

国土交通省本省提言

作業所における4週8休の実現にむけて

～土曜日を当たり前に休める産業であるために～

2016年2月

日本建設産業職員労働組合協議会

## はじめに

国土交通省におかれましては、日頃より建設産業の構造的問題の改善にむけご尽力いただき、深く感謝申し上げます。

私ども日建協といたしましては、国土交通省が打ち出している各種施策を確実に行うことが、建設産業で働くすべての仲間の労働環境改善につながると考えています。引き続き監督官庁として、強力な旗振りのもと、建設産業全体に変革をもたらしていただくことを強く希望します。

日建協では40年にわたり労働実態調査（約1万人の組合員を対象）を実施しており、2015年11月の所定外労働時間は、全産業の月平均20時間（連合調査）に対し外勤技術者平均は約80時間です。所定外労働時間が100時間以上である組合員は3割にも達しています。外勤技術者平均は過去10年間80時間前後で高止まりしており、長時間労働が常態化していることが分かります。また調査結果では、20代の組合員の4割が「転職を考えている」と答えており、建設産業に魅力を感じ入職してきた若者が、実態とのギャップに耐えられず離職してしまうケースが後を絶ちません。更に組合員の8割が「自分の子どもを建設産業に就職させたくない」と答えています。大学生にゼネコンのイメージを聞くと「残業が多い」「休みが少ない」「転勤・異動が多い」との回答が多く、ゼネコンへの就職希望者が激減しているという情報もあります。これらの状況が続けば、担い手の確保・育成がままならず、近い将来、建設産業が立ち行かなくなってしまう可能性があります。建設産業の構造的問題の解消にむけ、取り組みの大幅なスピードアップが必要です。建設産業が誰もが働きたいと思える魅力ある産業になるためには、実際に働いている私たちが、夢や希望を抱き、働きがいを感じ、誇りを持つてなければなりません。私ども日建協といたしましても、産業の魅力向上にむけ、引き続き労働環境の改善に全力で取り組む所存です。

本提言書には、既に国土交通省が産業再生にむけて方針を示されている内容も含まれておりますが、特に労働組合として重要視する項目について記載させていただきました。本提言書に対しご理解をいただきますとともに、前向きな回答を宜しくお願いいたします。

## 目次

1. プロジェクト全体工期の適正化
2. 4週8休の確実なる推進
3. 施工円滑化にむけた各種施策の運用強化
4. 下流工程への負荷を軽減する建設生産システムの普及促進
5. 産官学連携の建設産業PRでの中長期的な人材確保・育成
6. 民間工事への波及
7. 技能労働者の処遇改善

## その他

1. 単身赴任者の帰宅旅費の非課税化

## 1. プロジェクト全体工期の適正化

プロジェクト全体の工期を算定する場合、技術的算定根拠の他にも財政的要因や社会的要因など様々な要素がある。日建協が行った作業所アンケートでは、半数以上の作業所で「完成期日ありきの逆算工程での短工期発注が原因で長時間労働せざるを得ない」と答えている。国土交通省は監督官庁として、民間を含む全ての発注者に対し、調査、設計、施工それぞれの段階において算定根拠に基づいた適切な期間を確保して、4週8休を実現させるためにプロジェクト全体工期の適正化をはかるよう指導徹底していただきたい。

### 1) 4週8休ができる工期設定（日建協の考える標準的な工期）

「発注者・受注者間における建設業法令遵守ガイドライン」には、「適正な施工を行うために施工内容に応じた適切な工期設定が必要である」と記載されている。しかしながら、日建協が行った作業所アンケートでは「受注時でも4週8閉所の設定ができていない」との回答が非常に多い。国土交通省には、4週8休ができる工期（日建協の考える標準的な工期）で発注するよう、民間を含む全ての発注者に強く働きかけていただきたい。また、プロジェクトの企画、設計、施工の段階に関わらず、稼働日の算定根拠（設計変更を含む）を開示するよう、全ての発注者に働きかけていただきたい。

### 2) 「管理工程表」の活用による進捗管理の共有

設計図書に不具合が発見された場合、工期遵守の意識からやむなく施工者が設計変更業務を行うといった事象が常態化しているが、その対価も支払われていないなど、設計変更業務の責務や役割を含め発注者の問題意識が低いままとなっている。事業の上流工程の不具合や対応の遅れが下流工程を圧迫しており、契約時に施工者が不稼働日と設定していた土曜日や祝日などに作業所を稼働せざるを得ない状況になっている。調査、設計、施工の各段階において管理工程表を随時更新し、発注者、設計者、監理者、施工者（以下「四者」）間でプロジェクト全体の事業進捗やクリティカルパスに関する情報を常に共有し、施工者が適切な工程管理を行うことのできる体制を整えていただくとともに、情報共有の結果、契約に定める工期の延長が必要な場合には、速やかに工期変更を実施していただきたい。

### 3) 余裕期間制度の活用

着工段階において地域の実情等を十分に把握し円滑な施工体制の整備をはかるため、全ての国土交通省発注工事で余裕期間制度を活用し、受注者が工事着手前に建設資材の調達や労働力確保に要する余裕期間を確保できるようにしていただきたい。さらには、想定外の天候不順、天災地変、近隣問題等の受注者の責によらない工期延長にも速やかに対応できるように、全ての国土交通省発注工事で工事引き渡し時期に関しても余裕期間制度を設けていただきたい。

### 4) 発注時期、納期、施工時期の平準化

着工段階の発注時期、納期、施工時期の平準化により、技術者や技能労働者を確保でき、受発注者の労働環境改善や技能労働者の処遇改善につながる。しかしながら、各地で様々な施策が展開されているにも関わらず平準化の進みは遅く、建設産業で働くものの雇用や生活の不安を払拭するまでには至っていない。国土交通省は全ての発注者に対し、単年度発注ありきではなく、事業の特性に応じ債務負担行為の積極的な活用など予算執行上の工夫を行い、発注時期、納期、施工時期のより一層の平準化を推し進めるよう、強く指導していただきたい。

## 2. 4週8休の確実なる推進

日建協では、4週8休にむけた具体的な取り組みのひとつとして、年に2回統一土曜閉所運動を全国の作業所で実施している。昨年6月より国土交通省から後援をいただいたことは今後の運動に大きな効果をもたらすと考えており、深く感謝申し上げる。担い手確保・育成のためには一刻も早く建設産業が土曜日を当たり前のように休めるように変えなければならないが、昨年11月の結果では、全作業所の40%、国土交通省発注工事でも34%の作業所で閉所ができておらず、理由として「工期に余裕が無いため計画工程上で作業日とせざるを得ない」と答えている。本来、4週8休は「提言1. プロジェクト全体工期の適正化」に含まれる施策であるが、4週8休を目的として掲げ実行していくということも重要である。国土交通省には、全ての発注者の規範となるべく、国土交通省発注工事の全作業所において完全週休2日制を導入し、作業所で働くものの4週8休実現につなげていただきたい。

### 1) 4週8休モデル工事の積極的な展開

国土交通省においては、完全週休2日制の実現にむけて4週8休モデル工事の試行を各所で進めていただいているが、現状は工事種類や規模が限定された取り組みという印象を受ける。試行・検証の本格化かつスピードアップをはからなければ、一向に完全週休2日制実現の目処は立たない。地域や事業、規模などを問わず、現在予定している案件数以上の国土交通省発注工事を4週8休モデル工事としていただきたい。また、先行している4週8休モデル工事においては、都度状況把握に努め、結果について調査・分析のうえ社会に公表し、事業の特性に応じた休日取得のあり方を導き、以降の発注案件に反映させていただきたい。4週8休モデル工事の運用にあたっては、履行できなかった場合にペナルティを課すのみではなく、取り組んだ受発注者にインセンティブを与えることを含め十分に検討し、建設産業の意識改革につなげていくよう配慮いただきたい。

### 2) 注目度の高いプロジェクトでのモデル工事の選定

社会的要請の高まりから、日曜日は工事を行なわないことが通例となっているが、土曜日も同様になれば受発注者は土曜日を閉所せざるを得なくなる。そのための一つとして、東京五輪関連やリニア新幹線など、地域で社会的注目度の高いプロジェクトを4週8休モデル工事に選定するよう、監督官庁として民間を含む全ての発注者に働きかけていただきたい。それによって、4週8休モデル工事が官民の垣根を越えた取り組みとなり、その主旨や効果を広く社会に広報することで、4週8休への理解を広く社会一般に醸成させていただきたい。

### 3) 標準請負契約約款への4週8休の明記

4週8休の実現のため、中央建設業審議会が作成する標準請負契約約款において、「休日条件」として、「当該工事について4週のうち8日を休日としなければならない」旨を明記していただきたい。

### 4) 積極的対話の推進による片務性の解消

国土交通省の様々な施策により、4週8休の実現にむけて作業所の閉所が順調に進んだとしても、四者間の片務性が解消されなければ技術者の業務削減にはつながらず、技能労働者が休めても技術者は休むことができない。積極的対話の推進により四者間のコミュニケーションの円滑化をはかり、実態を正しく把握したうえで、依然残る片務性の早期解消に努めていただきたい。

### 3. 施工円滑化にむけた各種施策の運用強化

日建協では、国土交通省の示す施工円滑化にむけた各種施策（「設計照査ガイドライン」「工事一時中止ガイドライン」「設計変更ガイドライン」など）の確実な運用が作業所の労働環境改善につながると考え、全国の地方整備局等に対して、運用強化にむけた提言を実施している。昨年、各地方整備局において各種ガイドラインの改訂が行われるなど取り組みの強化が感じられる反面、組合員からは依然として「発注者の担当者により取り組みにバラツキがあり、各種施策が十分に理解・運用されていると言いたい」との声が多く聞かれる。施工円滑化にむけ、より一層の取り組み強化、運用徹底をお願いしたい。

#### 1) 業務分担の明文化による各種ガイドラインの理解・運用強化

国土交通省は発注工事の施工円滑化にむけ、四者がそれぞれの責務を確実に遂行するべく、業務分担をプロジェクト毎に見直し設計図書に明記するとともに、コミュニケーションの強化により各種ガイドラインの更なる理解・運用強化を徹底させていただきたい。そして、民間を含む全ての発注者に対しても、各種ガイドラインの主旨を理解・運用するよう啓蒙していただきたい。

#### 2) 設計照査と条件明示の徹底

各設計図書間の不整合や現地との不一致による修正設計は、原則として工事発注前に発注者が行うべき業務である。国土交通省は、民間を含む全ての発注者に対して直接・間接を問わず設計図書の品質向上に努めさせ、契約の前後に関わらず、設計照査によって判明した条件変更については速やかに修正設計を行わせるよう指導していただきたい。また関係機関との調整、住民合意、用地確保、法定手続などがやむを得ず協議未完了のまま発注に至る場合は、四者間で共通の認識となるよう、完了後の対処方法を含め発注条件を明確に記載するよう徹底させていただきたい。

#### 3) 関係各所への周知徹底と運用確保

各種ガイドラインの運用においては、依然として組合員からは「出先の事務所や出張所の担当者によってバラツキがある」との声が減らない。担当者の理解度や解釈の違いに加え、各地方整備局により多様なルールが存在することによる混乱を極力減らすために、共通するルールについては名称等も含め統一化をはかり、関係各所への周知徹底と確認により適正な運用を確保し、更なる改善をはかっていただきたい。ルールや名称の統一化は、担当者のみならず受注者や民間発注者の理解促進にもつながるため、監督官庁として積極的な対応をお願いしたい。

#### 4) 各地方整備局の各種施策運用好事例の水平展開

国土交通省は、「いきいき現場づくり」「工事執行相談室の設置」「局職員による現場巡回」といった各地方整備局独自の取り組みについてとりまとめ、検証を行い、全地方整備局に対する好事例の更なる水平展開をはかって相乗効果をもたらしていただきたい。

## 4. 下流工程への負荷を軽減する建設生産システムの普及促進

建設産業は労働集約型の現地単品受注生産であるため、工場生産の様に一概にパターン化による生産性向上が難しい。上流工程である設計段階では不確定要素が多いため、図面承認やもの決めが工事工程のクリティカルパスとなり、結果として製作物の製造ラインやサブコン・専門工事業者へしわ寄せを来たし、後工程になるほど厳しい労働環境を強いられている。生産性向上かつ各段階での適切な工期確保のためにも、上流工程の諸問題を早期に解決するフロントローディング型の実施設計とし、下流工程への負荷を軽減する建設生産システムの普及促進を積極的に推進していただきたい。

### 1) 上流工程で諸課題を解決する建設生産システムの推進

事業の特性に応じ、設計段階から施工者が協力し、上流工程で諸課題を解決するフロントローディング型の実施設計にすることで設計図書の品質が向上し、製作物の早期発注が可能となり、プロジェクト全体工期の合理的な短縮や手戻りの少ない生産工程が可能になる。その結果、適切な施工期間が確保され、労務の平準化にも寄与する。そうした建設生産システムについて、国土交通省発注工事で試行・運用確認を行ない、監督官庁として官民を問わず全ての発注者や社会に対しその取り組み主旨や効果を広く普及していただきたい。導入に際しては、四者間の業務分担と責任範囲の明確化により、建設産業で働く者に極端な負荷が掛からないよう配慮いただきたい。

### 2) 施工を理解する人材を活用する建設プロジェクト運営方式の推進

発注者の意図を汲み事業を成功に導く、客観性を有した CM r 等のプロジェクトマネージャーの台頭が求められている。国土交通省には、プロジェクト全体の最適化をはかり下流工程への負荷を軽減させる、施工を理解する人材を活用する建設プロジェクト運営方式を推進していただきたい。

### 3) 設計の標準化・モジュール化によるプレキャスト化の推進

躯体工事においては、型枠大工の有効求人倍率が7倍を超えるなど、工事の遅延リスクを抱えている。労務確保がままならない状況では、歩掛りが崩れ、工程管理自体が機能不全となる。早急な対応としてプレキャスト化が有効である。プレキャスト化により躯体工事の工程・品質・安全管理が向上し、作業所の計画的な休日取得実現につながる。発注者、設計者、コンサルタント、施工者、メーカー等の関係者間協議により、設計の標準化、モジュール化を推し進めていただきたい。

### 4) 次世代型建設生産システムで活躍できる人材の量的確保と育成強化

深刻化している受発注者の技術者不足改善にむけ、次世代型建設生産システムで活躍できる人材の量的確保と育成強化をはかっていたいただきたい。具体的には、維持管理までを含めた発注者支援業務や CM 方式などで活躍できる人材のマネジメント教育の確立と、BIM・CIMなどを活用した新技術の普及促進のため、産官学で連携をはかり、監督官庁として他省庁との連携を含めた教育体制強化を推し進めていただきたい。

## 5. 産官学連携の建設産業PRでの中長期的な人材確保・育成

日建協では「建設産業の社会的役割と魅力、そしてゼネコンの仕事を正しく理解した上で一生の仕事として選択してもらいたい」との思いから、土木・建築系学科の大学生を対象に、2006年より出前講座を開催している。また、学生が学科を選んだ理由に「こどもの頃のものづくり体験」を挙げる声が多いことから、2015年より小学生むけ出前講座も開始し、小さな子どもたちや親、学校関係者にもものづくりの魅力を広める活動を始めている。喫緊の課題である技術者、技能労働者不足解消のため、今後も産官学で更なる連携をはかりながら積極的な建設産業のPRを進め、建設産業を担う次世代の確保・育成につなげていただきたい。また、建設産業で働く誰もがそれぞれの場所で最大限に活躍できるように、産官学で連携して多様な働き方を押し進めていただきたい。

### 1) 広報機会の拡大

行政機関、企業、労働組合などにより、建設産業の社会的役割や魅力を伝える出前講座が各所で実施されているが、開催にあたっては、コンテンツ作成などに相当な労力とコストを要する。また、子どもたちには座学より体験学習が有効であるが、ものづくり体験をさせるようなコンテンツが充実しているとはいえず、出前講座を「開催して欲しい学校等」と「開催したい関係者」とのマッチングも未だ不十分である。国土交通省には、ものづくり体験が出来る出前講座を充実させるとともに、建設産業全体に共通する魅力的なコンテンツを作成したり、出前講座のマッチング強化や取り組み事例の充実にも努めるなど、広報機会の拡大にむけて主導的な役割を果たしていただきたい。

### 2) こどもたちにむけた建設産業のPR

国土交通省は、建設産業の社会的役割や魅力をこどもたちに伝える機会（教科書への掲載、親子見学会の開催、社会科見学での建設現場訪問、ものづくり体験授業のキャリア教育への展開など）の創出にむけ、他省庁、教育機関及び他産業の企業に働きかけるなど、建設産業の積極的なPRを押し進めていただきたい。

### 3) 国民的イベント及び観光業との連携強化

国土交通省には、東京五輪関連やリニア新幹線など、地域で社会的注目度の高いプロジェクトを建設産業の重要な広告媒体と位置付け、積極的な建設産業のPRにつなげていただきたい。また、インフラツーリズムなど観光業との連携を通じ、広く国民全般に建設産業や社会資本整備に対する理解向上を促し、建設産業のイメージアップを押し進めていただきたい。

### 4) 誰もが活躍できる多様な働き方の推進

現在あらゆる産業で女性活躍の重要性が発信され、建設産業においても活躍推進に向けた積極的な取り組みが進められているが、制度や設備を整えるだけでは女性が活躍できる産業には成り得ない。そして、女性活躍のみならず誰もが活躍できる多様な働き方の推進こそが重要であるのは言うまでもない。多様な働き方を支える仕組みとして、例えば、ゼネコン退職者を登録した「ゼネコン人材バンク」を設立し、スポット工事管理やゼネコン保育園勤務、後進育成などに従事させることは有効であるが、個社の動きだけでは実現が難しい面もある。国土交通省には監督官庁として、産官学で連携して、多様な働き方を支える産業全体の新たなネットワークを構築していただきたい。更には、様々な立場・場所で働く性別や経験年数の異なるものの相互交流・相互理解・意識改革を促すため、意見交換会開催や多様な働き方の事例紹介、取り組みに前向きな企業等の支援などにより、個社の取り組みが充実しかつ実効性が高まるよう働きかけていただきたい。

## 6. 民間工事への波及

改正担い手三法の理念を社会全体へ確実に浸透させ、持続可能な建設産業を実現するためには、国土交通省発注工事が手本となり、他の公共工事のみならず、建設投資の6割を占める民間工事へも波及させていくことが必要不可欠である。作業所の4週8休実現にむけ、関係者の理解協力を得ながら、監督官庁として民間工事への波及にむけた取り組みを積極的に推し進めていただきたい。

### 1) 発注者・受注者間における建設業法令遵守ガイドラインの改訂など

平成23年8月に策定された発注者・受注者間における建設業法令遵守ガイドラインを、時勢に合わせて積極的に改定していただくと共に、その主旨を広く世間一般に啓蒙していただきたい。また、「駆け込みホットライン」や「建設業フォローアップ相談ダイヤル」等に寄せられる通報内容において、建設業法令遵守推進本部が問題と認識した事案に対しては、該当する建設業者へは実態調査が行われているが、「建設業フォローアップ相談ダイヤル受付状況」によると発注者の品確法違反を訴える声が少なくない。国土交通省には、問い合わせ内容を十分に検討のうえ、必要に応じ受発注者双方への実態調査を積極的に実施し、ガイドラインに基づいた対等な受発注者関係構築を促進していただきたい。

### 2) 発注者インセンティブなどの検討

民間工事においては事業収支や完成期日ありきのスケジュールが優先されるため、そこで働くものの4週8休の実現は困難である。国土交通省には監督官庁として、受注者にとっての適正工期が確保され、受注者の責によらない工程遅延にともなう工期延伸に対する民間発注者の理解醸成につなげるべく、適正な工期が評価される等の発注者インセンティブのあり方についてご検討いただきたい。

### 3) 工期設定の適切性を判断するための客観的指標の確立

事業の収支やスケジュールが優先される民間工事において、品質や安全、働くものの健康を担保するためには、事業スケジュールありきの短工期受発注を抑止しなければならない。しかし、見積等で提示される施工者の工程を相対的に比較することが、更なる工期ダンプを引き起こす要因となっている。工期の適切性を判断する客観的指標によって絶対的な評価を行うことが必要である。国土交通省は監督官庁として、客観的指標となる工期設定のあり方を示していただきたい。また、その考えのもと第三者機関等を活用し、確認申請時などのタイミングで工程の適切性を確認するなど、適正工期での受発注にむけ具体的に検討を推し進めていただきたい。

### 4) 民間経済団体への理解協力要請

民間工事への波及を推し進めるため、国土交通省は監督官庁として、経団連等の民間経済団体に対し、建設産業の担い手確保育成のため、適正工期や契約条件適正化にむけた更なる理解協力を要請していただきたい。

## 7. 技能労働者の処遇改善

技能労働者の賃金水準は全産業水準に比べて低く、土曜日や祝日に働かないと生活が成り立たないことが、作業所が休日に閉所できない一因となっている。担い手確保育成のためには建設産業に関わる関係者が一致団結していくことが必要であり、技能労働者の処遇改善は技術者の4週8休実現につながっている。国土交通省には監督官庁として、技能労働者の更なる処遇改善を、段階的かつ積極的に押し進めていただきたい。

### 1) 賃金向上と社会保険加入促進

建設産業の担い手確保・育成のために、4週8休が実現できる生活レベルへの労務単価の引き上げと社会保険加入促進を、引き続き推進していただきたい。

### 2) 技能労働者の多様な働き方実現

作業所で働く技能労働者の技能が正しく評価され、技能に見合った賃金が支払われるよう、「技能の見える化」を押し進めていただきたい。現在協議が進められている建設技能労働者の経験が蓄積されるシステムの構築にあたっては、更なる慎重な協議により、ユーザーである技能労働者の経済的・実務的負担を極力少なくし、ステータスやメリットを享受できるよう配慮いただきたい。

ICTを活用した労務需給のマッチングを視野に入れた環境整備を進め、重層下請構造を大幅に改善させることで労務の平準化をはかり、技能労働者も「常時雇用」「月給制」「完全週休2日制」「パート勤務」などの多様な働き方を選ぶことができる。このような様々な施策により、技能労働者の多様な働き方を押し進めていただきたい。

## その他

### 1. 単身赴任者の帰宅旅費の非課税化

単品現地生産かつ有期事業である建設作業所で働くものは、子女の教育の観点からも家族帯同が困難であり、その多くが単身赴任を余儀なくされている。帰宅旅費は所属会社から支給されるが、この旅費は税務上課税所得として取り扱われているため、実際に支払う旅費の分だけ「見掛け上の収入」が増えることによって所得税などの税率が上がり納税額が増える。また、保育料金が上がったり、高等学校等就学支援金制度の適用除外を受けるなどの実質的な負担増が生じている。建設産業は全国津々浦々まで赴任する機会が多く、更に近年の全国的な技術者不足によって、東日本大震災の復興事業を含め赴任の長期化かつ遠距離化の傾向が顕著である。東日本大震災の復興事業など、建設産業の社会貢献度の高さを鑑み、使命を胸に被災地復興に従事する者の生活を守るため、監督官庁として関係省庁に帰宅旅費非課税化を働きかけ、単身赴任で働くものの負担軽減を推し進めていただきたい。



# 協建日

国土交通省本省提言

2016.2