

日本建設産業職員労働組合協議会

2017年度 政策提言

～作業所での週休2日の実現にむけて～

2018年3月

文中以下のものは下記の通り扱っております

「作業所アンケート」


日建協作業所アンケート 2017年11月実施

サンプル数 土木632作業所 建築613作業所 計1,245作業所

「時短アンケート」

日建協時短アンケート 2017年12月実施

サンプル数 組合員13,797名

文中囲み 

上記作業所アンケート内の自由記述から引用したもの

【 】内の「【①国土交通省 道路 201511 】」は

【(現在勤務している作業所の発注者) (用途) (着工年月)】

を表す

目 次

はじめに . . . 3 p

I 作業所での週休2日の実現にむけて ～わたしたちの現状、提言の前に～

【約3割の組合員が建設業の4週8休は実現しないと思っている】 . . . 4 p

【作業所勤務者の休みと作業所の閉所状況と土曜閉所の必要性】 . . . 6 p

II 政策提言

1. 各種施策の確実な実施と波及について . . . 7 p

2. 国交省発注物件での取り組みについて . . . 8 p

3. 各種施策について . . . 10 p

4. キャリアアップシステムについて . . . 12 p

5. 帰宅旅費の非課税化について . . . 12 p

はじめに

国土交通省（国交省）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頂き、深く感謝申し上げます。

私ども日本建設産業職員労働組合協議会（日建協）は国交省の打ち出している各種施策が確実に実施されることが、建設産業で働くものの労働環境改善につながると考えています。建設産業の「働き方改革」にむけて、今現在建設産業で働くもの、これから建設産業を担うものにとって魅力ある産業となるよう、引き続き監督官庁としての指導力を発揮して頂きたいと存じます。

日建協では過去 40 年にわたり組合員に対し労働実態調査（約 1 万人を対象）を実施しています。2017 年 11 月の所定外労働時間は、全産業の月平均約 22 時間（連合調査）に対し、外勤の所定外労働時間は 65 時間と（2016 年調査 71 時間）改善を続けていますが、他産業と比較するとまだまだ高い値です。また、所定外労働時間が月 100 時間を超える割合も、改善されているとはいえ 15%（2016 年 20%）を少し下回った程度です。土曜日の休日取得率についても組合員個別で見ると向上していますが、未だ、月に 2 日取得が平均値となっています。土曜日が完全閉所となれば、所定外労働時間のさらなる改善がはかれると考えます。また、改正労働基準法の所定外労働年間 720 時間以下の法規制に適合させるためにも「4 週 8 閉所」へのより一層の取り組みが必要と考えます。

建設産業を支える担い手確保は喫緊の課題であるとともに、建設産業従事者の高齢化を見据えると、今後、産業が立ち行かなくなる可能性があります。こうした状況を打破するために、様々の施策を打ち出して頂いておりますが、建設産業に従事するものの労働環境改善にむけた取り組みをさらに早める必要があると考えます。

働くものに魅力ある産業になるためには、今実際に働いている私たちが働きがいを感じられるよう、私ども日建協も産業の魅力向上にむけ労働環境の改善に全力で取り組んでまいります。

本提言には、国交省が既に建設産業の再生にむけ取り組みを進めている内容も含まれておりますが、労働組合として特にお願いしたい項目について記載させて頂きました。本提言に対しご理解を頂くとともに前向きな対応を宜しくお願い致します。

I 作業所での週休2日の実現にむけて ～わたしたちの現状、提言の前に～

※週休2日とは原則土曜・日曜日を閉所して週休2日を取ることを指す

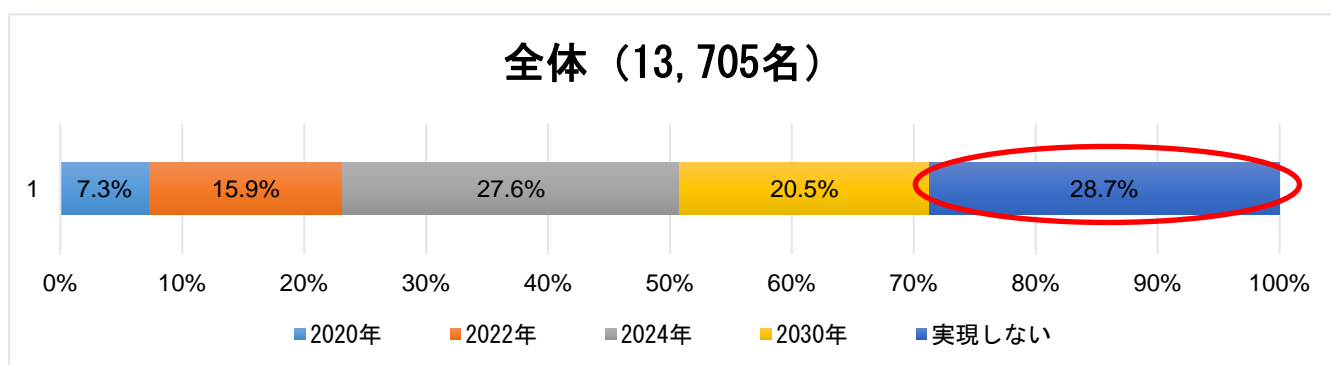
【約3割の組合員が建設業の4週8休は実現しないと思っている】

2017年12月に行った時短アンケートで「建設業で4週8休がいつ頃実現できるか」という設問に対して「実現しない」と答えた組合員は28.7%にのびました。また「外勤職」と「若い世代」でその傾向が強く出ている結果となっています。

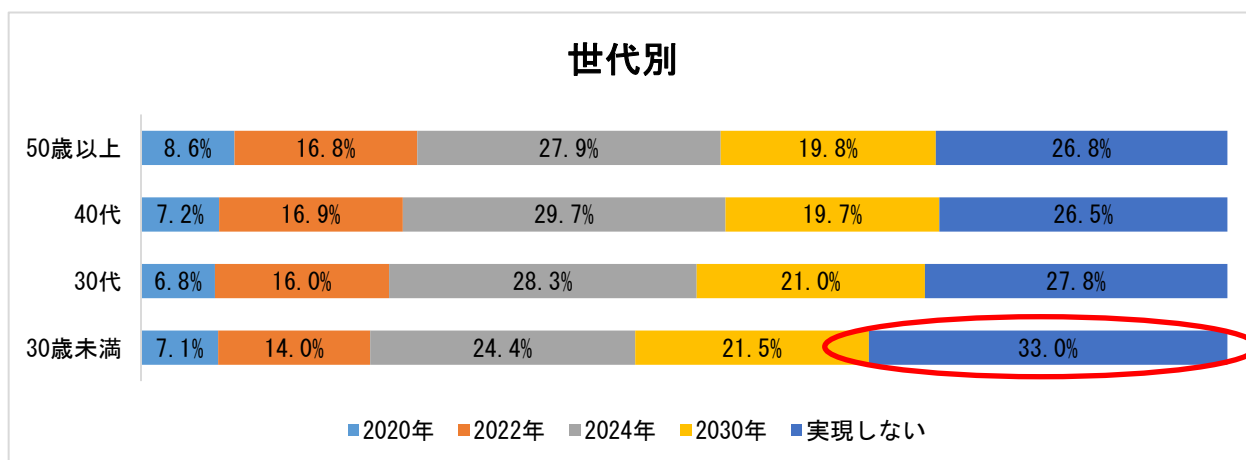
Q. 作業所における週休2日(原則、土曜閉所)はいつごろ実現すると思いますか

(選択肢)

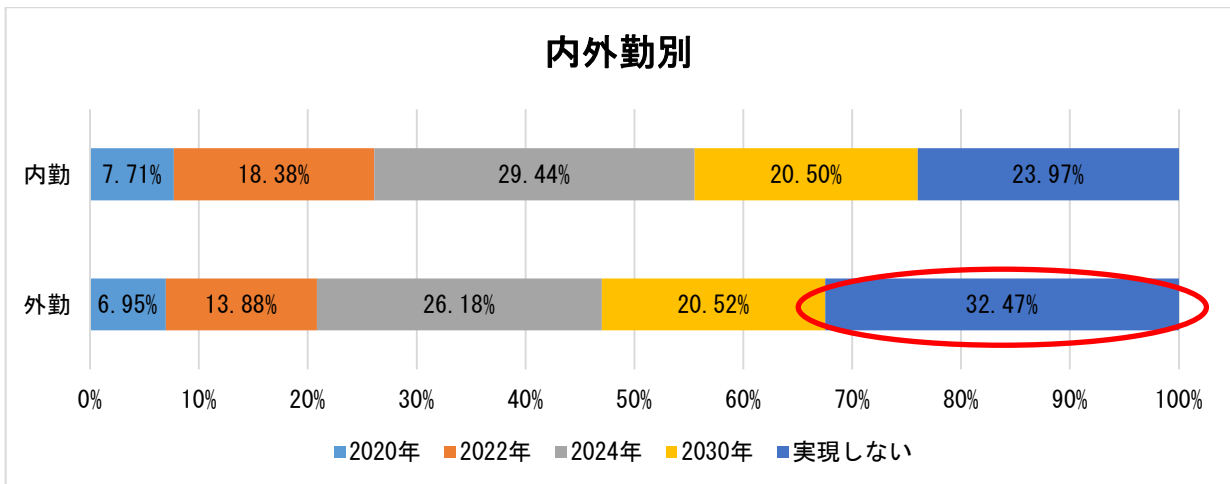
- ・2020年(東京五輪)
- ・2022年(日建連が目標とする期限)
- ・2024年(労働時間の罰則付き上限規制が建設産業に適用予定)
- ・2030年(規制の適用から数年～数十年後)
- ・実現しない



※ 「実現しない」と答えている組合員が3割近い



※ 「実現しない」と考えている比率は特に若い世代で高くなる



※ 特に外勤職で「実現しない」と考えている組合員が多い

【作業所勤務者の休みと作業所の閉所状況と土曜閉所の必要性】

	4 週○休	4 週○閉所
全作業所	6.00 休	5.23 閉所
土木	6.08 休	5.39 閉所
建築	5.94 休	5.07 閉所

2017 年 10 月に実施した作業所アンケートの結果では、わたしたち組合員の休みや閉所の現状は **4 週 6 休 5 閉所** が平均像です。

つまり「ひと月の内、作業所全体として土曜日を 1 日閉所して、その他 1 日を交代で休みをとる」という形です。

一般的な勤務時間を想定すると以下ようになります。

前提条件

- ・ 所定労働時間を 8 時間とする
- ・ 現場作業は 8 時から 17 時まで稼働する
- ・ 8 時から始まる朝礼の準備のため 7 時 30 分に出社する
- ・ 作業終了後 1 時間、事務作業をする

その条件下では定型的に

- ・ 毎日 1.5 時間の所定外労働時間が発生する
- ・ 土曜日に、平日と同様の形態で出勤した場合 9.5 時間の所定外労働が発生する

2018 年 3 月において上記の前提条件と平均的な土曜出社と閉所設定とした場合

平日 21 日 × 1.5 h = 31.5 h

土曜日 2 日 × 9.5 h = 19.0 h

祝日 1 日 × 9.5 h = 9.5 h

合計 **60h** (定型的な所定外労働時間)

当然ですが平日の残業が 1 時間で収まらないことも多いです。定型的な働き方を仮定した場合でもこの状態が 1 年間続くと、それだけで特別条項でも上回るこのできない時間 (年間 720 時間) に達してしまいます。

仮に土曜日の閉所が実現すれば $60h - 19h = 41h$ となりこれでやっと改正予定の労働基準法の原則の時間「月 4 5 時間」に到達します。しかしながらそれでも「年 360 時間」に収まることはできません。

II 政策提言

(各種施策の確実な実施と波及について)

提言 1. 各施策の民間への波及に一層の尽力をいただきたい

2017年度より国交省においては様々な施策がスタートしております。しかしながら作業所で働く組合員の多くは、まだその施策の波及および効果を感じられないことが、週休2日の実現性が乏しいと考えている一因ではないかと考えます。やはり建設市場で大多数を占める民間発注物件で各種施策が確実に実施されていくことが重要であると考えます。

日建協では労働基準法改正による「原則、月45時間かつ年間360時間」という一般則を実現するには、土曜日の閉所は不可欠なものだと考えています。しかしながら時短アンケートによると「4週8休（土曜閉所）が実現しない」と考えている組合員が約3割存在し、2024年に予定されている労働基準法改正の建設業への適用以降も実現しないと考えている組合員も含めると約半数に上ります。

民間への波及については

- ・石井国交大臣の不動産協会への協力要請
- ・建設業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議の開催と「建設工事における適正な工期設定等のためのガイドライン」の制定
- ・民間事業者との連絡会議の開催

など2017年度国交省では民間への波及について尽力をいただいております。

しかしながら先のアンケート結果でも多くの組合員が4週8休の実現に対して懐疑的に思っていることも事実です。これは国土交通省以外の発注者が現状で各施策を運用していないため、効果を実感していないことが大きいのではないかと考えます。引き続き民間事業者への波及については一層の尽力をいただきたく提言いたします。

(国交省発注物件での取り組みについて)

提言 2. 4週8休は立候補制ではなく原則化していただきたい

国土交通省発注工事においても4週8閉所が実現できているところはまだ少ないのが現状です。アンケート結果では4週4閉所以下が4割程度となっており、様々な施策が実施され始めた2017年度に着工した作業所においても4週8閉所以上は3割程度で、まだ施策の効果は出ていないようです。

「土曜閉所を実現するためには何が必要か」という質問では法律制定を求める声が「適切な工期設定での発注」に次いで多く挙がり、ある程度強制力を持った施策が求められています。

2017年度立候補制が始まった国交省の4週8休に対しての施策を原則化とする形での発注への変更を検討願いたく提言いたします。

【国土交通省発注工事でも4週8閉所が実現できている作業所はまだ少ない】

《国交省発注作業所での閉所状況》

152 作業所 平均 5.31 閉所

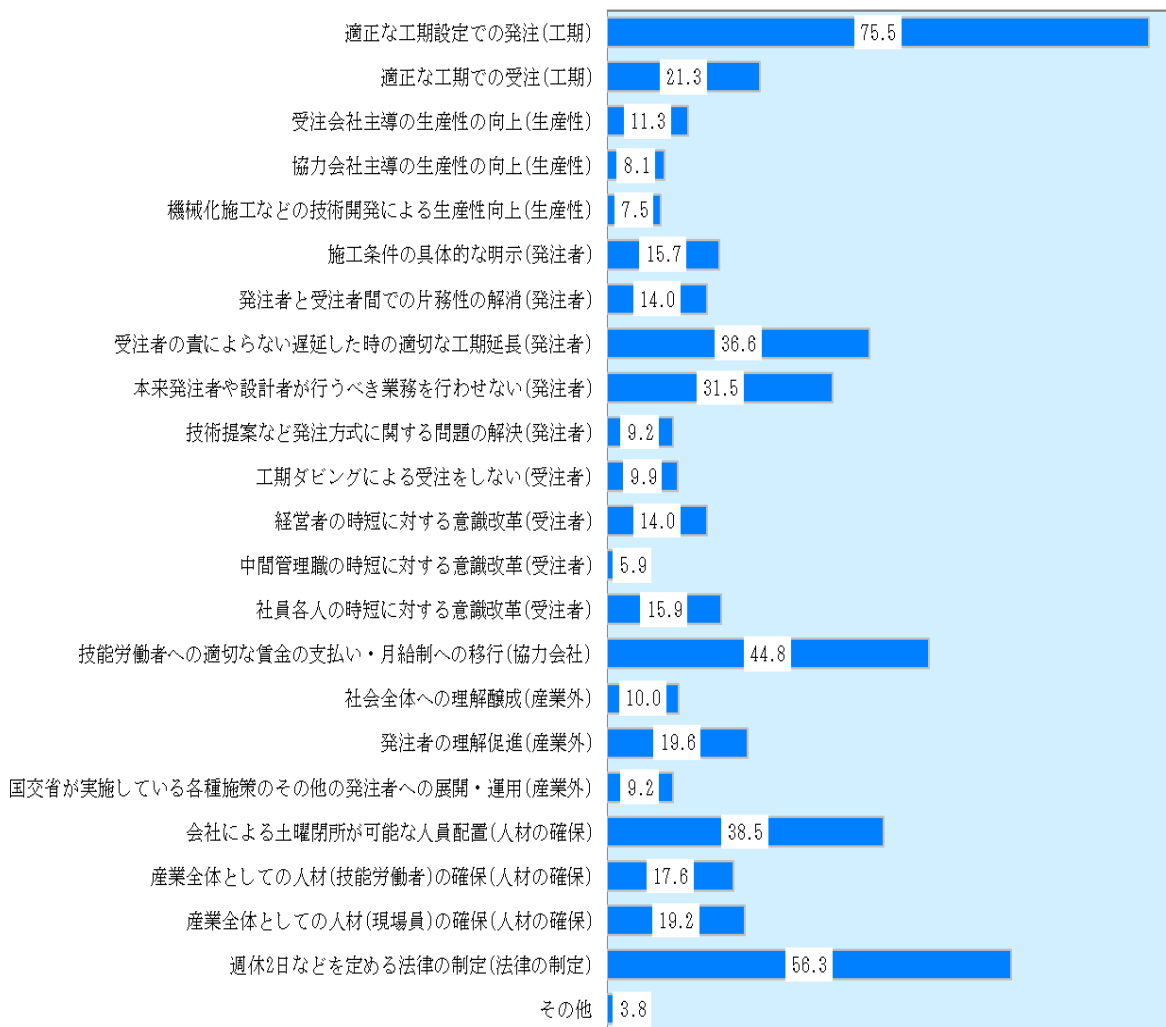
2017年9月の閉所状況(土曜:5日 日曜:4日 祝日:1日)

閉所状況	全体		2017年4月以降に着工した作業所	
	作業所数	比率	作業所数	比率
4週4閉所未満	16	10.5%	5	14.7%
4週4閉所	47	30.9%	8	23.5%
4週5閉所	36	23.7%	5	14.7%
4週6閉所	19	12.5%	4	11.8%
4週7閉所	8	5.3%	1	2.9%
4週8閉所	12	7.9%	2	5.9%
4週9閉所以上	14	9.2%	9	26.5%
合計	152		34	

作業所アンケートより

【多くの組合員は土曜閉所を実現するために法律の制定など強制力を望んでいる】

土曜閉所を実現するためには何が重要か



作業所アンケートより

(各種施策について)

提言 3. 各種施策についての確実な実施と随時の改善をしていただきたい

国土交通省では作業所に直接かかわる様々な施策を行っていますが、組合員は効果が無いと感じている施策もあるようです。私たち日建協は 32,000 人の組合員が加入しており、その大部分は日々作業所で奮闘しています。より良い施策とするために意見交換の場を作っていただきたいと考えます。

【各種施策に対する効果の感じ方は半々】

Q 各施策について特記仕様書などに記載はありますか。またその施策が運用されている場合効果を感じていますか。(国交省発注工事 146 作業所の結果)

	記載がある	運用されていて 効果を感じる	運用されているが、 効果を感じない
設計照査ガイドライン	61.0%	30.1%	26.7%
設計変更ガイドライン	84.3%	29.5%	28.1%
三者会議	93.8%	34.3%	23.3%
ワンデーレスポンス	82.2%	24.0%	35.6%
書類簡素化要領	38.4%	15.8%	26.0%
設計変更審査会	74.0%	22.6%	17.8%
工事一時中止ガイドライン	48.0%	15.8%	16.4%
余裕期間制度	13.0%	6.2%	5.5%
ASPなど情報共有システム	80.8%	56.9%	19.9%

《作業所アンケートの自由記述欄より》

設計変更審査会 自由意見

- ・受注者が発注者に設計変更項目を提示するとき、「どの条文に該当するから設計変更である」と説明するが、設計変更の前例が少ない場合、「前例がないから設計変更と認められない」と平気で言ってくる。

【 ①国土交通省 道路 201703 】

工事一時中止ガイドライン 自由意見

- ・工事一時中止がなかなか認められない状況にある。工事に着工できない現実があるのに各発注者が工事中止を渋る傾向にある
【 ④地方自治体(県・政令都市) 道路 201607 】
- ・工事一時中止ガイドラインについては、建前でしか運用していないように感じる。金額の変更を認めないように運用しているのでは？
【 ①国土交通省 その他 201501 】

ワンデーレスポンス 自由意見

- ・提出書類についてもワンデーレスポンスであったことは一度もない。（書面上の決裁日はワンデー）
【 ④地方自治体(県・政令都市) その他 201204 】
- ・「ワンデーレスポンス」してもらったことがないどころか、協議書が承認されていても、設計変更時に「局が認められないと言っている」との理由から、協議内容が大きく変更したことがある。
【 ①国土交通省 道路 201703 】
- ・とりあえずの回答はもらえるものの、具体的でないので意味がないと感じる
【 ④地方自治体(県・政令都市) 港湾 201510 】
- ・質問に質問を返されたり、受注者側の資料作成を要求されたりするケースがあるため、効果的に運用されるとは思えない。
【 ⑧民間公益企業(道路) 道路 201512 】
- ・事実上、日付上でのワンデーレスポンスになっている
【 ①国土交通省 道路 201511 】

施策全体について

- ・各々の施策について、ガイドラインを読むとかなりいいことが書いてあるが、発注者側がまったくそれを履行する気が無いので、まったく役に立っていないのが現状。以前国土交通省の工事を担当したことがあるが、発注者の担当者は、それを履行しようとすると同部署の誰かのミスが浮き彫りになることを恐れ、絶対に受け入れてくれな
【 ④地方自治体(県・政令都市) 上下水道施設 201602 】

(キャリアアップシステムについて)

提言 4. キャリアアップシステムの利用により、工事安全書類の省力化ができるようなシステムとしていただきたい

現在国交省においてはキャリアアップシステムの構築を推進されております。一義には個々の技能者が、その有する技能と経験に応じた適正な評価や処遇を受けられる環境を整備することかと思えます。概要を拝見するとそのシステム内には技能者に関する様々なデータが記載されるシステムになるようです。

作業所では技能者の資格などの有効期限のチェックや書類のファイリングなどの業務に多くの時間が割かれています。省力化のためにペーパーレス化も視野に入れた、工事安全書類に利用できるシステムとしていただけるようお願いします。

(帰宅旅費の非課税化について)

提言 5. 帰宅旅費の非課税化にお力添えを頂きたい

時短アンケートによると、16.2%の組合員が単身赴任をして仕事にあたっており、多くの会社で帰宅旅費として月に何回か家族の元に帰るために旅費を支給しています。手当てとして支給されている場合もあるようですが、多くは実費支給（領収書などの提出が必要）となっており以下の事象が発生しています。

- ① 見かけ上の収入が多くなり、受けられるべき国や自治体からの手当などに制限が出る
- ② 実費支給で経済的メリットがないにもかかわらず課税所得とみなされる
- ③ 単身赴任を終えた翌年に、前年の収入をベースとした地方税の徴収があり負担感が大きくなる

各会社の人員の事情により単身赴任をしている場合もありますが、東北や熊本の震災復興のため、単身赴任をしている組合員も少なくありません。また週休2日が進んでいくことにより家に帰れる機会は拡大していくべきですが、手取り収入はダウンする場合があります。

国交省においては所轄外の事項とは思われますが、建設業における働き方改革に逆行する現状でありますので、改正のために力添えをいただければと考えます。

以上