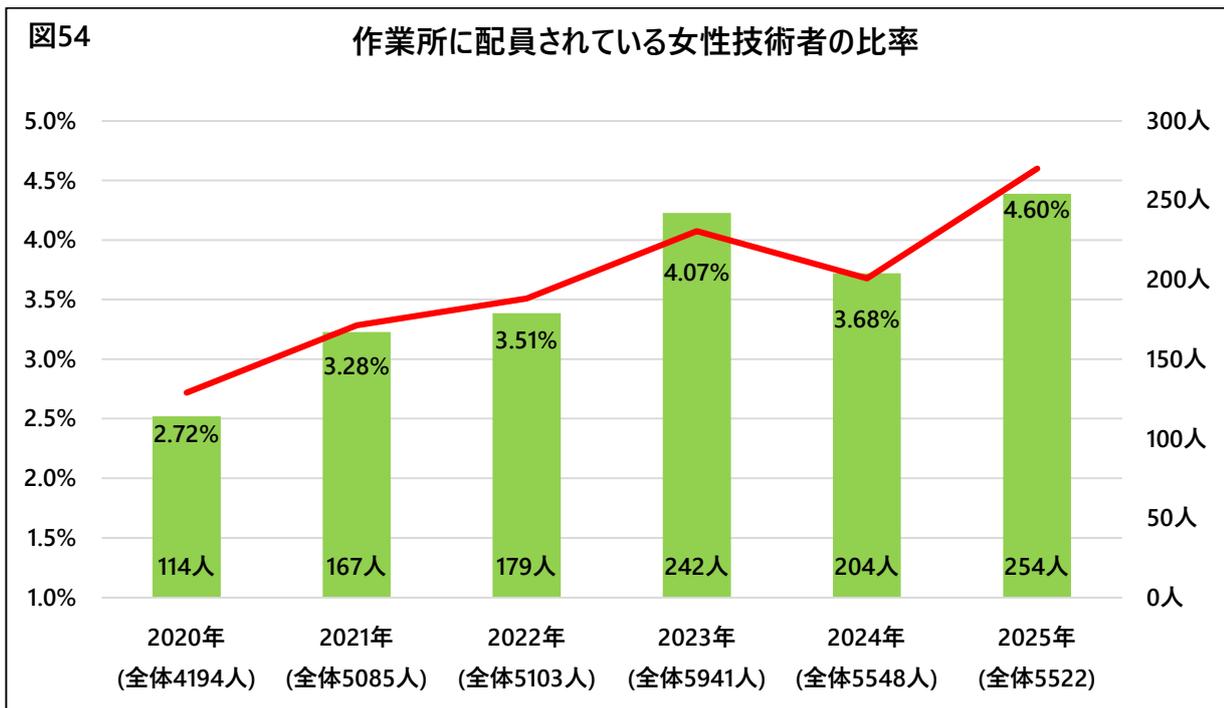


図54のように女性技術者の比率は2024年に一度減少したものの再び増加に転じている。しかし一方で、図55のように女性技術者が配置されていない作業所は79.6%となり、2024年と比較して5.4%増加しているため、特定の現場に女性技術者が複数名配員されている状況を表していると言える。今後はより幅広い作業所での女性技術者の配員数増加、そして働き続けられる職場環境の整備が必要である。

## X. 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

請負金額 4 千万円未満の作業所でも CCUS の導入が増加

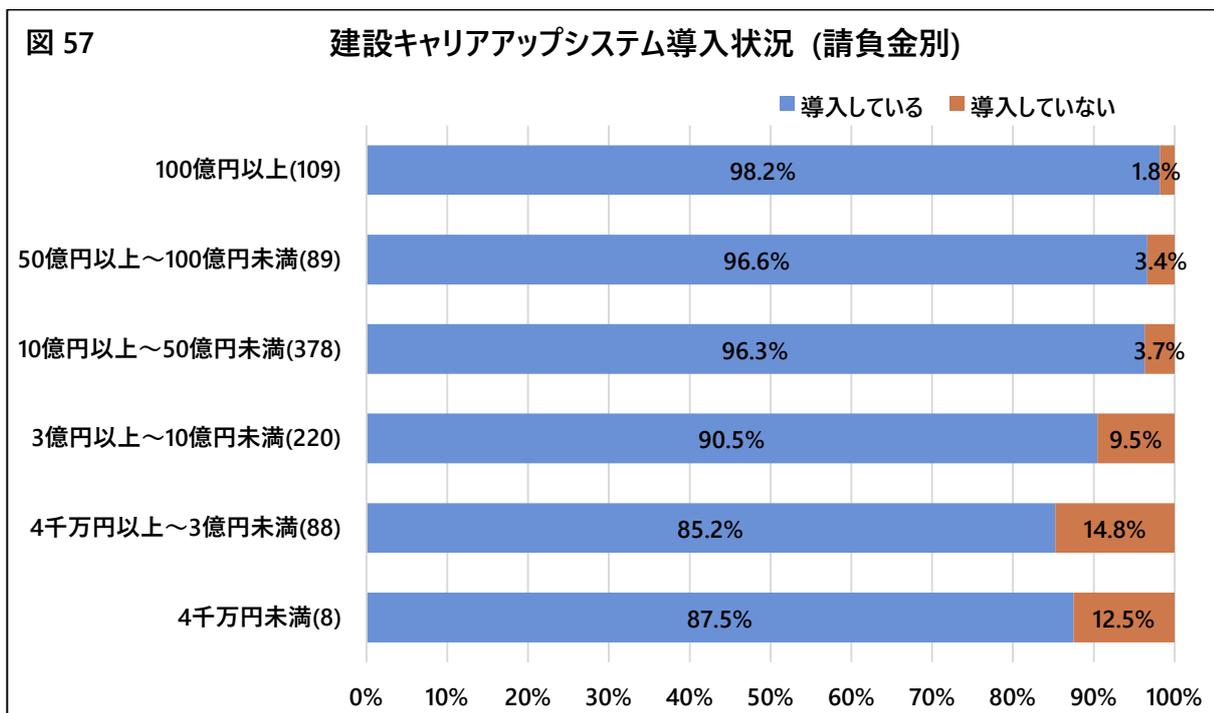
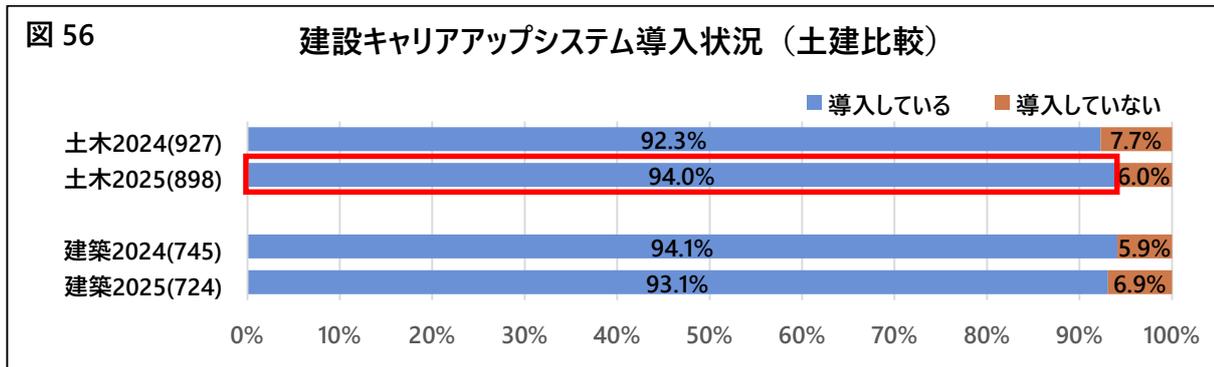


図 56 のように土木作業所での建設キャリアアップシステム(CCUS)の導入割合が着実に増加し、94.0%となった。

2. 建設キャリアアップシステム(CCUS)タッチ割合

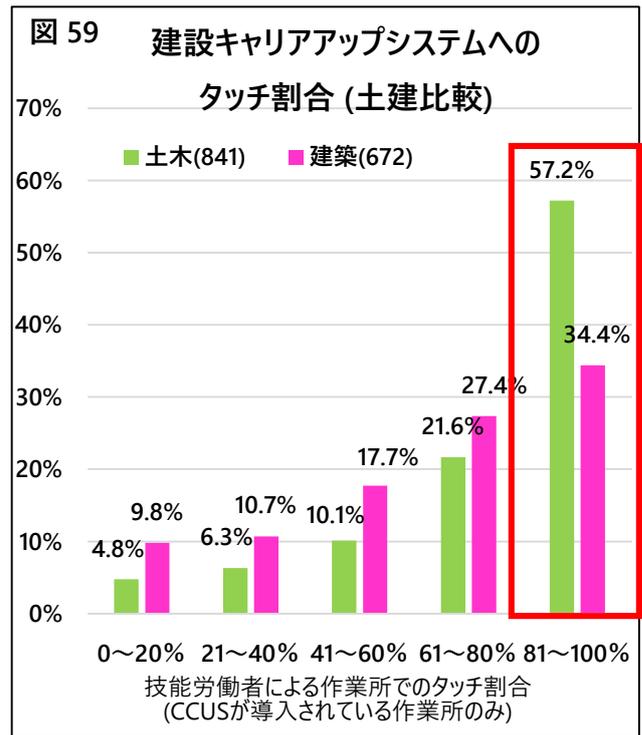
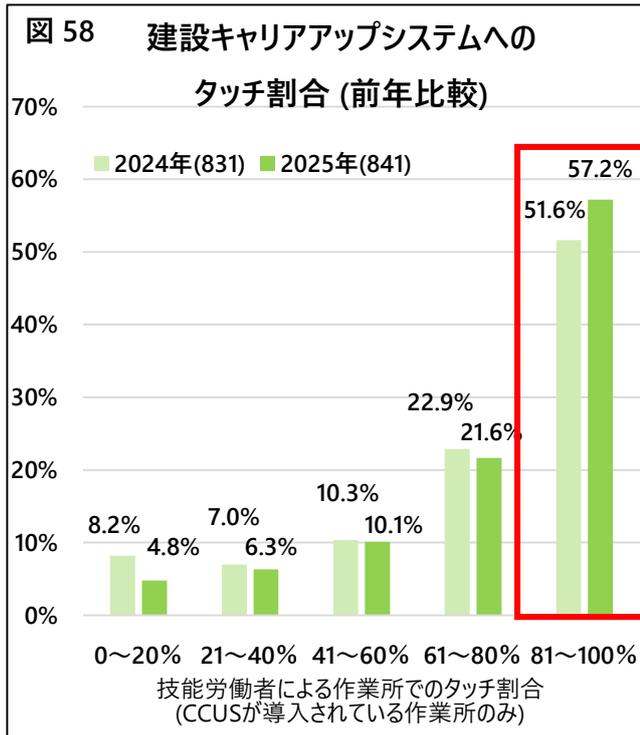


図 58 のように技能労働者の CCUS へのタッチ割合は 2024 年調査と比べると 81~100%の割合が増加した。

図 60

建設キャリアアップシステムへのタッチ割合 (請負金別)

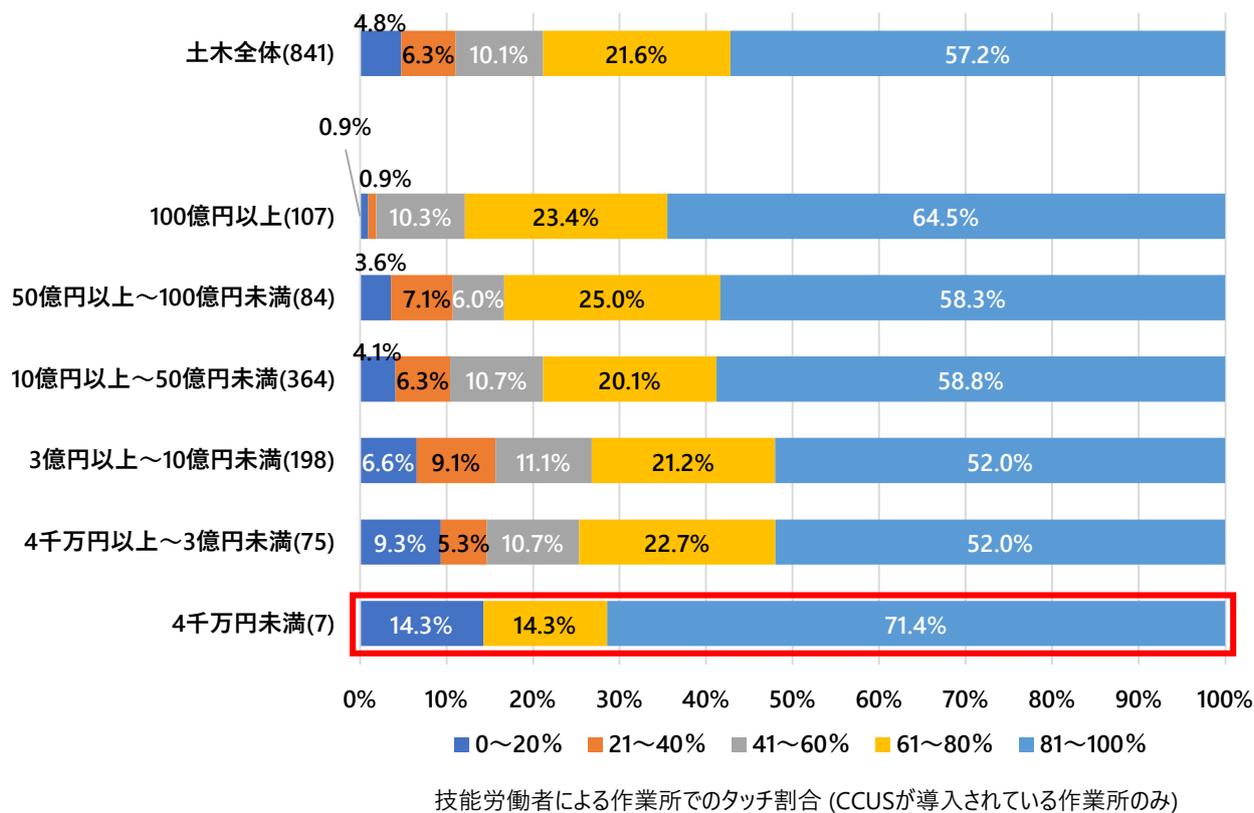


図 61

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)

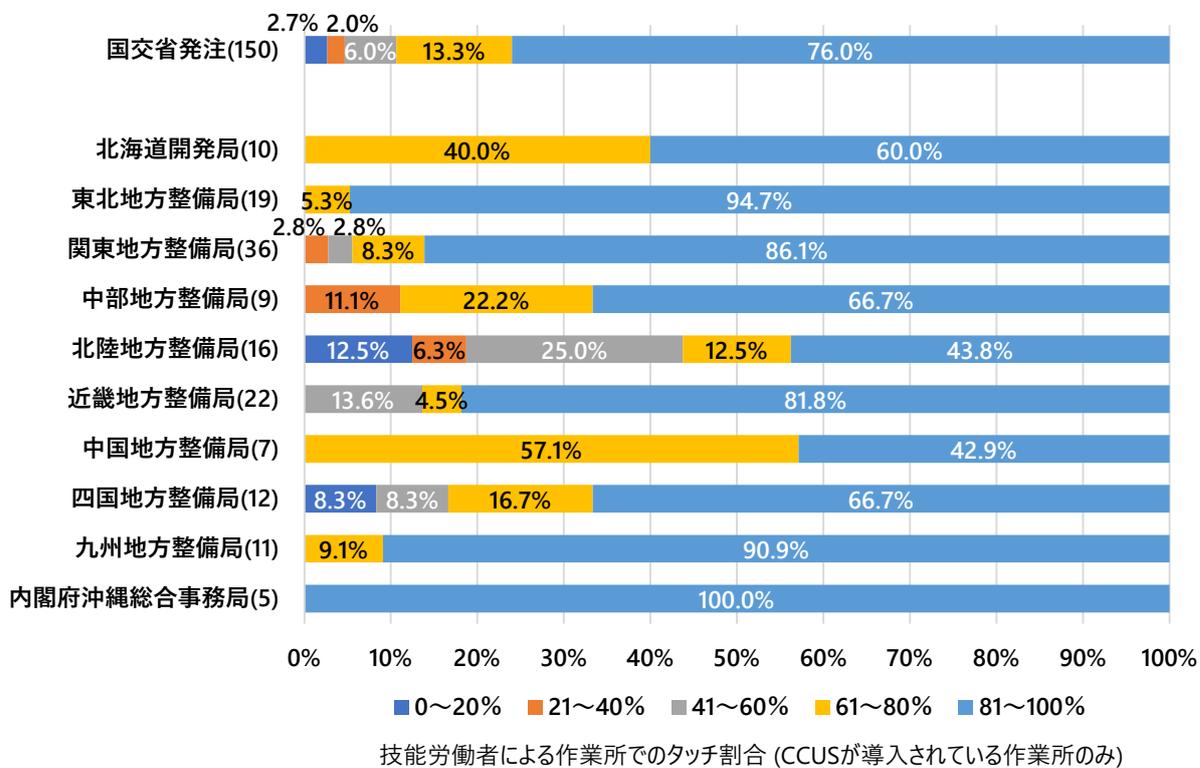


図 60 のように請負金額が 4 千万円未満の小さい作業所では、タッチ割合が低い作業所と高い作業所で二極化していることがうかがえる。

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

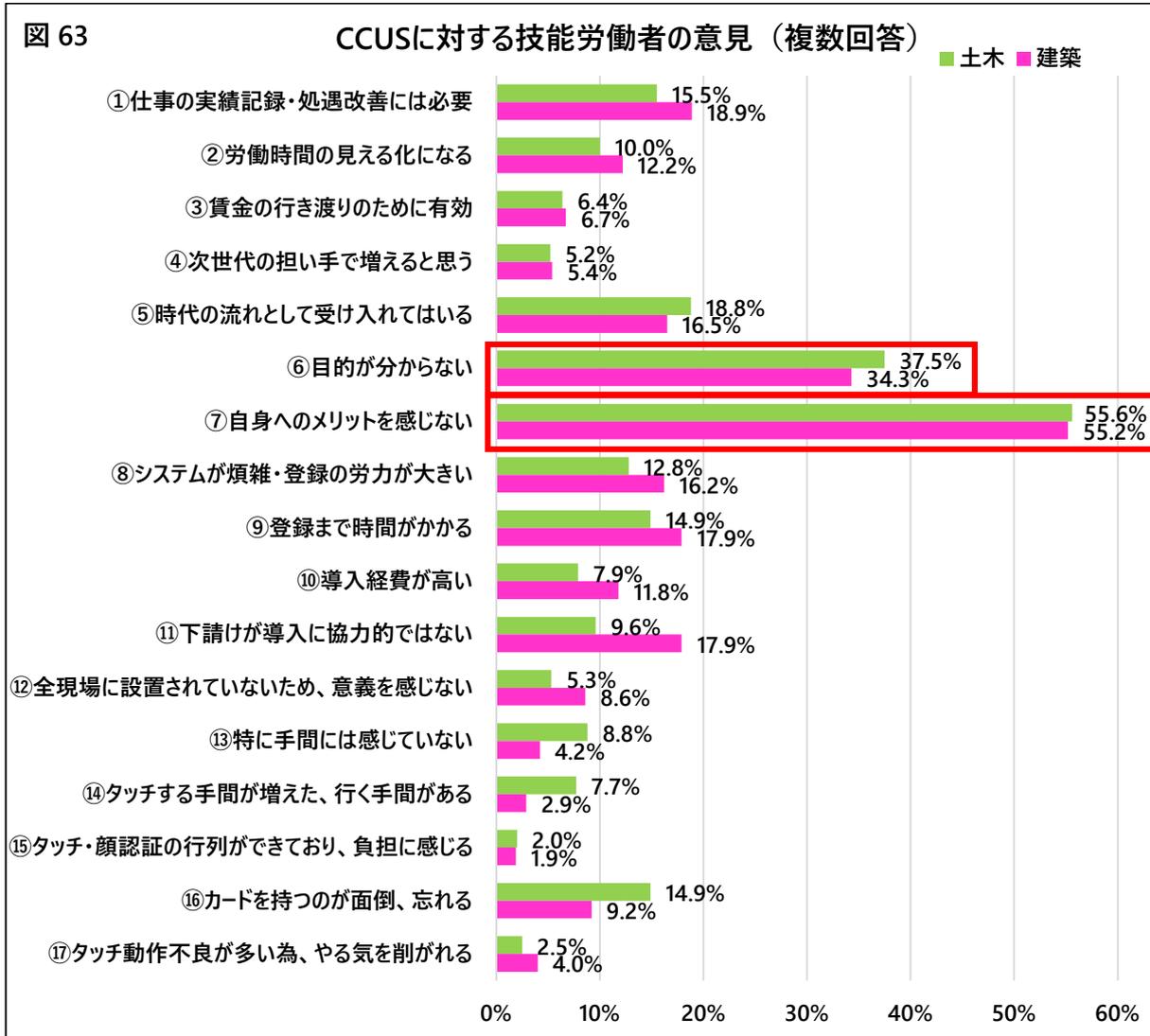
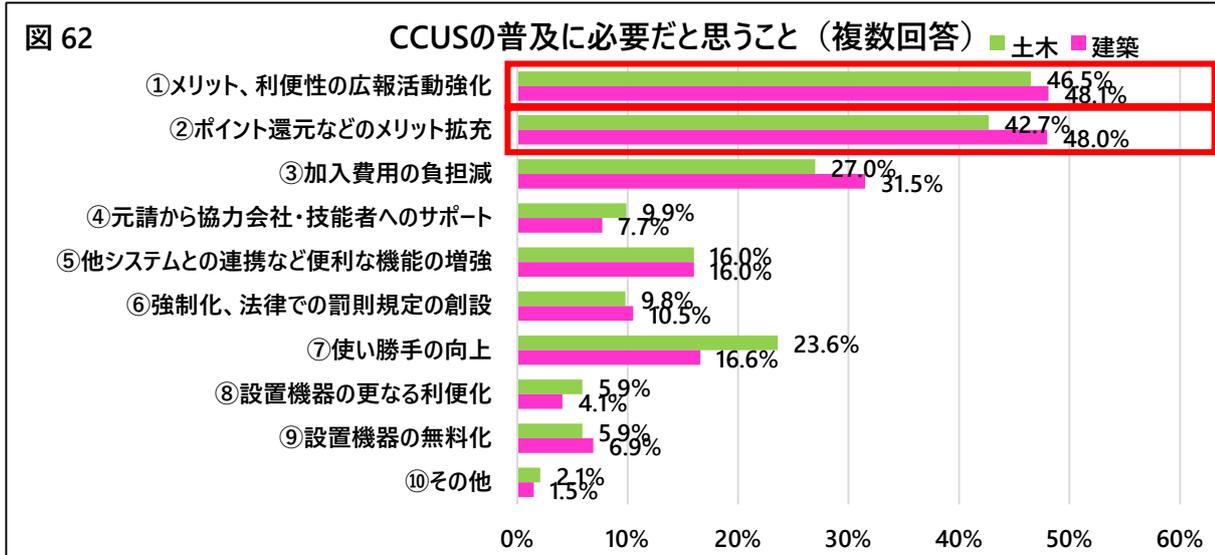
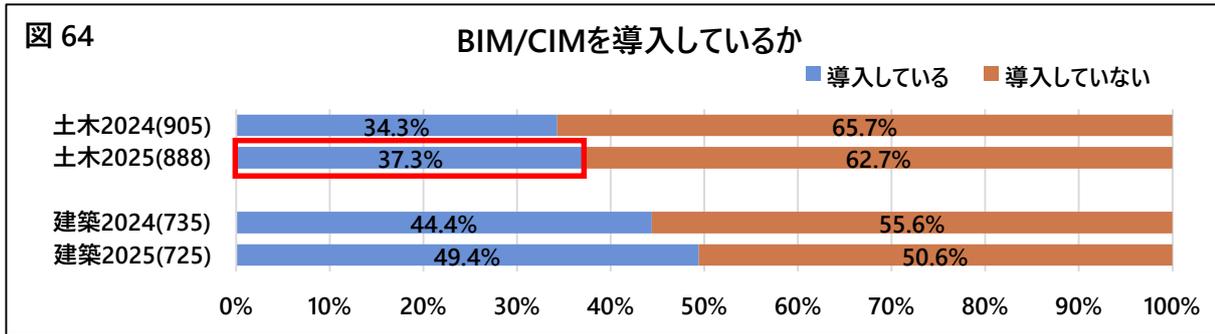


図 62 のように「CCUS の普及に必要なと思うこと」については、土木では「メリット、利便性の広報活動強化」「ポイント還元などのメリット拡充」の回答が多かった。図 63 「CCUS に対する技能労働者の意見」については、土木では「自身へのメリットを感じない」「目的が分からない」の回答が多く、制度の広報・普及活動の必要がある。

# XI. 業務効率化について

## 1. BIM/CIM の導入

土木工事において 37.3%が BIM/CIM を導入していると回答



## 2. 発注者別

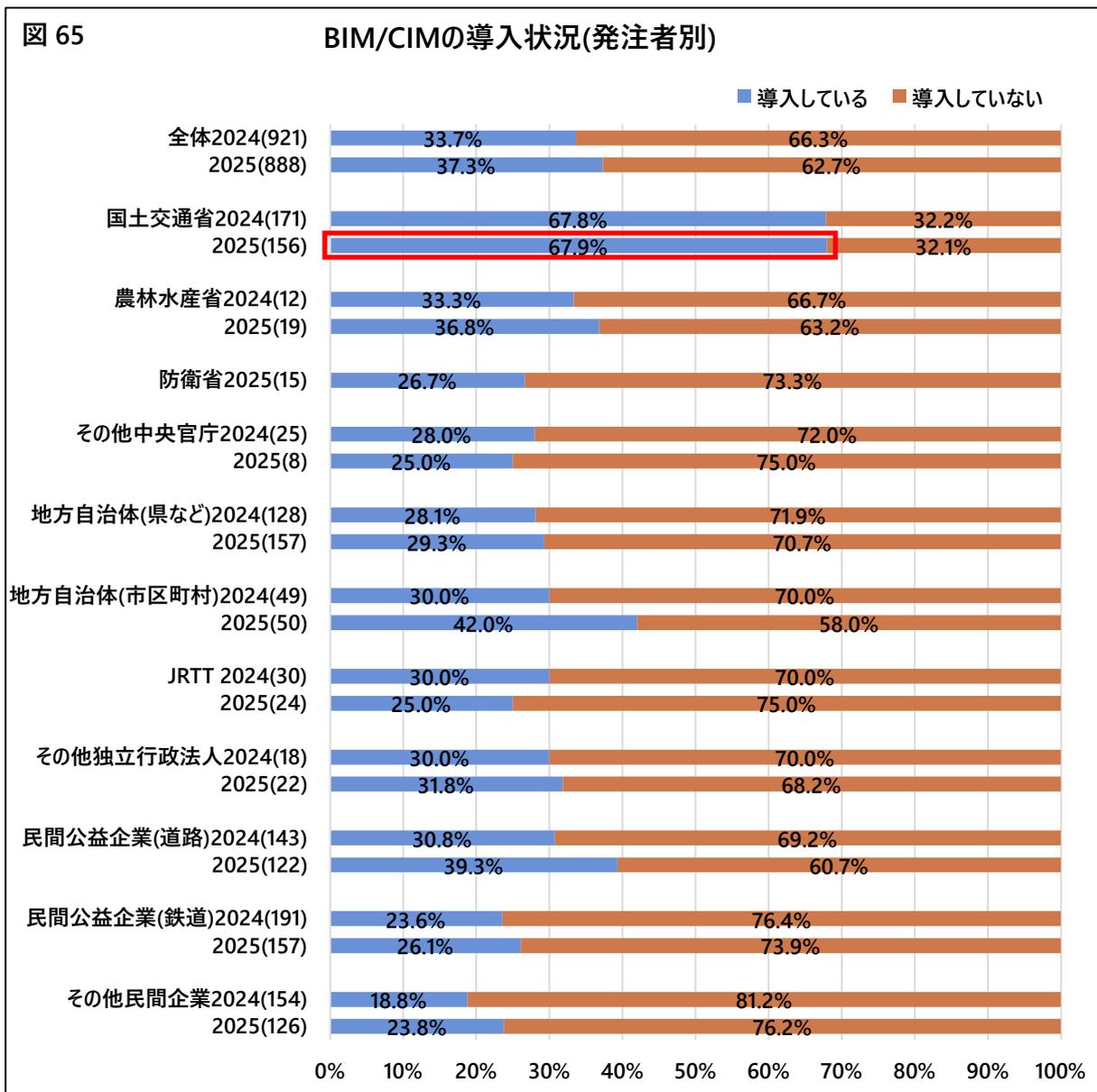


図 64 の土木作業所全体では、BIM/CIM を導入している割合は 37.3%だったが、図 65 の国土交通省の作業所では、67.9%と他の発注者よりも高い。

3. 整備局別

BIM/CIM の導入状況は、各地方整備局でばらつきあり

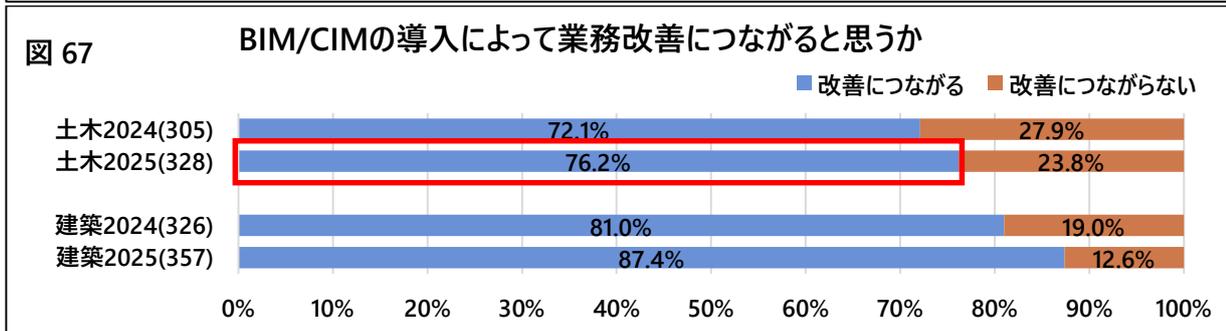
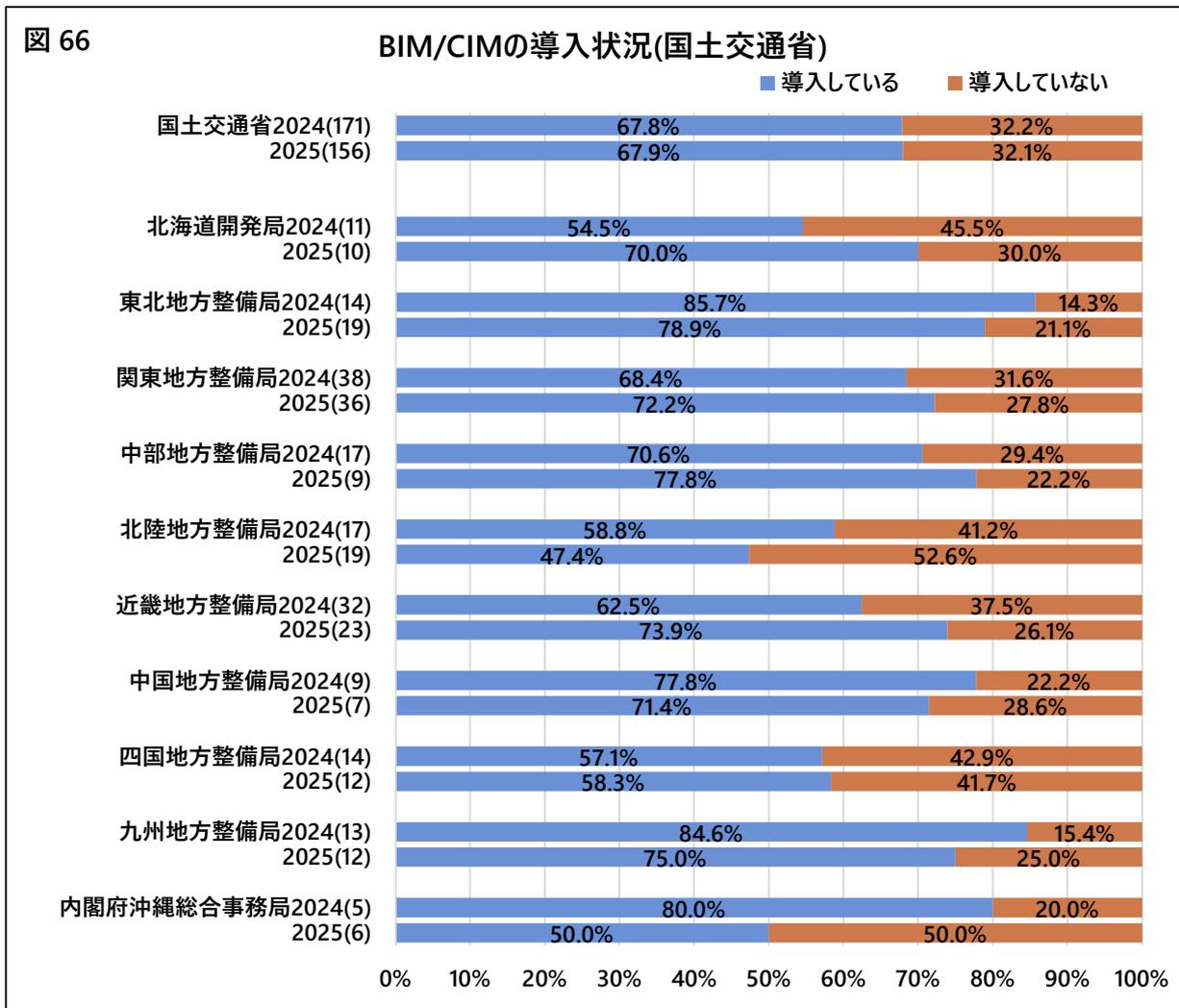


図 67 のように BIM/CIM の導入によって業務改善につながると回答した割合は 76.2% であった。

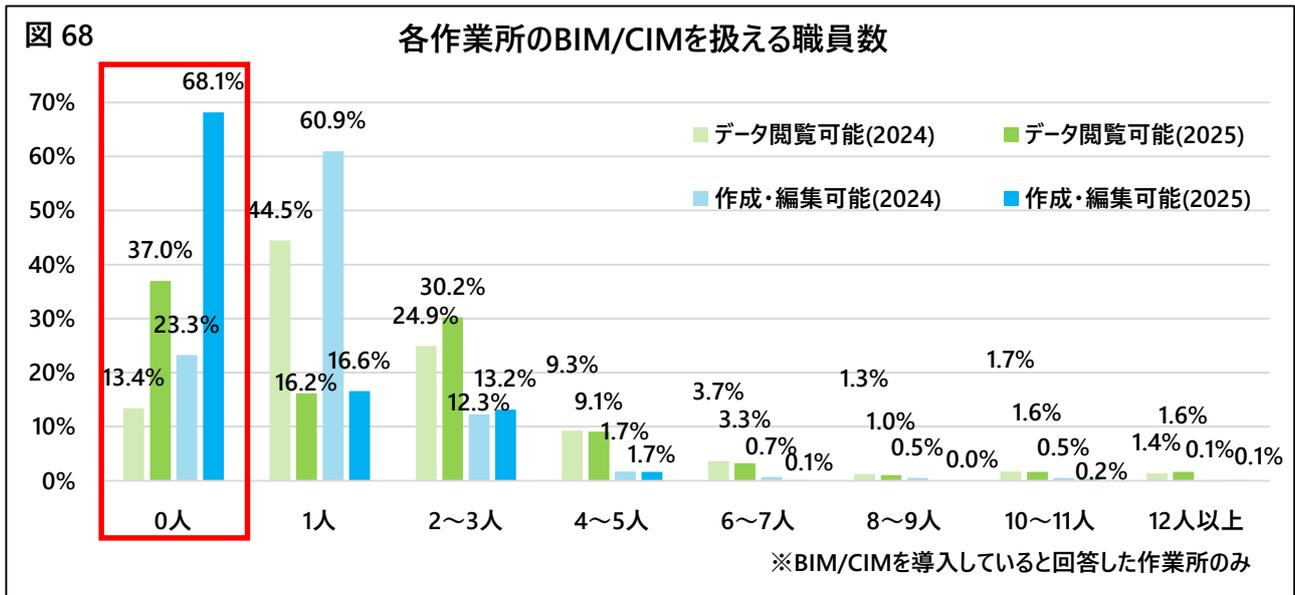
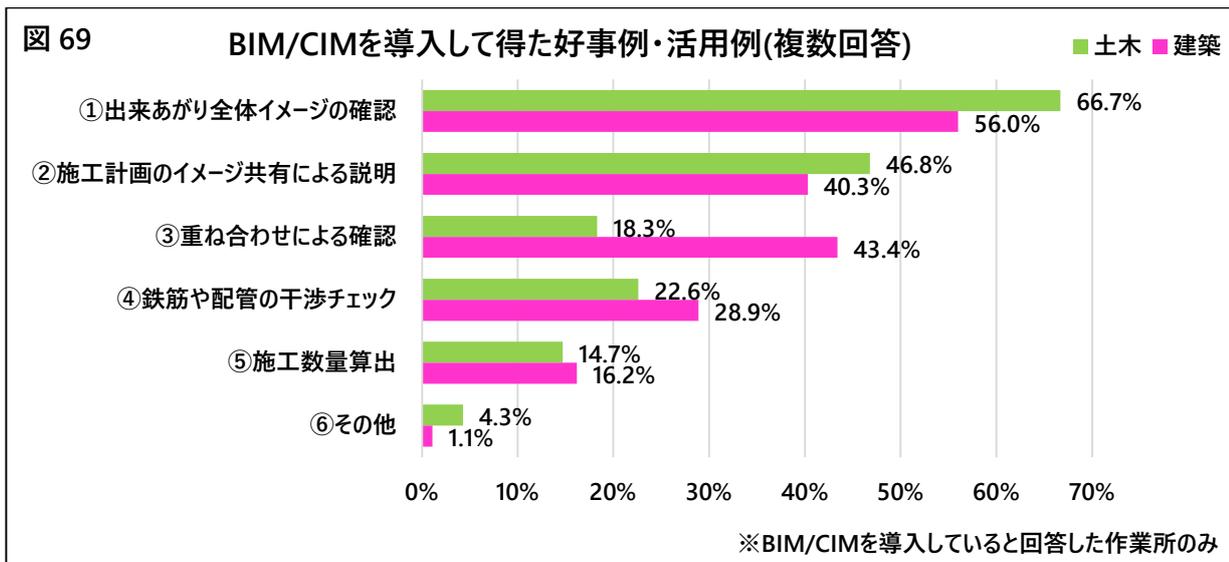


図 68 のように「各作業所の BIM/CIM を扱える職員数」の割合は、2024 年調査と比べると「データ閲覧可能」「作成・編集可能」ともに 0 人の割合が大きく上昇した。導入状況の増加に対して、扱える職員数が不足している状況がうかがえる。

#### 4. BIM/CIM を進める上での問題点



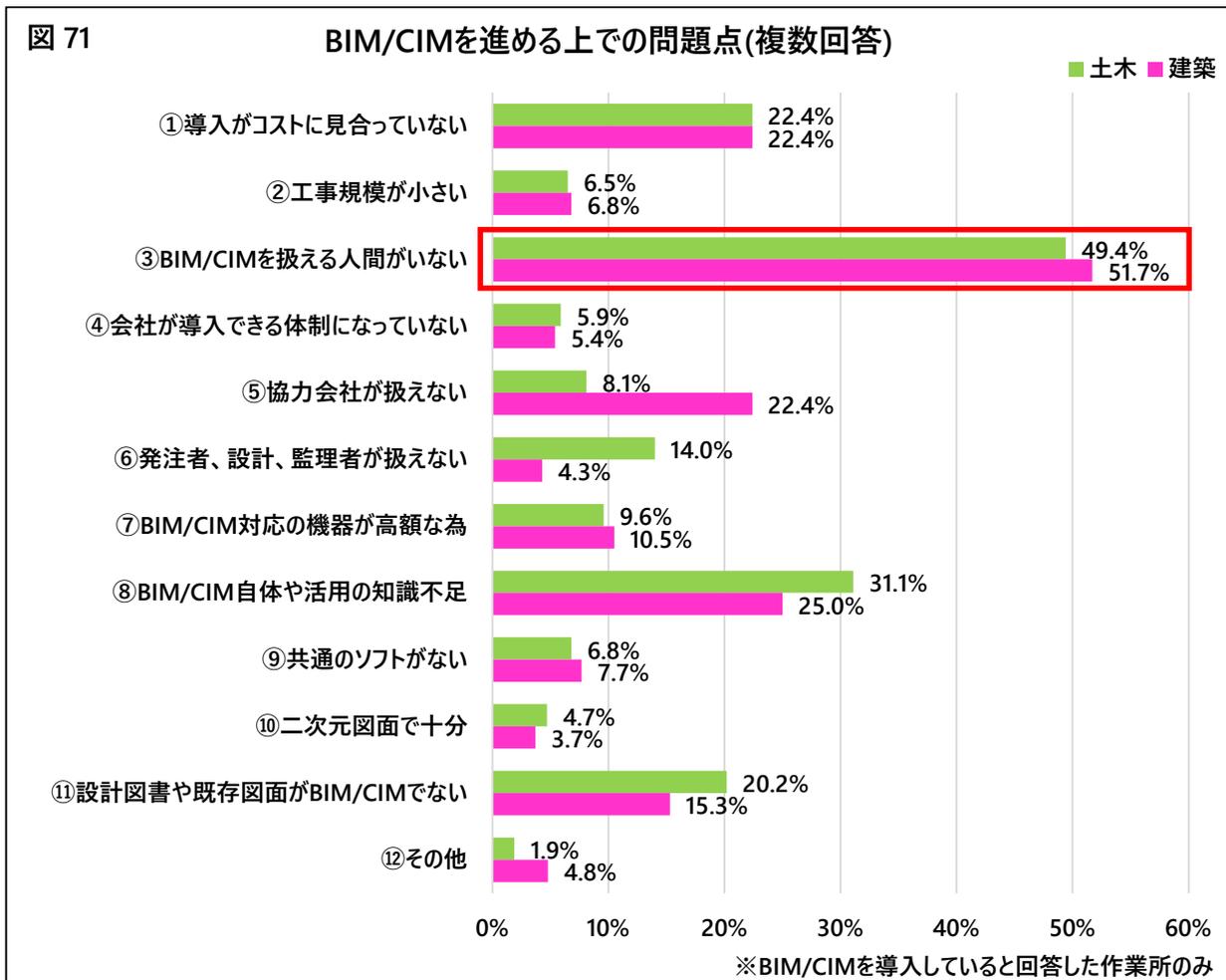
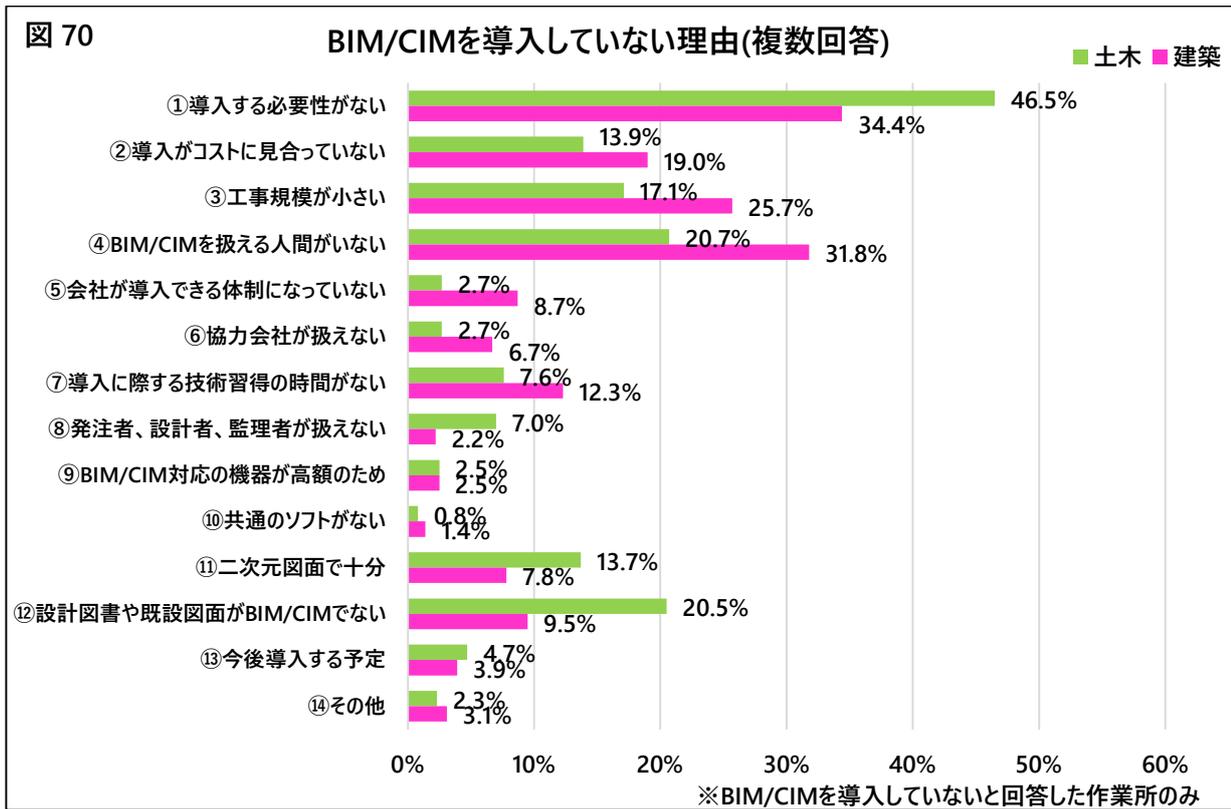


図 71 のように「BIM/CIM を進める上での問題点」においても、土木・建築ともに「BIM/CIM を扱える人間がない」の回答が多く、技術者の育成や普及拡大が望まれる。

5. 生産性向上について

作業所における業務効率化に寄与したものととして52.5%が「ソフトウェア導入」と回答

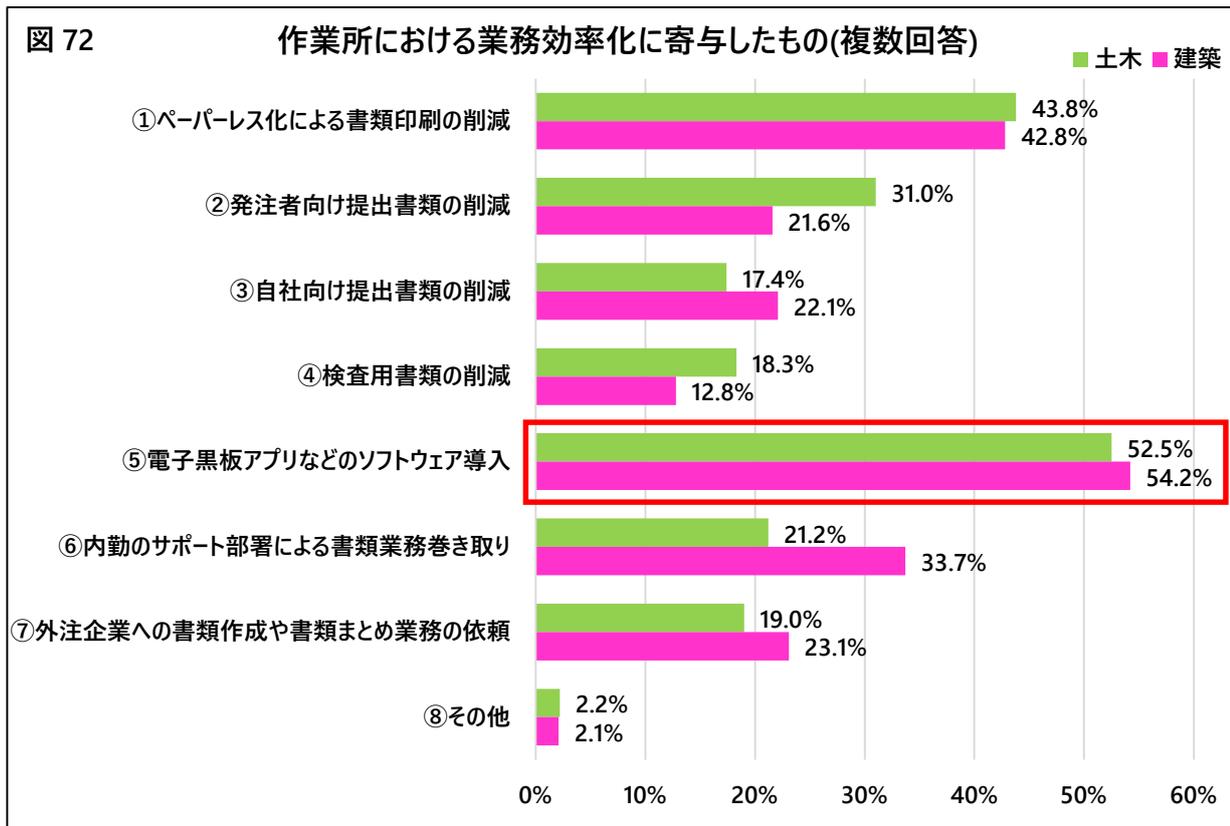


図 72 「作業所における業務効率化に寄与したもの」の質問に対して、「電子黒板アプリなどのソフトウェア導入」の回答が多かった

## XII. 外国人就労者について

外国人建設就労者の課題で66.3%が「言葉、コミュニケーションの問題」と回答

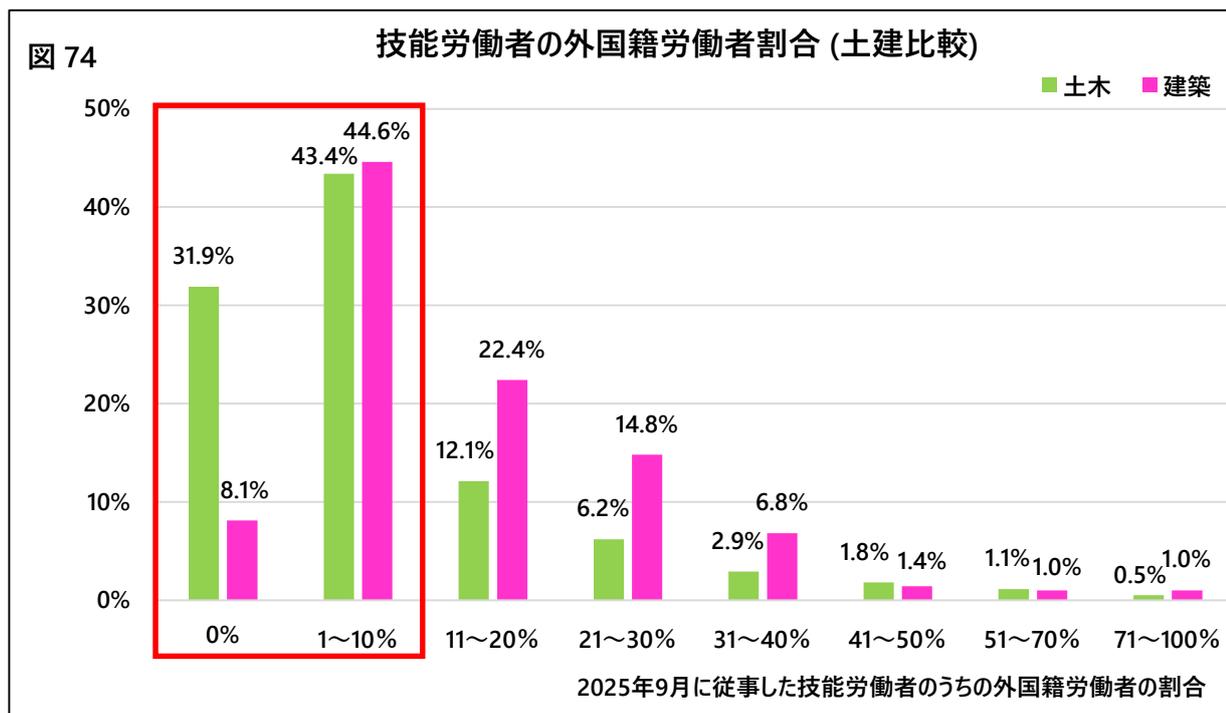
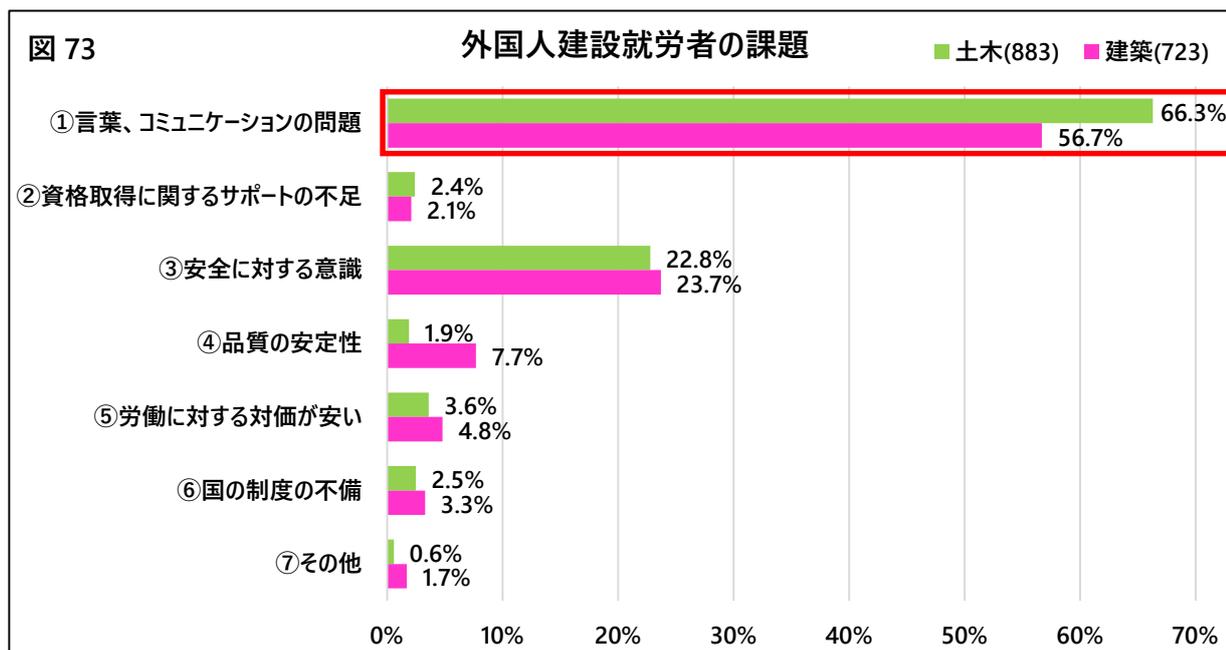


図 73 「外国人建設就労者の課題」の質問に対して、「言葉、コミュニケーションの問題」の回答が多かった。図 74 「技能労働者の外国籍労働者割合」の質問に対して、土木では建築に比べ0%の割合が高く、最多は1~10%という結果になった。

### XIII. 担い手確保に関する広報活動について

国土交通省が実施している次世代の担い手確保のための広報活動は「十分でない」「見たことがない」の回答が最も多い

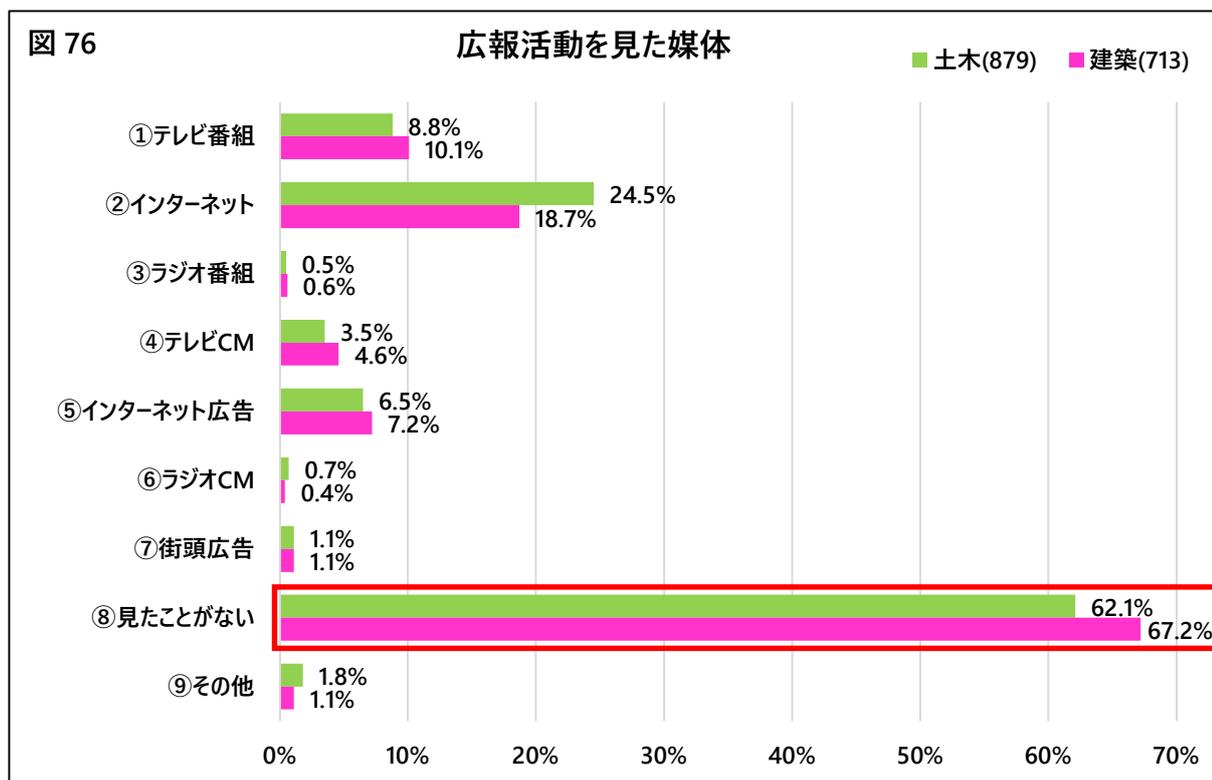
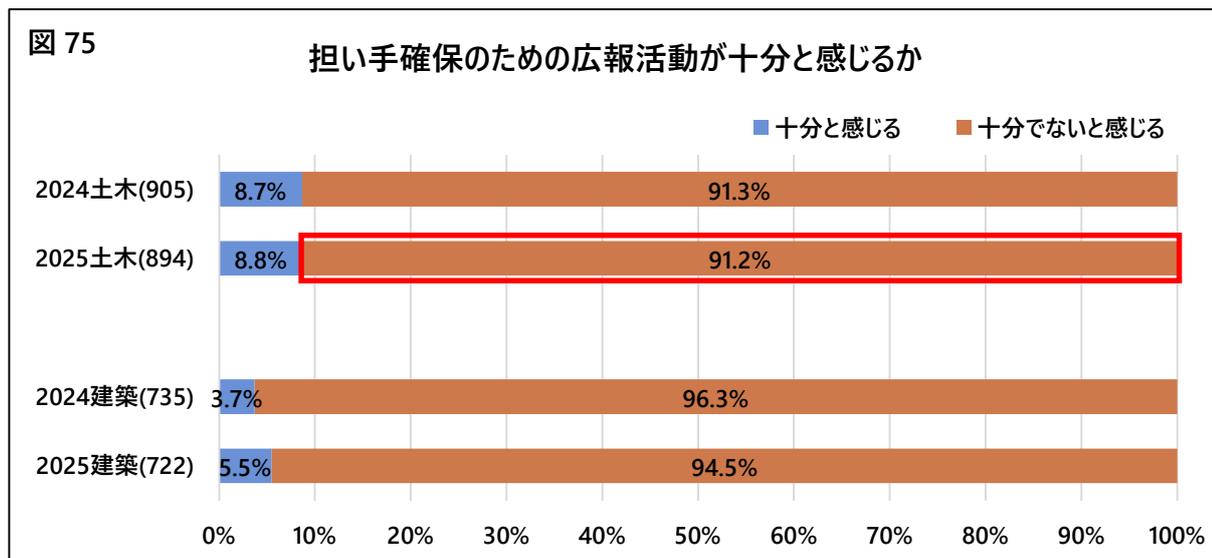


図 75 のように、国交省が実施している次世代の担い手確保のための広報活動について、土木では 91.2%の作業所が「十分でないと感じる」と回答した。また、図 76「広報活動を見た媒体」の質問に対しても 62.1%の作業所が「見たことがない」と回答した。このことから、国交省主導の各種施策は実際に最前線で働く作業所を巻き込んだものではないということがうかがえる。今後は産・官・学が一体となって、より認知度の高い取り組みをしていくことが必要である。

## 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

- ・保守点検など作業を止めざるを得ない作業等が発生する為、土日での勤務となる。  
(国土交通省(九州地方整備局) / 道路(新設) / その他)
- ・発注者の要望により日祝日は閉所、土曜日は稼働日となっている。  
(防衛省 / 港湾 / 監理技術者)
- ・天気により工程が左右されるのでなるべく稼働させないと厳しい。全体工期に余裕がないため。  
(地方自治体(市町村・広域組合など) / 上下水道施設 / 現場代理人)
- ・住民からの要望により、土・日曜日の施工(訪問)を求められることがある。  
(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)
- ・作業員不足により土曜日でなければ人員を確保できない(追加工事や他工区との調整で全体工程が逼迫)。  
(鉄道建設運輸施設整備支援機構 / 鉄道(新設) / 監理技術者)
- ・発注者の対応が悪く、書類提出時の承認が遅いため作業が滞り結局土曜日作業しなくては終わらない。  
(民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 主任技術者)
- ・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)
- ・交通規制を伴う作業を最短で終える必要があるため規制期間は4週4閉所としている。  
(民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 監理技術者)
- ・トンネル業者は4週8休出来ているが機械等の整備等は掘削工事が行われていない土日に作業するため。  
(民間企業(工場・プラント) / 鉱山(地下坑道、空間) / 監理技術者)

## 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

- ・無理のない工期設定や現場への過度な負担となる依頼を避け、受注者と協働して持続可能な労働環境を構築していく姿勢が重要であるとする。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 現場代理人)
- ・作業員等が遠方より来ている場合は、飛び石の祝日に1日休みをもらったところで帰省できないので、GW、夏季、冬季の長期休暇を長めに取り、飛び石の祝日は工事を許可するなど、現場のライフバランスに合わせた臨機応変な対応にご理解いただきたい。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・土日閉所への理解はかなり浸透してきた一方で、発注者からの急な業務依頼・要求、連絡等はいまだ存在する。また、発注者自身の時間外労働も多い(そのため、時間外の連絡や業務依頼が発生する)と感じる。受発注者双方の時間外労働削減を志すこと、発注者側の理解が必要とする。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / その他)
- ・発注者の責による工程遅延にもかかわらず、工期延伸協議に応じない姿勢はやめてほしい(出先の担当職員に理解をしていただいても、局に理解してもらえず、工期延伸に応じてもらえない)。  
(国土交通省(北陸地方整備局) / 港湾 / 技術指導者)
- ・発注者が発注前に現場条件や施工の支障となる要因の把握を行えていない。もしくは把握しているが、後回しにしている(簡単に考えている)事が見受けられる。そのため、受注者としては予期していない業務が増える。  
(国土交通省(北海道開発局) / 港湾 / 作業所長)
- ・直轄港湾工事では工事着手日を起算日とし、そこから4週毎をクールとして8休以上の達成状況を評価しているため、現場毎のカレンダーと労働基準法上のカレンダーにずれが生じている。そのため9月中に行った休日作業の振替閉所が10月にずれ込んだ場合、9月の労働時間が代休消化できず、結果として労働時間の上限に抵触する可能性がでてくることから、今後は休日取得の対象期間を暦通りで統一できないか検討いただきたい。  
(国土交通省(東北地方整備局) / 港湾 / 現場代理人)
- ・熱中症対策について、今年度から元請への対応が厳格化され、責任が重くなったが、ここまでの酷暑下での作業においては、傷病者が出て元請の責任によるものは少ないと考えられる。このような環境下では、やむを得ないとは言えないものの、法令として整備されることで、今まで以上に元請への風当たりが強くなる。元請等の管理者を責めるよりも、傷病者の治癒への配慮に重きを置くべきである。  
(国土交通省(北陸地方整備局) / 港湾 / その他)
- ・書類の簡素化ということで、提出する書類は少なくなったが、提出を求められた際には見せる必要があるため、書類作成は減っていない。そのため、日々の施工管理の他に書類作成で時間を要する。仕様書などで管理する項目が多すぎる。  
(国土交通省(中部地方整備局) / 農業・河川 / 監理技術者)

- ・協力業者（特に作業船）の一部においては、深刻な隻数不足や乗船員の不足により、配船計画を工事単体で考えることが困難な状況が見受けられ、また費用を上乗せすることでは解決できない状況となっている。このような例が今後より顕著となっていくかざるを得ないことを理解いただきたい。  
（国土交通省（四国地方整備局） / 港湾 / 監理技術者）
- ・いまだに時間外での電話、休み明けでの資料提出など、休日・時間外に受注者側が業務を行わなければならないケースがある。発注者側も末端まで指示を徹底してもらいたい。  
（国土交通省（九州地方整備局） / 道路(新設) / 専任補助者）
- ・時間外労働の上限規制により、工程が遅延することを考慮した工期の設定をお願いしたい。上限規制により、コストアップが考えられる項目については、歩掛の変更、単価の変更等を考慮してほしい。  
（国土交通省（内閣府沖縄総合事務局） / 道路(新設) / 監理技術者）
- ・会計検査を意識しすぎて必要書類が過大になっている。計算書など根拠書類を用意しても、書面上だけでなく試験施工などの実施工を行わせてくるので工期、費用共に厳しくなってくる。  
（国土交通省（内閣府沖縄総合事務局） / 港湾 / 現場代理人）
- ・発注者側の図面不備及び設計思想が不明確なことに起因する、着手前の説明資料の作成や協議、施工計画が作成できないなど受注者側の範疇でないと思われる業務は発注者側で実施してほしい。設計変更の審議待ちで着手日が左右されるので、決裁フローを見直してほしい。  
（その他中央官庁 / 上下水道施設 / 監理技術者）
- ・発注者にも一定の理解はあると感じるが、諸々の協議や検討等において根拠となる資料作成に費やす時間が足りないことが多い。遅くなれば受注者責任に捉えられてしまう傾向があり、それを回避するため多くの経費（人件費）が必要になる。工事中止中の経費や設計見直し等、出来高として計上できない分の経費も柔軟に考えていただきたい。  
（地方自治体(県・政令市) / 工業用水施設 / 作業所長）
- ・設計変更のための協議書の作成に手間が掛かる。また、事後の工事に対しては認められないため、工程を止めないために、無理をして書類を作成する場面が多くある。よって、事後でも現地を確認してくれれば、変更協議に応じる様になれば良いと思う。  
（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 監理技術者）
- ・県の工事では、設計変更が議会承認を得る必要があり、かなり早い段階で数量を確定する必要があり、数量確定後に工期延期は難しい。  
（地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 監理技術者）
- ・本来発注者や設計者が行うべき業務が受注者に降りてきていると感じる。設計が不十分なまま発注し、受注者側に設計を主導させる指示をしていくことが非常に多く、予定外の業務が時間外労働の増加に明らかに繋がっている。  
（民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 監理技術者）

### 3. 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

- ・ 施主が工程を検討するにあたり、現場条件や施工人員・機械・資機材の確保において、実際との乖離が著しい工種が見られること。  
(国土交通省(四国地方整備局) / 港湾 / 監理技術者)
- ・ 波浪による稼働率の低下が工期設定に見込まれていない。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 農業・河川 / 監理技術者)
- ・ 豪雪地域で冬期施工不能期間についてまったく組み込まれていない。  
(地方自治体(県・政令市) / 道路(改良) / 監理技術者)
- ・ 随意契約工事における、準備、調査、片付け期間が設定されていない。  
(地方自治体(県・政令市) / 港湾 / 現場代理人)
- ・ 施工に使う設備の組立解体等に係る日数が加味されていない。  
(地方自治体(市町村・広域組合など) / 道路(改良) / 監理技術者)
- ・ 地元協議を含め、関係官庁との協議遅れや土地未取得の状態ですら発注するところが最大の問題点である。受注した段階から遅れる要素ばかりの状態であった。  
(民間公益企業(鉄道) / リニア関連 / 監理技術者)
- ・ 現場作業が無いと休日としてカウントされるが交通規制は休日も実施しており、トラブル等が生じた場合に出動する体制をとらなければならない。  
(民間公益企業(道路) / 鉄道(改良) / 監理技術者)

## 4. 作業所での熱中症対策

図 53 「熱中症対策で苦慮している点」⑤その他（自由筆記）を抜粋

- ・一般道路上での作業の為、日陰の設置等できなかった。  
（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)
- ・作業員高齢化の影響もあり、必要な作業人員が増加し、原価を圧迫している。設計変更協議についてはこの手の話は企業先が理解しづらい。  
（民間公益企業(鉄道) / 道路(改良) / 監理技術者)

### 作業所で行った熱中症対策で特に効果のあったものについて抜粋

- ・冷房付き休憩所、CCUS 連動の自動販売機（CCUS カードのタッチで1人1日1本提供）、工場扇、送風機の配置。  
（国土交通省（中国地方整備局） / 道路(新設) / 現場代理人)
- ・作業開始時間の前倒し（早朝の涼しい時間からの作業開始）。  
（地方自治体(県・政令市) / 港湾 / 主任技術者)
- ・短い時間（10分～15分）を複数回取りながら作業することで、給水する水分量もしっかり確保できて、体調不良者を出すことがなかった。  
（鉄道建設運輸施設整備支援機構 / 鉄道(新設) / 監理技術者)
- ・冷感チョッキ、ガードマン用パラソル設置、熱中症対策バンド（ガジュマル、カナリア）、熱中症指数計測器（データ転送型）。  
（民間公益企業(道路) / 橋梁 / 工事係)
- ・道路規制区間では定置式および商用電源の利用は困難であったため、ソーラー電源式の移動休憩所を設置し対応した。  
（民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 作業所長)
- ・WBGT 値 28 度以上となった時は1時間毎に10分以上の休憩をとるよう指導。現場に配置している自動販売機のスポーツドリンクと麦茶を6月～9月の間50円/本で提供。交通誘導員配置箇所にスポットクーラーを1台設置。  
（民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 現場代理人)
- ・作業船上での作業であった。甲板上に日よけ（上部、側面、背面）を設置した。日よけ内部に電源を引き込み、スポットクーラーと工場扇を設置した。また、WBGT 計の数字を読み取りやすい大きさの液晶を使用し、作業員の自覚を促した。  
（民間企業(工場・プラント) / 港湾 / 監理技術者)

## 5. BIM/CIM の導入

図 69 「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

- ・地下埋設物との干渉チェック。  
（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)
- ・鉄道営業線の架空線と各作業との離隔距離を把握できたことで昼夜間作業の区分が容易にできた。  
（民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 現場代理人)

図 70 「BIM/CIM を導入しない理由」⑭その他（自由筆記）を抜粋

- ・施主に協議を提出したが断られた。  
（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 監理技術者)
- ・導入したい思いはあるが、工期もあり得ないほど伸びているなか、その費用を捻出するどころか、大赤字になるのに導入は考えられない。  
（民間公益企業(鉄道) / リニア関連 / 監理技術者)

## 6. 担い手確保に関する広報活動

担い手確保のためにはどのような施策や活動が必要だと思うかについて意見がありました

- ・発注者が主催する現場見学会を多く実施したほうが良いと思う。また、担い手確保のための現場見学会を実施した作業所は加点対象とするようなメリットを付加することも大事だと思う。  
（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 監理技術者)
- ・進路を絞る前の若い世代に義務教育等で建設業界は人々の暮らしの上で必要な仕事であること。有資格者は公務員等と同様に安定的な収入が得られること等を喧伝して貰いたい。一つの選択肢として縁の下の方力持ちとして重要なことだと業界を持ち上げて欲しい。  
（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 現場代理人)
- ・労務賃金の向上。同賃金であればデスクワークを選ぶのは当たり前、肉体労働に対する価値を高めないと担い手は増えない。無理なイメージアップ広報は、建設業界に入ってもすぐに辞めてしまうので意味がないと思われる。  
（民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 統括所長)
- ・適正な工期設定：長時間労働を防ぐため、工期ダンピング対策を協会や組合側が施主に対して強化、それができない場合は工期の廃止が必要。若年層や未経験者向けに技能習得の機会を無料で提供。安全・安心・美しい労働環境の整備と、それが可能な経費率のアップ。年収 1,000 万円超の実現とそれが可能な積算単価のアップ。  
（民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 監理技術者)

## 7. その他自由意見

建設産業の所管官庁である国交省に伝えたいことや、現在作業所で起こっている問題点など

- ・職員・作業員ともに担い手不足が深刻化している。外国人就労者確保も1つの方法ではあるが、資格取得や言語問題など、まだ改善すべき項目は多々あると感じる。建設産業を活性化させるためには、広報活動のみならず、サポート支援や制度の充実をさらに進めるべきと考える。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 道路(新設) / その他)
- ・空港工事であると、閉所を空港運用で制限されてしまうのは理解できるが、土日に休日を確保できないのは私生活に多大な影響があることから、土日閉所をできるような枠組みにしてほしい。  
(国土交通省(関東地方整備局) / 空港関連施設 / 監理技術者)
- ・発注者の不手際や人員不足のしわ寄せを受注者に向けてはならない。地方の工事事務所は未だに古い時代の考え方が残っているように感じる。発注者支援は当たり前、自らは休日確保も受注者には週末依頼、翌週始めに提出期限とはいつの時代のやり方か。都会の工事事務所との考え方、行動のギャップを感じる。  
(国土交通省(東北地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・発注者の工事事務所の権限を大きく(強く)してほしい。例えば、ある議題において、整備局でないと決められないということがあり、それだけでレスポンスが1日以上遅れることになる。また、施工者から工事事務所へ説明し、その後、工事事務所の担当者が局へと説明する。そうすると、施工者の熱意やニュアンスが伝わらない。さらに、工事事務所の担当者の理解度が高くない状態で局の担当者へ説明するため、誤った内容が伝わり書類に記載されている内容を再度説明しないとけないという事象があった。  
(国土交通省(東北地方整備局) / ダム仮排水トンネル / 監理技術者)
- ・工事発注に関して、事業全体の状況を踏まえた適切な公告時期を設定していただきたい。工期設定に関して、設定根拠を明確にし、非現実的な施工方法や手順での工期設定は避けていただきたい。  
(国土交通省(東北地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・緊急性を要する工事に注力してもらいたい。大きなプロジェクトにより労働者の確保、資機材の確保が難しいなかで、柔軟な工期設定、労働力不足、資機材不足による工期延伸に伴う経費の増額をお願いしたい。  
(国土交通省(近畿地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・開通日ありきの工程設定はすべきではない。開通日は目標であって絶対とすべきではない。近年の猛暑日の増加で熱中症の発症は仕方ないレベルであるので、事故扱いにすべきではない。夏季3ヶ月の強制休工の試行はいいことだと思うので、是非全工事に導入すべき。その分工程は当然延ばすこと発注者が作成すべき書類は受注者に作成依頼しないこと。  
(国土交通省(中国地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)
- ・安全第一は十分理解できるが、事故発生に対するペナルティーが大きすぎるように感じる。ひとつの事故でその工事がよくない工事だったように評価されるのは、喪失感が大きい。  
(国土交通省(中国地方整備局) / 道路(新設) / 監理技術者)

- ・発注者の技術的レベルが下がっている。工事の説明をしても理解されない。もう少し現場を見て知識を付けてほしい。地元や業者間の調整を受注側に丸投げしている。発注者であることを自覚してもらい、調整時は率先して動いてほしい。監督官などの異動が約2年で実施されるので、工事に責任感がないように感じる。

(国土交通省(四国地方整備局) / 道路(新設) / 現場代理人)
- ・現場力のあるベテラン技能者が年々、減っており、それを補う機械化はそれほど進んでいないように感じる。書類は最小限にし、現場での施工管理に注力する必要があると思う。

(国土交通省(九州地方整備局) / 港湾 / 監理技術者)
- ・施工計画の内容について、過去の事例や古い基準に則った独自のマニュアル等で、施工上の問題点の指摘や設計変更の協議をしても認めてもらえず、受注者の持出にて対応する場面があり、施工・現場条件を含めて柔軟に対応してほしい。

(その他中央官庁 / 上下水道施設 / 監理技術者)
- ・発注担当者・設計コンサルが現場の現状を分かっていないため、設計が現実と乖離している。なのに計算では合っているなどと担当者・コンサルは押し通す。受注者側の費用負担で設計の不具合をかぶるなどしている状況が多い。設計応援でゼネコンを公に入れるべき。また、地盤状況を詳細に把握(追加ボーリング)して設計照査をしようとしたところ、発注側から設計を一から見直す可能性があるため、追加ボーリングはやるなど止められ、結果立坑掘削が途中でできなくなった事と、推進排泥量が設計と全く違うものとなっている。

(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 現場代理人)
- ・地方自治体では、二次製品より現場打ちによるコンクリート構造物の使用となっているので、国交省のように二次製品を推進するように働きかけてもらいたい。

(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 現場代理人)
- ・国交省は様々な施策を行っているが、地方自治体はその施策を取り入れるまでに時間がかかりすぎている。また、民間企業は追随していない。発注者を含めた建設業全体で足並みをそろえて実行しなければ、いつまでも改善はされないと思う。

(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)
- ・技能労働者(1次以降の職長含む)の労働時間等の環境に対する待遇はかなり改善されていると感じる。ただし全体の仕事量は減らない為そのしわ寄せを上位会社の中堅以上の職員が吸収する形となっている。

(政府系独立行政法人 / 上下水道施設 / 現場代理人)
- ・資機材および労務賃金の高騰が標準積算と合わず利益確保が困難である。民間事業もスライド条項を適用するよう要請してほしい。

(民間公益企業(鉄道) / 道路(改良) / 現場代理人)

## XV. 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	15	1.6%
浅沼組職員組合	19	2.1%
安藤・間職員組合	52	5.7%
奥村組職員組合	64	7.0%
鴻池組労働組合	32	3.5%
五洋建設労働組合	59	6.5%
佐藤工業職員組合	55	6.0%
シミズユニオン	30	3.3%
銭高組労働組合	11	1.2%
大鉄工業労働組合	25	2.7%
大日本土木労働組合	37	4.1%
大豊建設労働組合	15	1.6%
鉄建建設職員組合	35	3.8%
東鉄工業労働組合	43	4.7%
東洋建設職員労働組合	55	6.0%

加盟組合名	回答数	割合
戸田建設職員組合	35	3.8%
飛鳥会社労働組合	24	2.6%
中山組職員労働組合	15	1.6%
西松建設職員組合	35	3.8%
ピーエス・コンストラクション労働組合	25	2.7%
フジタ職員組合	75	8.2%
馬淵建設職員組合	6	0.7%
丸彦渡辺建設職員組合	7	0.8%
三井住友建設社員組合	29	3.2%
宮地エンジニアリング労働組合	26	2.8%
名工建設職員組合	44	4.8%
森本組労働組合	6	0.7%
横河ブリッジ労働組合	25	2.7%
りんかい日産建設職員組合	14	1.5%
総数	913	—

### 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	685	75.0%
主任技術者	57	6.2%
その他	171	18.7%
総数	913	—

### 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	174	19.1%	19.3%
3～4人	288	31.5%	31.9%
5～6人	181	19.8%	20.0%
7～10人	146	16.0%	16.2%
11～15人	59	6.5%	6.5%
15人以上	55	6.0%	6.1%
不明	10	1.1%	—
総数	913	—	—

回答者の年齢

回答者の年齢	件数	割合
29歳以下	98	10.7%
30歳～34歳	91	10.0%
35歳～39歳	74	8.1%
40歳～44歳	80	8.8%
45歳～49歳	82	9.0%
50歳～54歳	194	21.2%
55歳～59歳	206	22.6%
60歳以上	88	9.6%
総数	913	—

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）
2023年3月以前	267	29.2%	29.4%
2023年4月～2023年3月	187	20.5%	20.6%
2024年4月～2024年9月	94	10.3%	10.4%
2024年10月～2025年3月	177	19.4%	19.5%
2025年4月以降	183	20.0%	20.2%
不明	5	0.5%	—
総数	913	—	—

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）
2026年2月以前	172	18.8%	19.1%
2026年3月	192	21.0%	21.4%
2026年4月～2027年3月	271	29.7%	30.1%
2027年4月以降	264	28.9%	29.4%
不明	14	1.5%	—
総数	913	—	—

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	133	14.6%	14.8%
1年～1年6ヶ月未満	76	8.3%	8.5%
1年6ヶ月～2年未満	79	8.7%	8.8%
2年～3年未満	201	22.0%	22.4%
3年～4年未満	230	25.2%	25.7%
5年以上	177	19.4%	19.8%
不明	17	1.9%	—
総数	913	—	—

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	10	1.1%	1.1%
道路(新設)	166	18.2%	18.2%
道路(改良)	95	10.4%	10.4%
鉄道(新設)	65	7.1%	7.1%
鉄道(改良)	75	8.2%	8.2%
リニア関連	21	2.3%	2.3%
港湾	65	7.1%	7.1%
農業・河川	64	7.0%	7.0%
電力・エネルギー施設	60	6.6%	6.6%
上下水道施設	113	12.4%	12.4%
土地造成	41	4.5%	4.5%
環境関連施設	6	0.7%	0.7%
空港関連施設	7	0.8%	0.8%
その他	124	13.6%	13.6%
不明（無回答）	1	0.1%	—
総数	913	—	—

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	159	17.4%	17.8%
②農林水産省	19	2.1%	2.1%
③防衛省	15	1.6%	1.7%
④①～③以外の中央官庁	8	0.9%	0.9%
⑤地方自治体(県・政令市)	160	17.5%	17.9%
⑥地方自治体(⑤以外の市町村・広域組合)	51	5.6%	5.7%
⑦鉄道建設運輸施設整備支援機構	25	2.7%	2.8%
⑧⑦以外の政府系独立行政法人	24	2.6%	2.7%
⑨民間公益企業(道路)	129	14.1%	14.4%
⑩民間公益企業(鉄道)	159	17.4%	17.8%
⑪民間公益企業(電力)	49	5.4%	5.5%
⑫民間公益企業(ガス)	2	0.2%	0.2%
⑬民間企業(不動産)	10	1.1%	1.1%
⑭民間企業(工場・プラント)	53	5.8%	5.9%
⑮民間企業(土地区画整理)	16	1.8%	1.8%
⑯学校法人	0	0.0%	0.0%
⑰その他	14	1.5%	1.6%
不明	20	2.2%	—
総数	913	—	—

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
北海道開発局	10	6.4%
東北地方整備局	20	12.8%
関東地方整備局	37	23.7%
中部地方整備局	10	6.4%
北陸地方整備局	19	12.2%
近畿地方整備局	23	14.7%
中国地方整備局	7	4.5%
四国地方整備局	12	7.7%
九州地方整備局	12	7.7%
内閣府沖縄総合事務局	6	3.8%
総数	156	—

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	10	0.7%	0.7%
土工	238	16.1%	16.2%
トンネル（山岳）	78	5.3%	5.3%
トンネル（シールド）	61	4.1%	4.1%
トンネル（開削）	13	0.9%	0.9%
トンネル（沈埋）	2	0.1%	0.1%
推進	35	2.4%	2.4%
立坑	47	3.2%	3.2%
橋梁(上部)	140	9.5%	9.5%
橋梁(下部)	118	8.0%	8.0%
ケーソン	17	1.1%	1.2%
構造物(カルバート、擁壁)	148	10.0%	10.0%
浚渫	13	0.9%	0.9%
護岸・岸壁	60	4.1%	4.1%
築堤	14	0.9%	1.0%
舗装	48	3.2%	3.3%
地盤改良	47	3.2%	3.2%
樋門	9	0.6%	0.6%
埋立て	9	0.6%	0.6%
地中連続壁工	14	0.9%	1.0%
法面	26	1.8%	1.8%
軌道	25	1.7%	1.7%
維持修繕・リニューアル	83	5.6%	5.6%
災害復旧	13	0.9%	0.9%
除染	4	0.3%	0.3%
耐震補強	65	4.4%	4.4%
解体	38	2.6%	2.6%
その他	98	6.6%	6.7%
不明	6	0.4%	—
総数	1,479	—	—

従事している作業所の所在地

所在地	回答数	割合
北海道	58	6.4%
青森	9	1.0%
岩手	17	1.9%
秋田	13	1.4%
山形	5	0.5%
宮城	19	2.1%
福島	24	2.6%
群馬	9	1.0%
栃木	8	0.9%
茨城	37	4.1%
東京	103	11.3%
神奈川	56	6.1%
千葉	34	3.7%
埼玉	27	3.0%
愛知	60	6.6%
三重	10	1.1%
岐阜	27	3.0%
静岡	15	1.6%
長野	17	1.9%
山梨	7	0.8%
新潟	13	1.4%
富山	7	0.8%
石川	26	2.8%
福井	14	1.5%

所在地	回答数	割合
大阪	70	7.7%
兵庫	27	3.0%
京都	15	1.6%
奈良	6	0.7%
滋賀	14	1.5%
和歌山	12	1.3%
岡山	11	1.2%
広島	13	1.4%
山口	11	1.2%
島根	4	0.4%
鳥取	6	0.7%
香川	1	0.1%
愛媛	8	0.9%
徳島	7	0.8%
高知	6	0.7%
福岡	27	3.0%
佐賀	2	0.2%
熊本	11	1.2%
長崎	11	1.2%
大分	8	0.9%
宮崎	6	0.7%
鹿児島	5	0.5%
沖縄	17	1.9%
総数	913	—