

日建協 2021 年政策提言書

2021 年 3 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（以下：国交省）におかれましては、日頃より建設産業の構造的な問題の改善にご尽力頂き、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（以下：日建協）は1954年の結成以来、下記理念のもと、日々活動をしております。

- ・私たちは、建設産業を通じて社会に貢献する。
- ・私たちは、私たちの働く建設産業の健全な発展・魅力化をめざす。
- ・私たちは、働きがい生きがいある職場と、ゆとりと潤いある生活の実現をめざす。

日建協は、産業の魅力化や組合員の健康面の観点から、作業所における4週8閉所の推進、長時間労働の解消、一般社会の理解醸成に重点をおいて活動しており、「新・担い手3法」に関する国交省の取り組みや各種施策と思いは一致しているものと考えます。働く者にとって魅力ある産業になるために、建設産業に従事するすべての人が働きがいを感じられるよう、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おります。

建設産業が抱える問題の中でも、担い手確保は喫緊の課題です。建設産業従事者の高齢化の現状を見据えると、このままでは将来、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、建設産業に従事する者の労働環境改善にむけた取り組みを加速的に前進させる必要があると考えます。

2020年は新型コロナウイルス感染症の流行により、テレワークや在宅勤務が広がる中、建設産業は社会基盤を維持するためのエッセンシャルワーカーとしての責任があることを認識した年でした。また、10月に施行された「改正建設業法」において、著しく短い工期による請負契約の締結の禁止が明記され、それに伴い「工期に関する基準」が策定されたことは、建設産業にとって大変画期的なことだと感じています。時間外労働の罰則付き上限規制の適用を3年後に控えた建設産業にとっては、長時間労働の解消にむけた政労使の取り組みへの追い風となり、ますます働き方改革が進むことを期待しております。

建設産業の「働き方改革」にむけて、建設産業で働く者、これからの建設産業を担う者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。本提言には、国交省が既に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いたしました。ご理解を頂くとともに、実現に向けた前向きなご対応を宜しくお願い申し上げます。

目 次

1. 改正建設業法の適正な運用について	3
提言1： 「著しく短い工期による請負契約締結の禁止」の周知と運用の徹底を ： 補助金等の交付条件に「著しく短い工期による請負契約締結の禁止」の遵守義務 の明示を	
提言2： 駆け込みホットラインの適正な運用のため、第三者機関（委員会）の設置を ： 駆け込みホットラインで扱った事例について、判断結果の情報公開を ： 駆け込みホットラインへの通報者の保護制度の確立を	
2. 週休2日（原則土曜閉所）の実現にむけて	7
提言3： 国交省以外の発注者に対し、週休2日の働きかけを ： 改修・リニューアル工事においても週休2日となるよう働きかけを	
提言4： 工事着手前に実施工期を検証する「着工許可制度」の制定、並びに「制度の確認・ 監視機関」の設立を	
3. 時間外労働の削減にむけて	11
提言5： 国交省発注工事で短時間稼働モデル作業所の試行を	
提言6： 工事情報共有化システム（ASP）の推進を ： 遠隔臨場の全国での標準化を	
4. 国土交通省 各施策の普及・改善について	17
提言7： ワンデーレスポンスの確実な実施を	
提言8： ウィークリースタンスを国交省発注の全ての工事への適用を	
提言9： 工事一時中止ガイドラインの適切な運用を ： 一時中止条件について明確化を	
5. 技能労働者の処遇改善について	23
提言10： 建設キャリアアップシステムの普及にむけた周知・広報活動を ： 「建設キャリアアップシステム活用モデル工事」の適用範囲の拡大を	
提言11： 技能労働者へ、適正な賃金が支払われているかを確認するための制度の構築を	
6. 外国人技能労働者の労働環境改善について	27
提言12： 安全標識の図記号の統一と多言語表記の定着のための働きかけを	

7. 新型コロナウイルス感染症への対応について 29
- 提言 13： パンデミックの際には建設工事従事者の健康を最優先とした指示（通達）を
： 緊急性の低い工事については、国より工事の中止指示を
- 提言 14： 民間工事標請負契約約款において、受注者の不可抗力に関する発注者の費用負担
義務の明示を
8. 単身赴任者の帰宅旅費の非課税化にむけて 33
- 提言 15： 所轄官庁として現状の理解と非課税化にむけてお力添えを

1. 改正建設業法の適正な運用について

【提言1】

- ・改正建設業法における「著しく短い工期による請負契約締結の禁止」について、すべての発注者への更なる周知と運用の徹底をお願いします。
- ・発注者団体や事業主（者）へ周知する方策の一つとして、国や地方自治体の補助金等の交付条件の中に、建設業法「著しく短い工期による請負契約締結の禁止」の遵守義務の明記をお願いします。

2020年10月に改正建設業法が施行となり、それにより「著しく短い工期による請負契約の締結の禁止」が盛り込まれ、あわせて「工期に関する基準」が策定、公表されました。さらに、違反した場合に民間も含めて発注者に罰則が与えられることになったことは、建設業界にとって画期的なことであり、適正工期での受発注や週休2日の実現、長時間労働の解消にとって追い風となると感じております。

改正建設業法における「著しく短い工期による請負契約締結の禁止」については、国交省において色々な方法で周知を図っていただいておりますが、建設業に限らずすべての発注者へ周知が必要です。今後もあらゆる機会において、内容の周知と運用の徹底に努めていただきますようお願いいたします。

国及び地方自治体の補助金事業では、予算執行の制限から事業の完了期限が決められ、それが原因で施工者に対して厳しい工期が求められることが多々あります。そこで、国交省に限らず、全ての省庁や地方自治体において、補助金の交付条件の中に建設業法「著しく短い工期による請負契約締結の禁止」の遵守義務を明記して頂きたいと考えます。補助金の執行に際しては、関連法令の遵守が謳われているとは思いますが、あえて明記することで発注者の認知度が高まり、ひいては広く民間発注者への拡大が期待できると考えます。

【提言2】

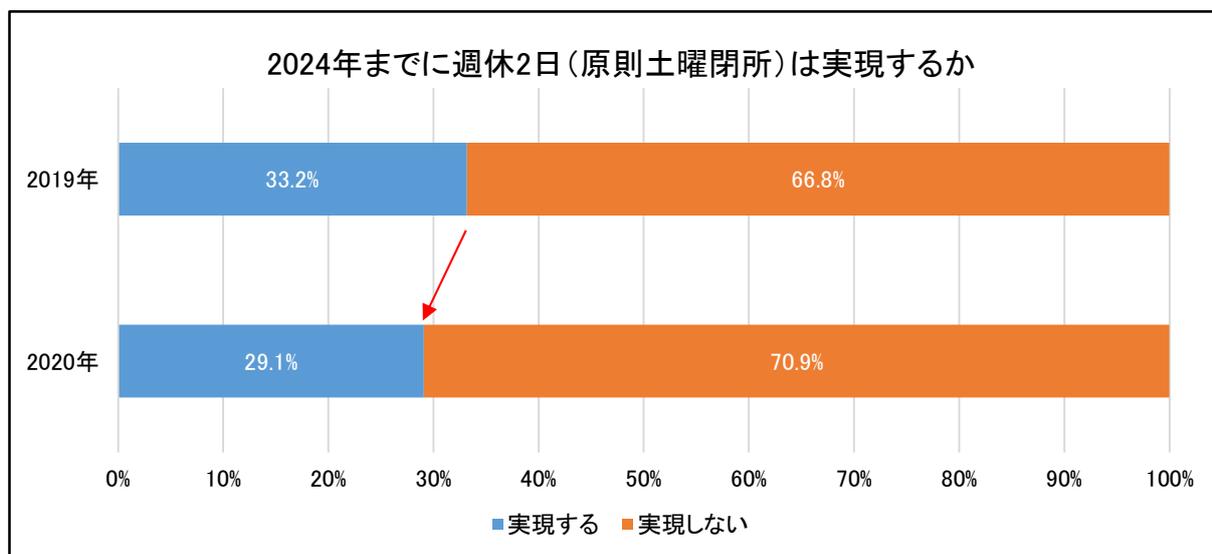
- ・駆け込みホットラインの適正な運用のために、著しく短い工期かどうかを公平に審査する第三者機関（委員会）の設置をお願いします。
- ・「著しく短い工期」の概念を定着させるため、駆け込みホットラインで扱った事例については、その判断結果の情報公開をお願いします。
- ・駆け込みホットラインへの通報者の保護制度の確立をお願いします。

「著しく短い工期」に抵触するとして駆け込みホットラインに通報があった場合には、建設業法令遵守推進本部が対応することになってはいますが、全ての関係者（発注者・受注者、元請け・下請け）が納得する判定を下すためには、公平な立場で審査をする第三者機関（委員会）の設置が必要であると考えます。

駆け込みホットラインに通報があって対応した案件については、通報の内容とその結果、及び結論に至った判断基準について、国土交通省のホームページなどで情報公開をしていただきたいと思います。裁判の判例と同様に、情報公開することで、「著しく短い工期」の判断基準を業界内に明示できるものと考えます。

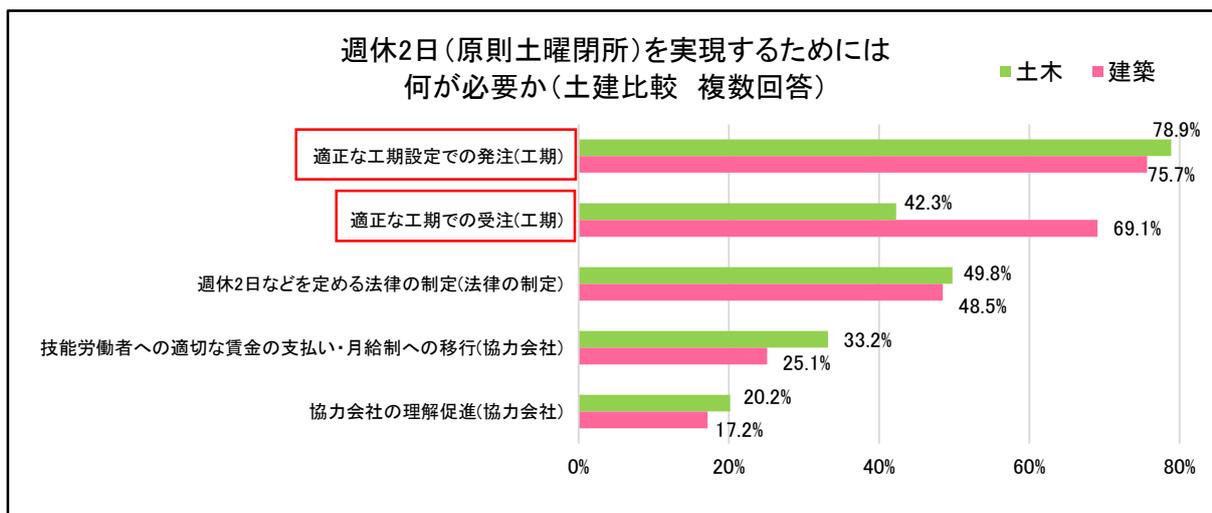
駆け込みホットラインへの通報は、通報者が特定された場合に不利益を被ることが考えられます。そのため、公益通報者保護法のような制度の確立が必要であると考えます。

作業所アンケートによると、「(時間外労働の罰則付き上限規制が建設業に適用となる) 2024年までに週休2日(原則土曜閉所)は実現すると思いますか」という設問に対し、70.9%が「実現しない」と回答し、昨年調査より増加しています。



※作業所アンケートより

また、「週休2日を実現するためには何が必要か」という設問では、「適正な工期設定での発注」が最も多く回答され、次いで建築で「適正な工期での受注」という結果になりました。



※作業所アンケートより

週休2日の実現や長時間労働の解消にとって、適正工期の確保が最も重要な要素となりますので、我々は改正建設業法の適正な運用に高い期待を抱いています。

2024年までに週休2日（原則土曜閉所）が実現しないと思う理由について、工期に関する意見が多くありました。

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・工事の中には、昨年度予算のため年度内に工期完了するように班数を増やした机上の工程により工期が設定されている工事もあり、工期延伸を打診しても発注者が受け入れない以上、受注者側の努力だけでは週休2日、4週8閉所を実現するのは難しい。

（国土交通省 関東地方整備局／橋梁補修／45歳～49歳）

- ・供用開始時期が決まっていることを理由に、発注時の工期設定に問題点がある場合や、設計変更により工期が伸びてしまう場合でも、工期の延伸が受け入れられない事が多い。それにより結果的に厳しい工期となってしまう。このことが改善されない限り、実現は難しいと考える。

（地方自治体（県・政令都市）／道路（改良）／50歳～54歳）

- ・官庁ですら施工者に工期短縮を求めて、4週8休に難色を示す責任者（担当者）が多い。

（その他中央官庁／事務所・庁舎／35歳～39歳）

- ・4週8閉所の考えが、工期を設定する役所や設計事務所へ浸透していない。職人の数が毎年減り技術も後退している中で、今までの出来高の考えでは工事を進められない。

（地方自治体／その他／50歳～54歳）

- ・民間発注者は、一日でも早い供用開始を目指すため、受注者の週休2日や4週8閉所への理解が乏しい。発注者はきちんと休むし、有給も確実に取得しているのに、受注者が休むことに協力的ではない。現状の体制では、施工者側の努力のみでは4週6休くらいが限界である。4週8閉所を実現させるためには、発注者側への働きかけが必要不可欠である。建設業の組合や団体を通して、発注者に働きかけてほしい。

（民間公益企業（鉄道）／リニア関連／40歳～44歳）

- ・民間工事では、請負金額と同様に工期も受注競争の要因となっており、4週8閉所の実施は受注したゼネコン側の課題である。4週8閉所を実施する・しないに関わらず、発注者は事業計画を順守してくれればそれでいいと考えている。

（民間企業（製造業）／工場・生産施設／50歳～54歳）

- ・働き方改革が広がる中、発注者が、4週8休（8閉所）の工期を前提とした事業計画を立てない限り実現しないと思います。

（民間企業（不動産業）／住宅（分譲）／50歳～54歳）

2. 週休2日（原則土曜閉所）の実現にむけて

【提言3】

- ・ 国交省以外のすべての発注者に対し、週休2日での発注となるよう働きかけをお願いします。
- ・ 近年、民間工事において増加傾向にある、改修・リニューアル工事においても週休2日の工期となるよう働きかけをお願いします。

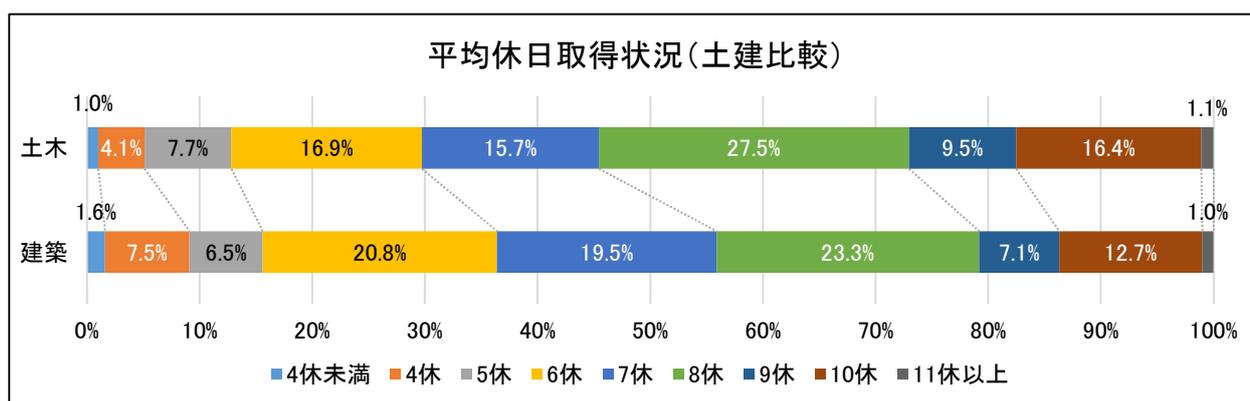
国交省においては、2024年度より原則すべての工事において、発注者指定型による週休2日での発注を目指していることは承知しています。しかし、作業所アンケートでは70.9%が2024年までに週休2日は実現しないと回答しています。建設産業で週休2日が定着するために、国交省以外の中央官庁、地方自治体及び民間発注者に対して、週休2日での発注となるよう働きかけをお願いします。

また、近年、民間工事において増加傾向にある改修・リニューアル工事では、土日祝日の施工が求められることもあります。その場合には休日を平日へ振り替えるなどの対策を講じておりますが、発注者との打ち合わせや電話がかかってくるなど、実際には休めない現状があります。作業所アンケートでは、改修・リニューアル工事においても週休2日の実現を求める声が多く挙がりました。

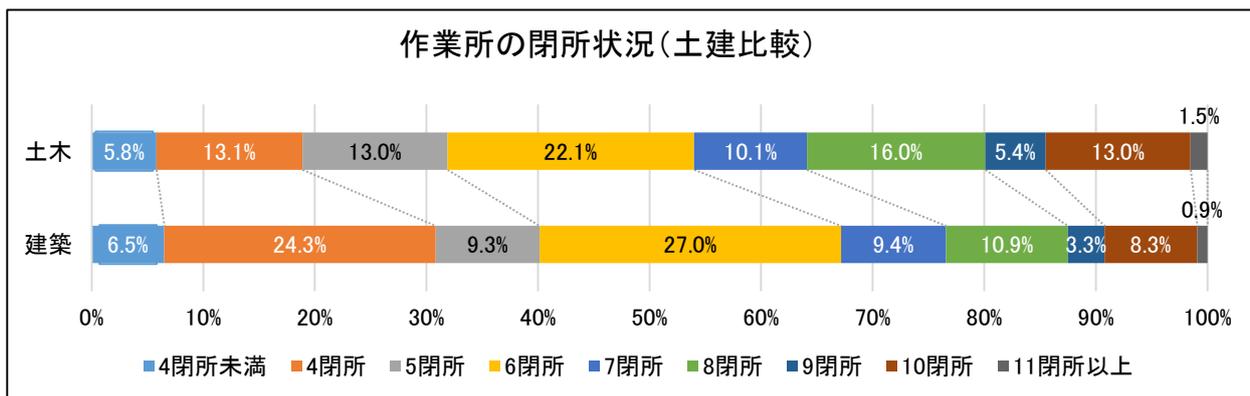
【提言4】 ※昨年度より継続要望

工事着手前に実施工期を検証する「着工許可制度」の制定、並びに「制度の確認・監視機関」の設立をお願いします。

国交省発注工事においては、災害復旧などの緊急工事を除き、週休2日の工期設定で発注されていることは承知しています。しかし、建築工事においてはその大半が民間発注者であり、公共工事の多い土木と比べ、休日取得・閉所日数は共に少なくなっています。

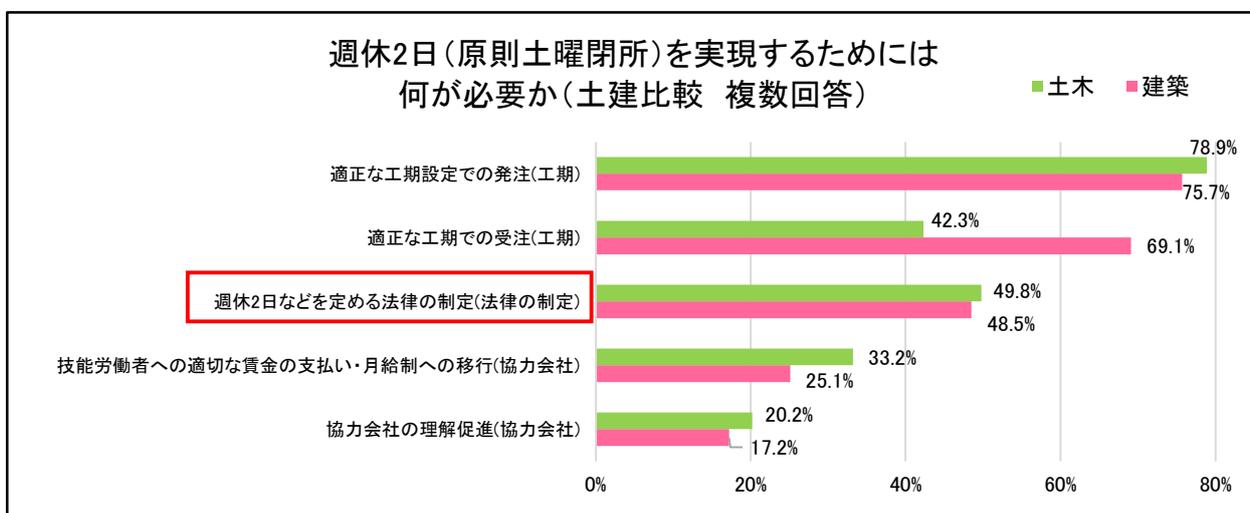


※作業所アンケートより



※作業所アンケートより

また、「週休2日を実現するためには何が必要か」という設問では、「適正な工期設定での発注・受注」に次いで、「週休2日などを定める法律の制定」が挙げられました。



※作業所アンケートより

民間建築工事では発注者の事業計画に基づき工期を設定しており、受注者が土日閉所の工期を要望しても受け入れてもらえることは少なく、各企業（ゼネコン）は苦慮しています。発注者の全体事業スケジュールにおいて、設計期間、工事期間の境は曖昧で、着工までの遅れのしわよせは施工者にきます。また、工事の発注時に施工者が見積書と工程表を提出するケースも多くあり、受注することを目的として工期ダンピングが発生する可能性があります。そのような状況では働き方改革にむけた休日取得は厳しい状態です。

著しく短い工期の禁止に違反した場合の措置として、通報を受けた許可行政庁により発注者への指示を講じていただけることは承知していますが、この制度は通報があることが前提となっています。しかし、受発注者間の関係性を考えると、現実的に通報は難しいのではないかと考えます。

そこで、建築確認申請と同じく着工前に工期を検証し、適正でなければ着工を許可しない制度と、その制度を監視する機関が設置されれば、発注者・設計者共に短い工期では事業が進まないことを理解し、施工者も土日閉所前提で工程を考えるため、工期ダンピングの撲滅につながると考えます。

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・週休2日について発注者主体で実施しているのは良いと思う。しかし、発注工期と内容が週休2日を取れるようにはなっていないので、工期設定について柔軟に対応してほしい。建設業で働く人が少ないため計画工程通りに技能労働者を集めることが出来ない現状であるため、おのずと少ない人員で施工するため工期が延びてしまう。こういう事象は工期延長の材料にならないので週休2日を推進しても現場は週休2日をとれない。
（国土交通省 北海道開発局／港湾 護岸・岸壁／45～49歳）
- ・発注者の工期設定は土日祝日を見込んでいっているとされているが、現状休む余裕のない工程となっている。実現するためには現状の工期設定の1.2倍程度の工期とする必要がある。
（国土交通省 関東地方整備局／道路（新設） 土工／50～54歳）
- ・国交省工事では週休2日制が導入されてきているが、民間工事ではまだまだ発注者の理解が低い、国交省が主体となって指導をしてほしい。
（国土交通省 東北地方整備局／道路（新設）／35歳～39歳）
- ・官庁ですら、工期短縮を求めて4週8休に難色を示す責任者（担当者）も多い。
（その他中央官庁／事務所・庁舎／35歳～39歳）
- ・特にリニューアル工事については、土日祝日に作業を行うケースが多い為。平日を含めた代休（閉所）であれば限りなく可能だと思う。但し、これには発注者の理解も必要と思われる。
（民間企業（製造業）／文化・教育施設／55歳～59歳）
- ・特にリニューアル現場は発注者の事業スケジュール・場内の稼働状況が優先になり閉所できない場合がある。竣工近くなると、順調に推移していればよいが、遅れてくると閉所している状況ではなくなる。（安全を考えると輻輳作業も危険であるので）
（投資法人／倉庫・物流施設／50歳～54歳）
- ・大規模なモデル現場等なら実現できるかもしれないが、小規模物件やリニューアル物件においては、元々の予算が少ないため、4週8閉所するにあたっての工期延長分の現場管理費が補えないので、週休2日は実現しないと思う。
（個人オーナー／住宅（賃貸・自家使用）／35歳未満）
- ・全工種の工程が反映されておらず、工程が収まっていない。年度内完工ありきで工期設定しているため、年度を繰り越して工期延伸させていただけない。
（国土交通省 関東地方整備局／空港関連施設／40歳～44歳）

- 適切な工期設定をされていなくて、工期末ありきの逆算式で工期設定されている。工事量に対しての必要な工事期間を算出し、工期として設定すべきである。
(国土交通省 九州地方整備局／港湾／45 歳～49 歳)
- 設計遅れによる工期延長は認められないケースが多々ある為、計画通知（確認申請）の審査対象に工程を含むべきである。
(－／宿泊・福利施設／50 歳～54 歳)
- 4 週 8 閉所での工期設定がされていない。竣工日ありきで、適正工期であるか検証されていない場合が多い。
(再開発組合／住宅(分譲)／40 歳～44 歳)

3. 時間外労働の削減にむけて

【提言5】 ※昨年度より継続要望

多くの作業所で採用されている8時～17時という作業の稼働時間を、9時～16時とする短時間稼働モデル作業所の試行を国交省発注工事でお願いします。

2024年の時間外労働の罰則付き上限規制の適用にむけ、働き方改革を進めて時短に取り組んでいるところですが、受注者側の取り組みだけでは残業時間の削減には限界があります。多くの作業所では稼働時間が8時～17時となっていますが、現場を稼働させるためにはその前後に準備や後片付けなどの業務が発生します。しかし、それらの業務は現場の稼働時間に含まれておらず、必然的にこれらの業務は所定外労働時間での作業となり、長時間労働を発生させる要因の一つと考えられます。

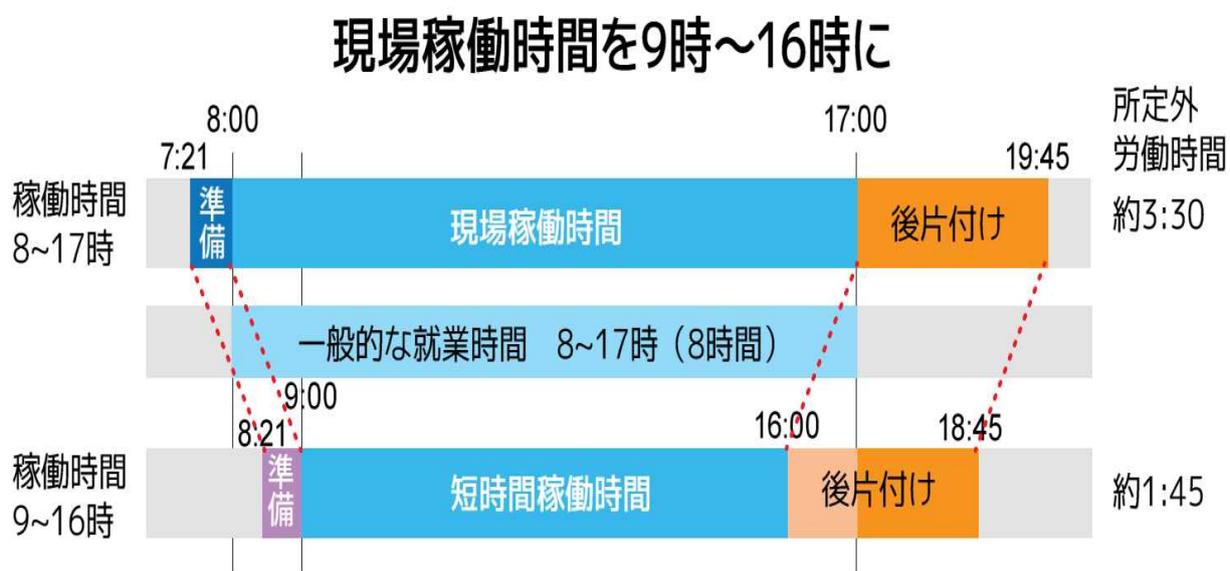


図 3-1

平日の一日の過ごし方

	自宅を出る時刻	朝の通勤時間	会社到着時刻	会社に居る時間	退社時刻	帰りの通勤時間	帰宅時刻
2018年全体	6:51	0:49	7:41	11:38	19:19	1:00	20:19
内勤	7:06	0:59	8:06	10:41	18:47	1:13	20:01
外勤	6:39	0:42	7:21	12:24	19:45	0:49	20:34

図 3-2 ※2018年時短アンケート兼生活実態・意識調査より

時短アンケート（図 3-1, 3-2）によると、外勤者の出退勤の平均時刻は、出勤が7時21分、退勤が19時45分となっており、1日あたり約3.5時間の所定外労働が発生しています。このままでは週休2日が実現したとしても、3.5時間×20日=70時間となり、時間外労働の罰則付き上限規制違反となってしまいます。業界としても稼働時間前後の時間削減に取り組んでおりますが、準備や後片付けといった作業は、安全に高品質なものを作るうえで非常に重要となりますので、大幅に時間を削減するのが難しい状況です。

稼働時間を9時～16時に短縮にできれば、準備や後片付けなどの業務を含めたとしても1日当たりの時間外労働時間が1.45時間に抑えることができます。週休2日実現が条件ではありますが、1.45時間×20日=35時間となりますので、時間外労働の罰則付き上限規制の範囲内で工事を進めることが可能となります。

作業稼働時間については本来、受注者の専権事項であることは承知していますが、現状は歩掛りや工程、労務単価を設定する際は全て1日8時間稼働として算出しており、一民間企業が取り組むには問題が大きく非常に困難だと考えます。まずは、国交省直轄工事で試行していただき、問題ないようでしたら、その他官庁工事や民間工事への波及もお願いします。

時短アンケートによれば、全体的に平均所定外労働時間は減少傾向にあります。外勤の所定外労働時間は依然として多いといえます。（図 3-3）

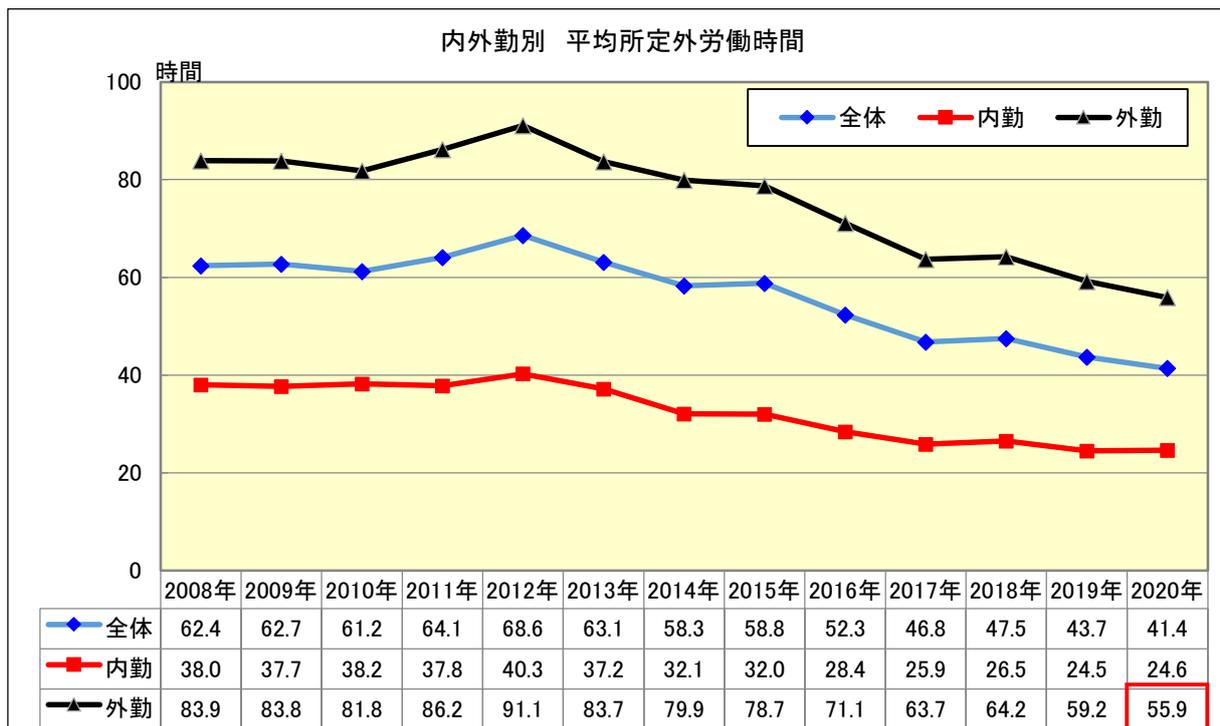


図 3-3

※時短アンケートより

所定外労働時間の分布図では、80時間以上の外勤組合員が18.6%もいます。生産性向上や業務効率化が進められており、外勤の平均所定外労働時間は減少していますが、2024年までに時間外労働の罰則付き上限規制の超過者をなくすのは、容易なことではありません。(図3-4)

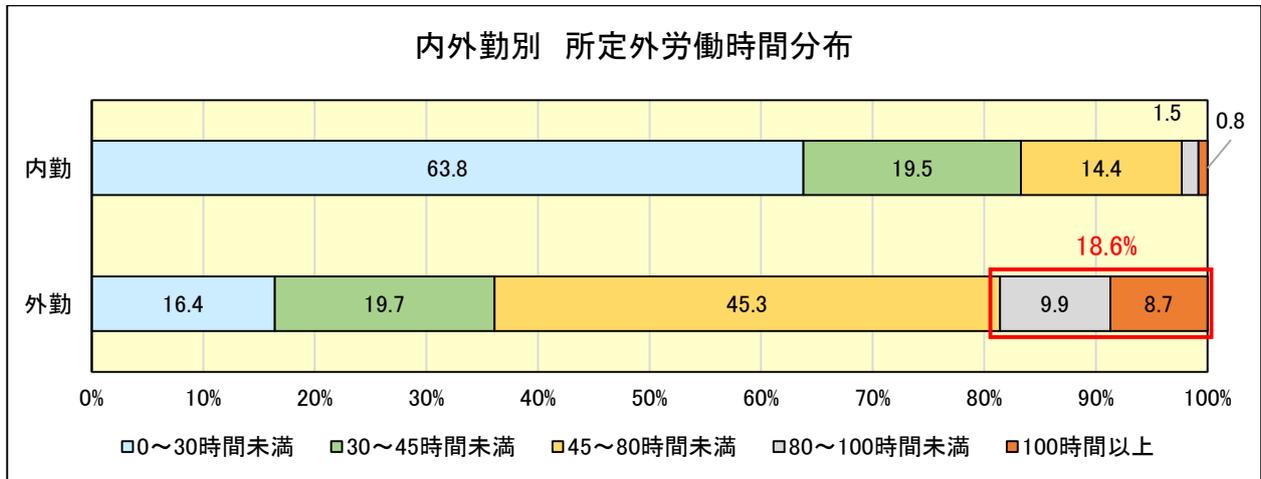


図3-4

※時短アンケートより

また、同アンケートによると建設産業に魅力を感じない理由として「労働時間が長い」が最も多い結果となりました。担い手確保のためにも、時間外労働時間を削減していく必要があります。

(図3-5)

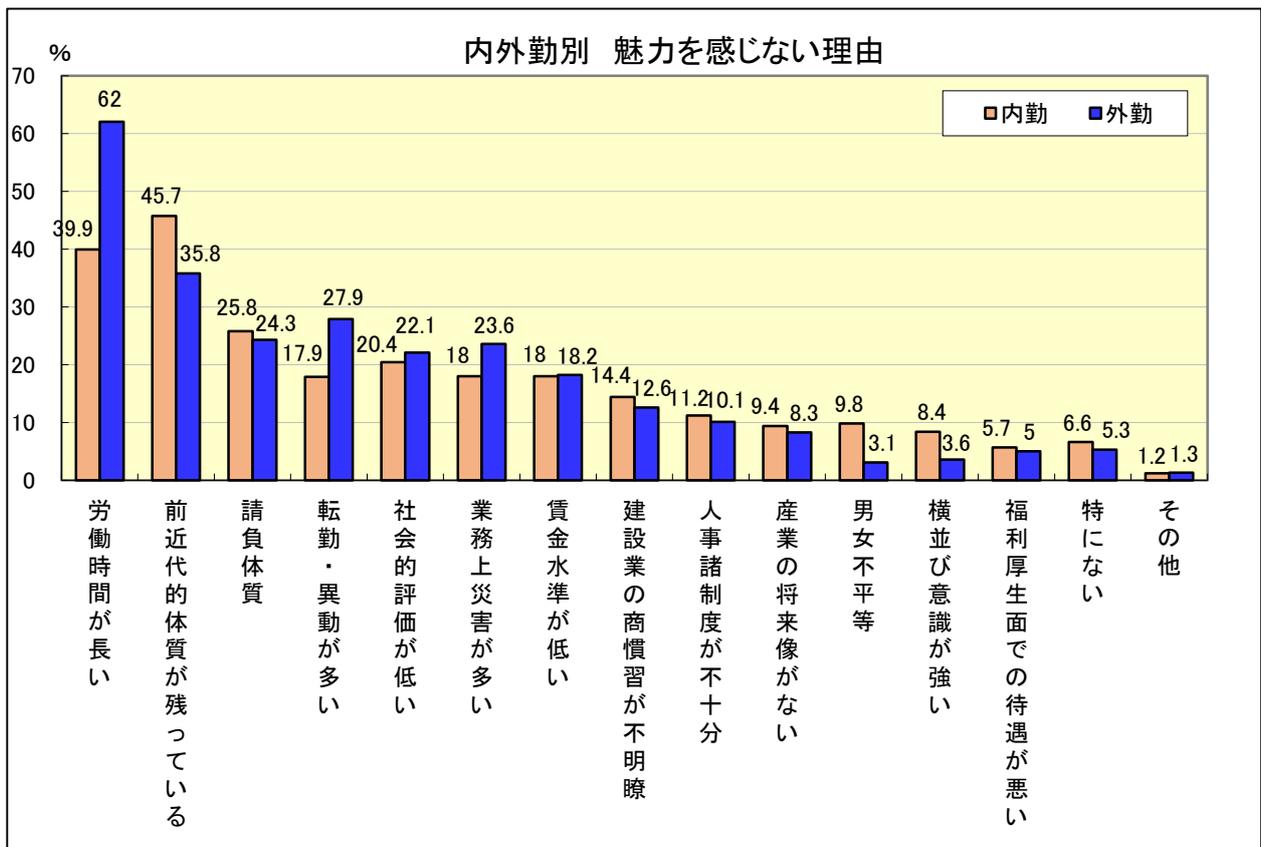


図3-5

※時短アンケートより

建設産業全体で生産性の向上に向けて取り組みを進めておりますが、作業所アンケートの「週休2日（原則土曜閉所）を実現するためには何が必要か」という設問では「生産性の向上」と答えた作業所は土木建築ともに20%ほどにとどまりました。既に生産性向上についての取り組みは進んでおり、自助努力だけでは劇的な改善は難しいと考える組合員が多いことがうかがえます。（図3-6）

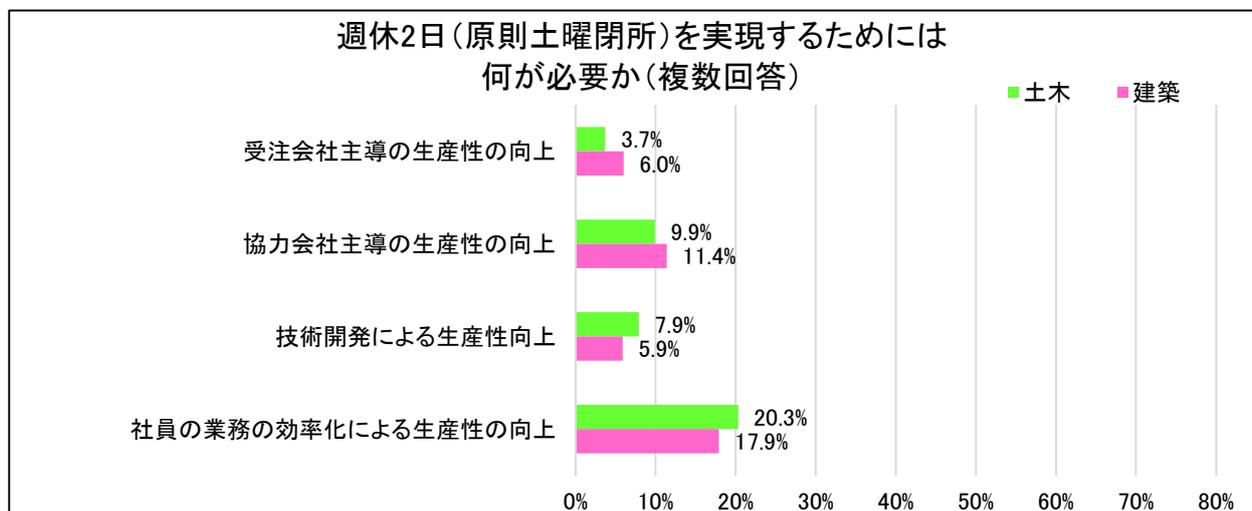


図3-6

※作業所アンケートより

日建協が大学生を対象に行っている出前講座のアンケートにおいても、ゼネコンを希望しなかった理由として、「労働時間が長そう」が最も多く回答されました。次代を担う学生にも長時間労働のイメージが浸透しており、若者の入職者を増やすためにも早急に長時間労働是正に向けた取り組みを進めることが重要だといえます。（図3-7）

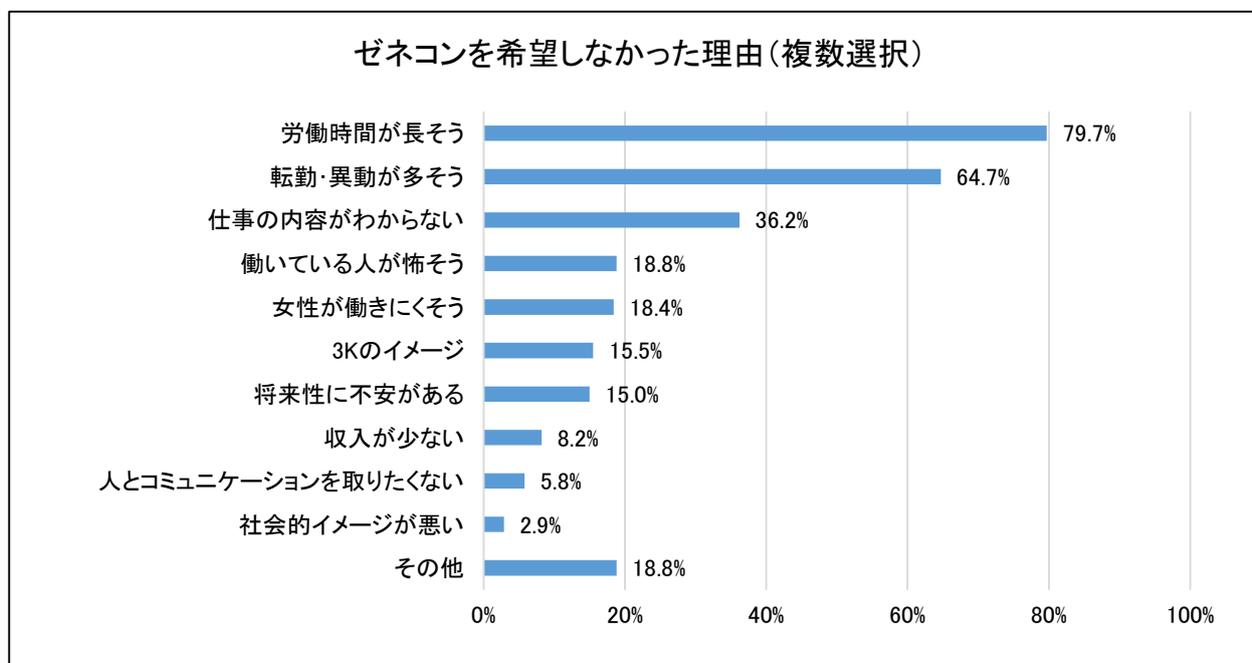


図3-7

※出前講座アンケートより

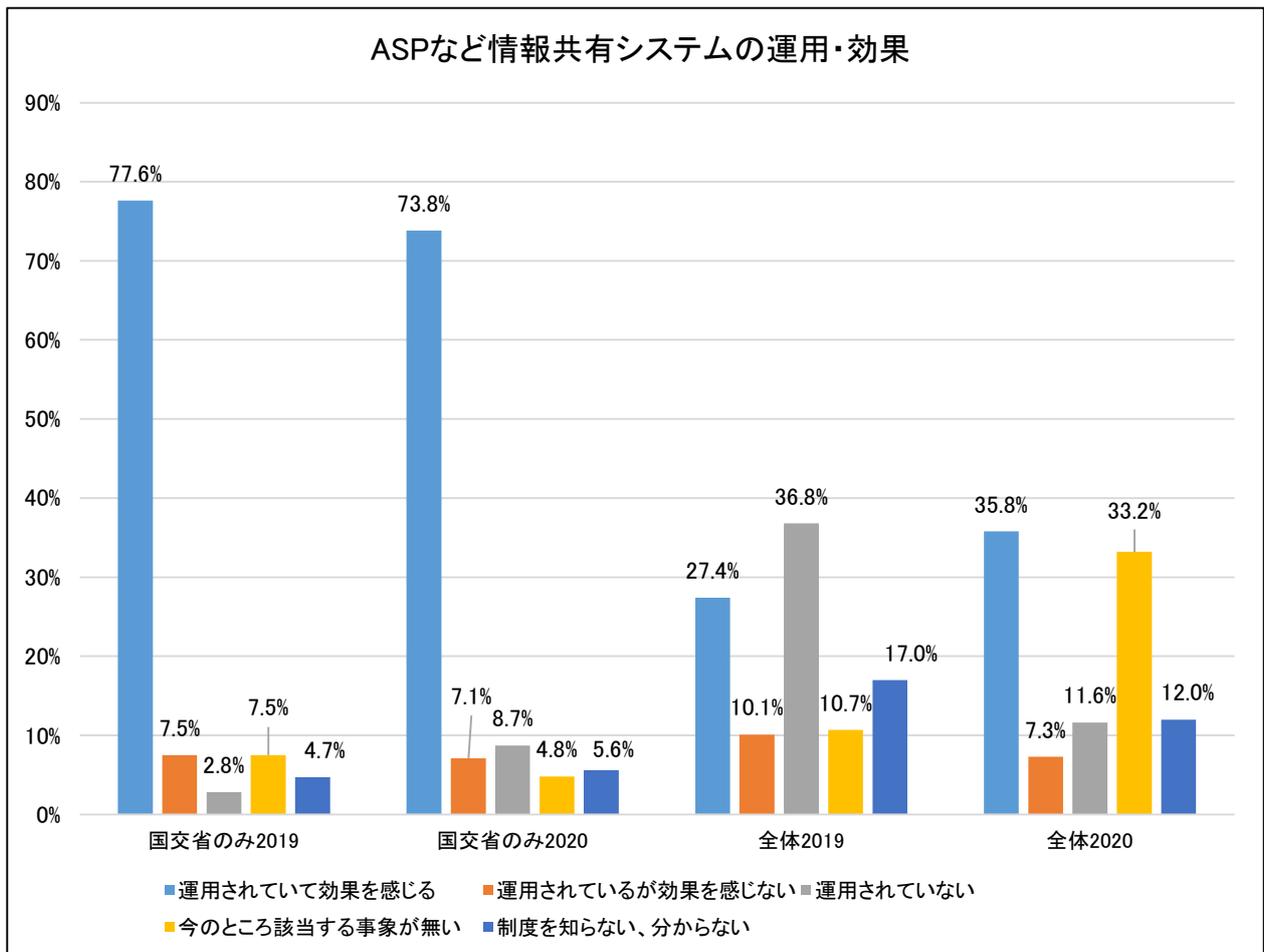
【提言 6】

- ・ 工事情報共有システム（ASP）の適切な運用の徹底をお願いします。
- ・ 遠隔臨場の全国での標準化および地方自治体や民間への早期普及をお願いします。

国交省においては、受発注者の業務効率化、品質確保推進の一環として ASP を運用されており、作業所での業務効率化や時間外労働の削減に寄与する施策と認識しております。

作業所アンケートでも国交省直轄工事の 7 割以上の作業所で「ASP が運用されていて効果を感じる」と回答しております。一方で、組合員からは「報告提出は ASP なのに、協議は紙での管理となっており、簡素化と電子化が浸透していない」「ASP で発議する場合においても、回答希望日の日付は記載しないよう言われている」など適切な運用がされていないという声が挙がっています。国交省直轄工事での ASP の適切な運用の徹底をお願いします。また、時間外労働の削減に非常に効果がある施策と考えておりますので、地方自治体や民間にも普及するよう施策の展開をお願いします。

遠隔臨場は、国交省が全国で試行されており、東北地方整備局が先行して標準化することを決定されたことは承知しています。受注者としても生産性向上に大きく寄与するものと期待しております。ぜひ、全国での標準化にむけた取り組みを進めていただくようお願いいたします。また、国交省直轄工事だけでなく、地方自治体や民間へも遠隔臨場が早期に普及するよう更なる取り組み強化をお願いします。



※作業所アンケートより

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・発注者が積極的に運用しようとする気配がないため、ASP 上で協議を挙げた事項に対するレスポンスの状況を発注者・受注者・上位部局が閲覧できるようにシステム化してほしい。
（国土交通省 関東地方整備局／道路（新設）シールド地中連続壁工／45 歳～49 歳）
- ・ASP による書類の簡素化は進んでいるが、竣工検査時においては未だに紙ベースの提出物が多々ある。今後はすべて電子化での検査を行い、紙なしでの検査となることを希望する。
（国土交通省 北海道開発局／道路（新設）橋梁（上部）／45 歳～49 歳）
- ・導入はしているものの、週間工程はメールで提出など ASP の活用が出来ていない。
（国土交通省 四国地方整備局／道路（新設）トンネル／45 歳～49 歳）
- ・ASP 等の活用により、書類での提出を減らしてほしい。
（地方自治体／その他（維持修繕・リニューアルその他）／60 歳以上）

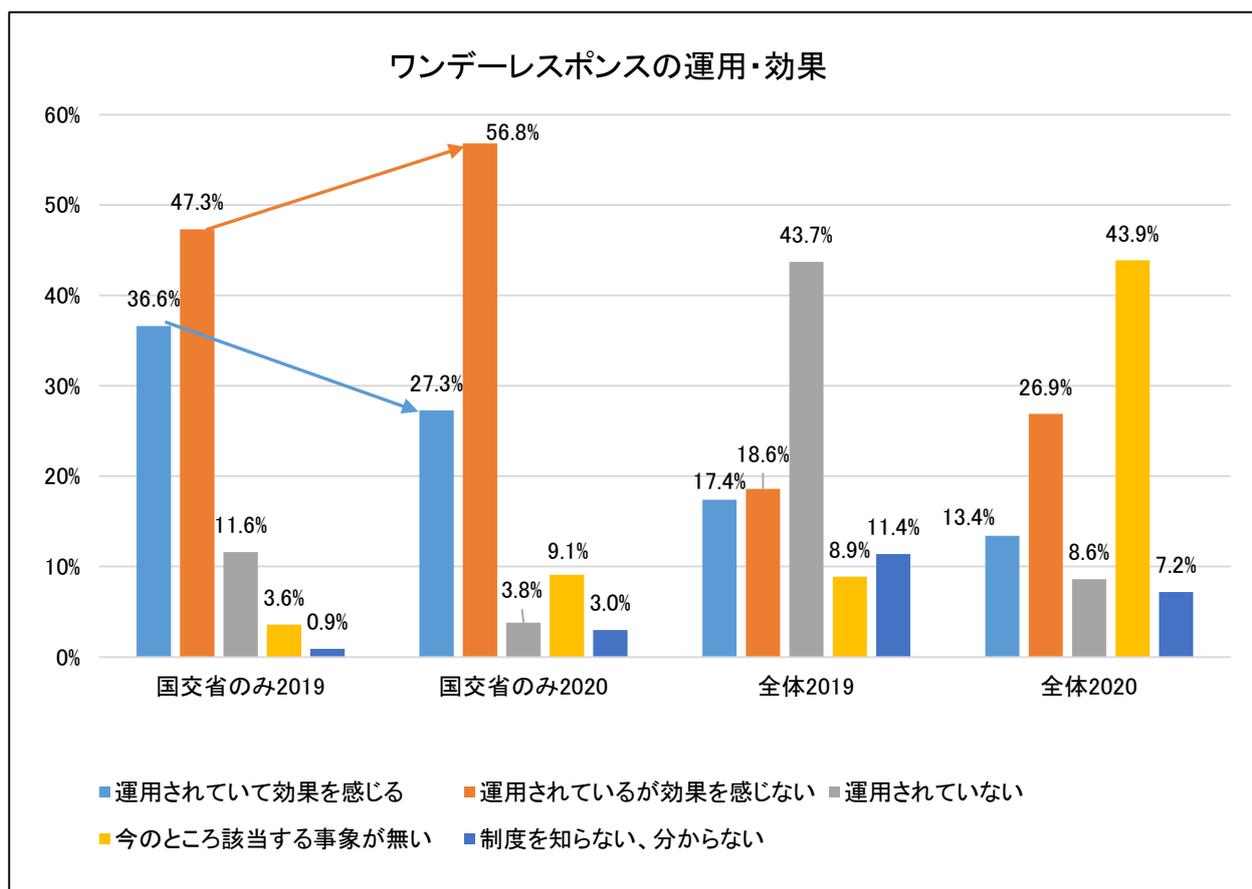
4. 国土交通省 各施策の普及・改善について

【提言7】 ※昨年度より継続要望

「ワンデーレスポンス実施要領」に基づき、担当者による対応の差異解消と即日対応の確実な実施をお願いします。

ワンデーレスポンスは、発注段階に予見できなかった問題が作業所で発生した場合において、発注者、受注者間の行動・対応の迅速化を図ることにより、安全と品質を確保したうえで適切な工程管理を行うためにはとても有効な施策であり、作業所における業務の効率化や時間外労働の削減にも影響する重要な施策であると認識しています。

しかしながら、作業所アンケートでは、国交省発注工事において、「運用されていて効果を感じる」の割合が昨年より減少し、「運用されているが効果を感じない」の割合が増加するという結果になりました。また、組合員からは「担当者によって対応がまちまちである」「協議、設計変更のレスポンスがかなり悪い」「議題に対する回答がとかく遅くなりがち。ワンデーでの回答がダメでも、せめてツーデーには回答して欲しい。」などの声が挙がっています。



※作業所アンケートより

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

・問題となる事象が発生し発注者と協議した場合、回答が遅いと工事が止まる。ワンデーレスポンスは良い施策だが、発注者にワンデーレスポンスに対応する意思が感じられない。ASP で発議する場合でも、回答希望日の日付を記載しないよう言われている。受注者が見切りで対応をした場合には、設計変更の対象とならない場合もある。

（国土交通省 近畿地方整備局／道路（トンネル）／50～54 歳）

・コロナ禍で通常より意思決定に時間を要するのは理解できるが、変更協議の進捗が遅く、着手までに時間を要する。スピード感を持ってほしい。

（国土交通省 関東地方整備局／空港関連施設／40～45 歳）

・本来発注者が作成すべき書類も作成しなければならない。しかもワンデーレスポンスではなく承認日をさかのぼるに過ぎない。

（国土交通省 中部地方整備局／道路（新設）／45～49 歳）

・受注者に対しては、ワンデーレスポンス的な依頼が多いのに比べて、発注者の対応が遅いため困る。

（その他中央官庁／維持修繕・リニューアル／45～49 歳）

・書類の日付をワンデーレスポンスになるように合わせているだけ。発注者に不都合なことは受注者に責任を押し付けているのが現状。

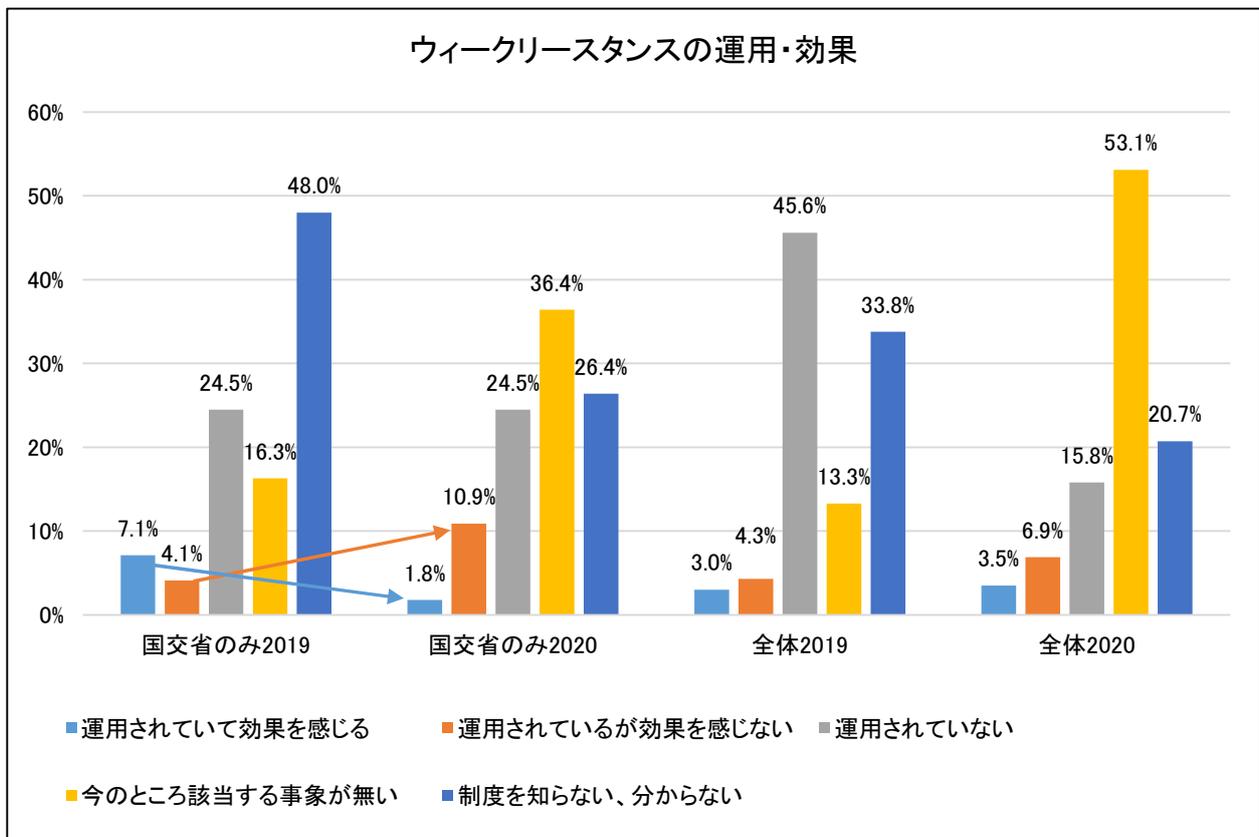
（地方自治体（市町村）／維持・修繕／45～49 歳）

【提言 8】 ※昨年度より継続要望

ウィークリースタンスを、国交省発注の全ての工事への適用をお願いします。

工事へのウィークリースタンスの適用は4週8閉所の実現、時間外労働時間の削減に非常に効果のある施策であると認識しています。

適用作業所に勤務する組合員からは、「受発注者間の相互コミュニケーションを活発化させ、片務性の解消につながる施策である」「土曜閉所につながる施策である」との声があります。受発注者の業務環境の改善や産業の魅力向上を目的として、工事へ適用している地方整備局も徐々に増えてきておりますが、作業所アンケートでは、適用している工事が少ないために、認知度が低い状況がうかがえ、「運用されていて効果を感じる」との回答が昨年より減少し、「運用されていて効果を感じない」の割合が増加するという結果になりました。



※作業所アンケートより

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・ 当作業所では適用されていないが、非常に良い施策だと思う。発注者から週末や長期休暇前に宿題を言われ、週明けや休暇明けに提出期限を切られる場合がある。
（国土交通省 近畿地方整備局／道路（新設）／50～54 歳）
- ・ 監督員が 17:00 過ぎに事務所に来て、夜遅くまで居座るのを辞めて欲しい。金曜日の 16:00 過ぎに新たな仕事を依頼したり、何でもかんでも大至急という依頼をやめてもらいたい。
（国土交通省 近畿地方整備局／道路（新設）／50～54 歳）
- ・ そもそも、20 時や 21 時に監督官や施工監理から電話がかかってくる時点で、基本的なことができていないと感じる。それに対応しなければならないのは元請けの職員であり、これでは時間外労働が増えるのは当たり前。
（国土交通省 関東地方整備局／道路（改良）／50～54 歳）
- ・ 働き方改革を実践するにあたり、発注者にはウィークリースタンスを基にした業務計画を策定してもらいたい。
（地方自治体（県・政令都市）／上下水道施設／55～59 歳）
- ・ 17 時以降の電話や打合せ、休日のメールおよび「明日までに提出」はやめてほしい。
（地方自治体（県・政令都市）／上下水道施設（維持修繕）／55～59 歳）
- ・ 発注者の上司から期限を設定されてしまい、やむを得ず受注者に指示するが多い。発注者組織全体への認知度を上げ、順守する風土が必要と考えます。
（JRTT／リニア関連／40～44 歳）

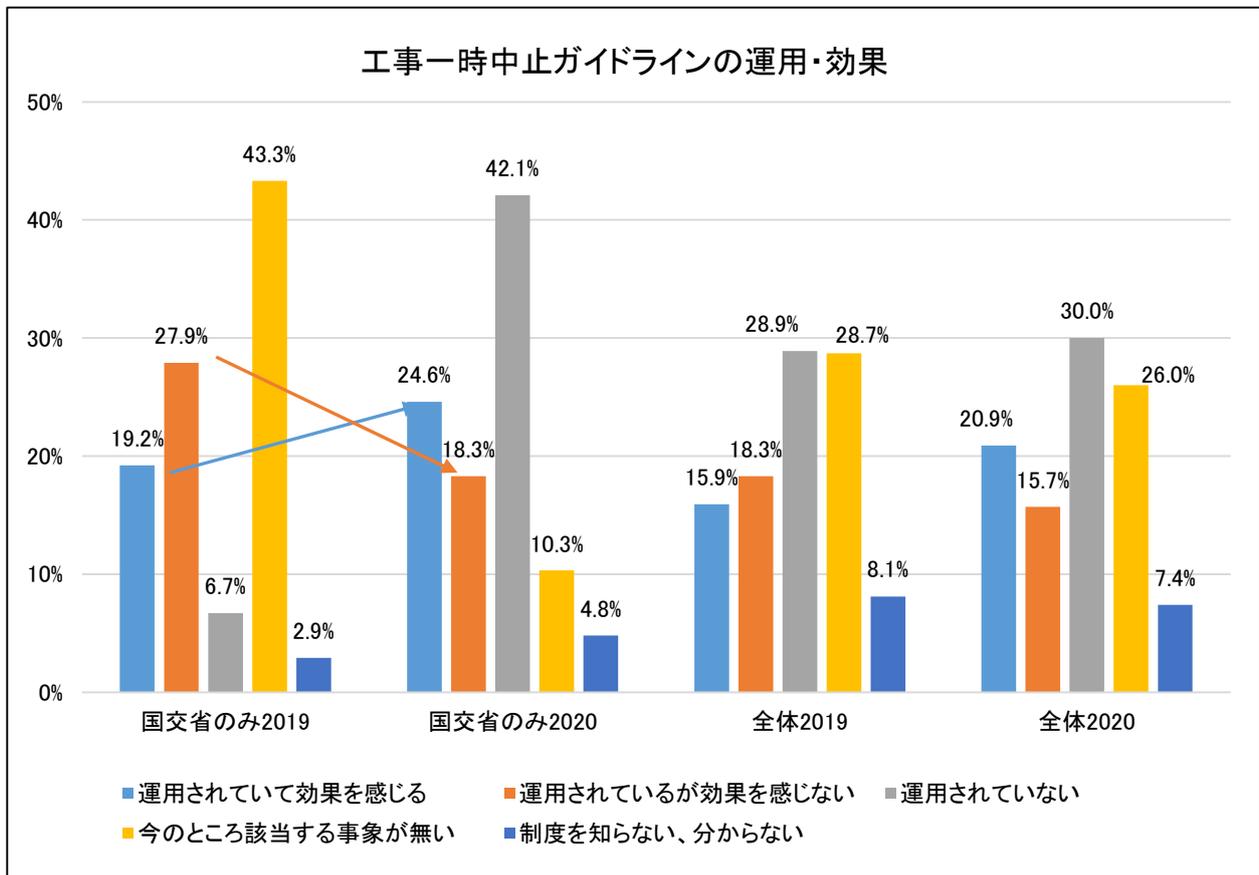
【提言9】 ※昨年度より継続要望

- ・工事一時中止ガイドラインの適切な運用をお願いします。
- ・「工事用地等の担保ができない」「自然的又は人為的な事象のため工事を施工できない」と認められる一時中止条件について明確化をお願いします。

工事一時中止ガイドラインは、適正工期の確保に関する重要な施策であると認識しています。

国交省では、発注時における適切な工期設定に取り組んでいることは承知しておりますが、発注時に予見不可能だった事象が着手後に発生することがあります。事象によっては工事の一時中止が必要となる場合があります。工事一時中止ガイドラインにおいては、請負代金額や工期の変更に関する考え方や手続きの流れが示されています。

昨年の作業所アンケートの結果と比較すると、「運用されていて効果を感じる」が「運用されているが効果を感じない」を上回り、改善の傾向はみられますが、組合員からはまだまだ改善が必要との声が挙がっていますので、引き続きガイドラインの運用の徹底をお願いします。



※作業所アンケートより

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・ 関連工事の遅れで着工が2ヶ月遅れ、発注者と協議したが一時中止にならなかった。
（国土交通省 四国地方整備局／道路(新設)橋梁(下部)／45歳～49歳）
- ・ 中止期間を「事象が発生した時点から」とし、適正な中止期間を確保できるようにしていただきたい。工事の中止期間は一時中止を指示したときからとガイドラインに記載されているが、事象の発生から指示が出されるまでにはタイムラグが発生する。発注者が該当する事象かどうかの精査や、概算の中止期間を検討するのに時間は必要であり、指示を出すまでにタイムラグが発生するのは当然と思う。事象発生から中止指示までに40日間も要したが、その期間は中止期間に反映されなかった。
（国土交通省 北陸地方整備局／道路(新設)橋梁下部／40～44歳）
- ・ 高波による被災で、工事現場への仮設道路の敷鉄板や不陸整正材が飛散し、約2か月間工事一部中止をせざるを得なかった。損害発生通知書を提出し、被災復旧費用は設計変更で貰えたが、被災による一部中止指示を要望したが出してもらえなかった。技術提案案件のリース物や休憩所などの経費を作業所が負担することになった。
（国土交通省 東北地方整備局／港湾／40～45歳）
- ・ 受注者の責によらない理由で現説記載の着手予定時期に着手ができなく一時中止を要求していたが、発注者側の正当な理由でないためか保留にされ続けた。理由如何に関わらず受注者の責以外で着手できない場合には適正に処理してほしい。
（国土交通省 東北地方整備局／道路(新設)トンネル／60歳以上）
- ・ 一部工事の一時中止が2度あった。通知書、再着手通知書は受領しているが、最初の再着手通知からまる2年経つにもかかわらず未だに清算されていない。ガイドラインに従って速やかに精算してほしい。時間が経つにつれて、担当の課が変わり、また担当者が変わり、たらいまわしにされている感がある。
（JRJT／鉄道（トンネル）／55～59歳）

5. 技能労働者の処遇改善について

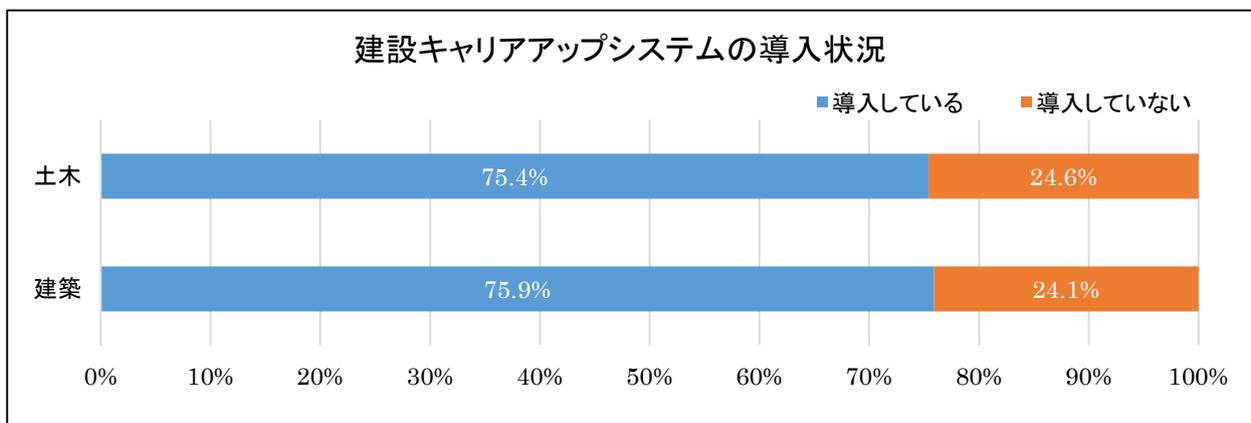
【提言 10】

- ・建設キャリアアップシステムの更なる普及にむけ、事業者・技能労働者に対する利便性の早急な向上や、メリットの周知など広報活動に注力していただくようお願いします。
- ・加入促進のために、「建設キャリアアップシステム活用モデル工事」の適用範囲を広げていただくようお願いします。

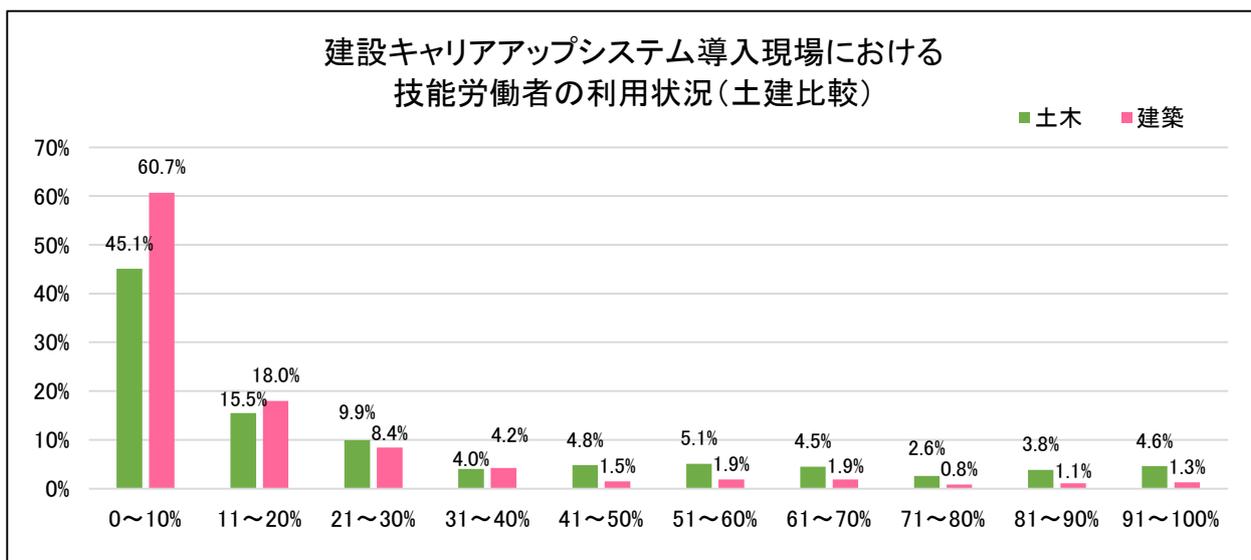
国交省では労務単価の引き上げや社会保険加入の促進、建設キャリアアップシステムの推進をおこなうなど、技能労働者の処遇改善に取り組まれていることは承知しております。

特に、建設キャリアアップシステムの普及は、技能労働者の処遇改善や定着に寄与するとともに、建設産業の魅力向上につながると考えます。

しかし、作業所アンケートによると、作業所での建設キャリアアップシステムのカードリーダーの導入状況は土木建築ともに 75%に達しているものの、技能労働者の利用率は 0~10%に集中しており、利用率が低い状況がわかりました。



※作業所アンケートより



※作業所アンケートより

また、建設キャリアアップシステムを導入していない、または、普及しない理由として、登録するメリットや運用に関する意見が挙げられました。

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・同じようなシステム（グリーンファイルシステムやずい道等建設労働者健康情報管理システム）があり、下請けが入力する情報が重複していて手間が増えている。
（国土交通省 九州地方整備局／道路（新設）／45歳～49歳）
- ・協力業者が必要を感じていない。
（民間公益企業（道路）／道路（改良）／50歳～54歳）
- ・申請手続きが複雑で時間がかかる、また、申請完了後のカード発行に時間がかかっていると聞いている。申請からカードが手元に届くまで約8か月要している。
（民間公益企業（鉄道）／文化・教育施設／55歳～59歳）
- ・協力業者にとって有効なシステムとはいえない、また仕事に影響がないため、後回しになっている。
（民間企業（工場・プラント）／地盤改良 その他／50歳～54歳）
- ・民間工事ではキャリアアップシステムを導入しているメリットが何も見いだせていない。職方に対しては、公共工事の参加資格や保険料の一部免除など、ゼネコン側に対してはカード読み取りによる、グリーンサイトとの連動や、新規入場者アンケートの廃止などのメリットがないと、ただ登録料を払うだけのデメリットしか感じ取れない。
（民間企業／住宅（分譲）／35歳～39歳）

【提言 11】

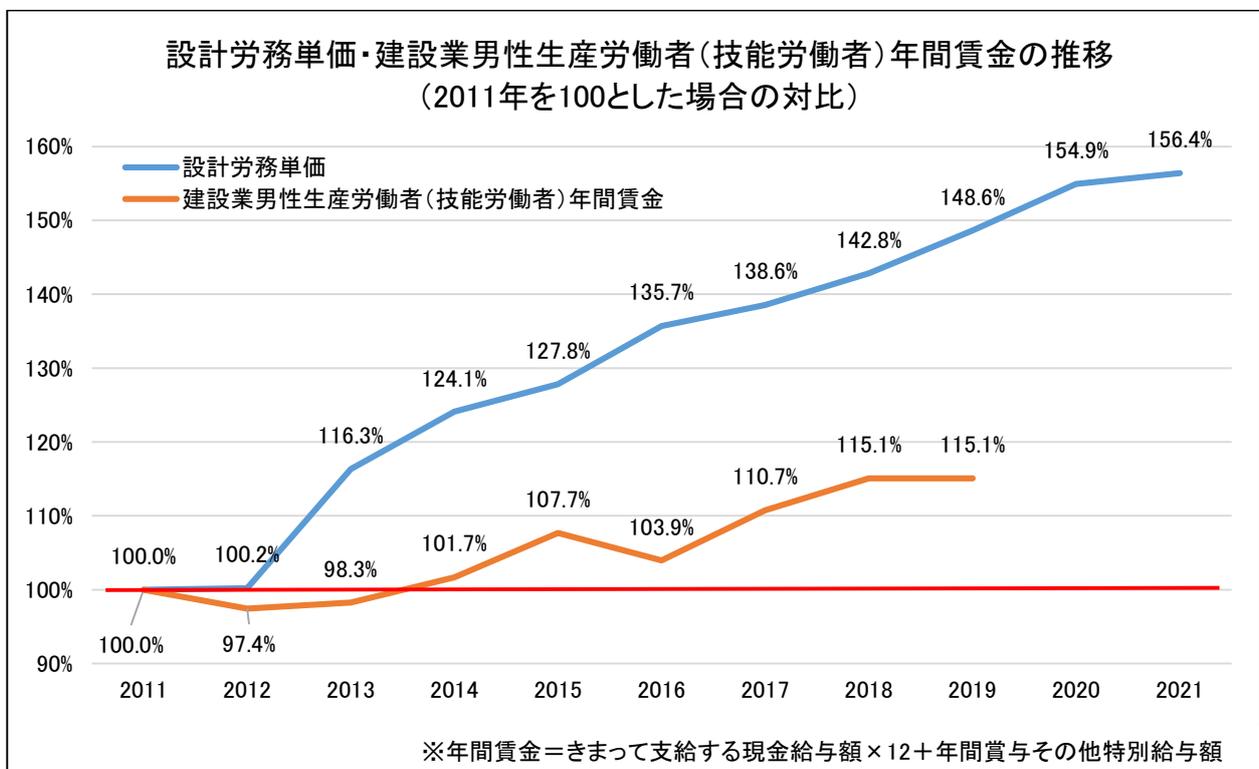
技能労働者へ、適正な賃金が支払われているかを確認するための制度の構築をお願いします。

建設産業を支える技能労働者の確保には、労働者の処遇改善が必要であり、公共工事設計労務単価に見合った給与が支払われる必要があると考えます。

国交省直轄工事においては、原則週休2日の工期設定で発注されていること、毎年労務単価の見直しを行い9年連続で上昇していることは承知しています。特に2020年度は調査価格が前年度を下回ったため、2021年度の労務単価は特別措置として、単価据え置きをしていただきました。

しかし、2011年を起点とした設計労務単価と建設業男性生産労働者（技能労働者）の年間賃金の推移を比較すると、技能労働者の賃金は、設計労務単価ほど伸びていません。そのため、技能労働者へ適正な賃金が支払われているかどうかを確認するための制度が必要であると考えます。

作業所アンケートでも、技能労働者の賃金問題を挙げる声がありました。



※国土交通省「公共工事設計労務単価」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より算出

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・協力業者に対する賃金の支払として週休2日制を考慮した発注を行うとともに、作業員の方々へ十分な支払いがされているかの確認が必要。

（地方自治体（県・政令都市）／農業・河川／50歳～54歳）

- ・作業員本人に支払われる実収入はどうかを検証する必要がある。

（地方自治体（④以外の市町村・広域組合など）／上下水道施設／55歳～59歳）

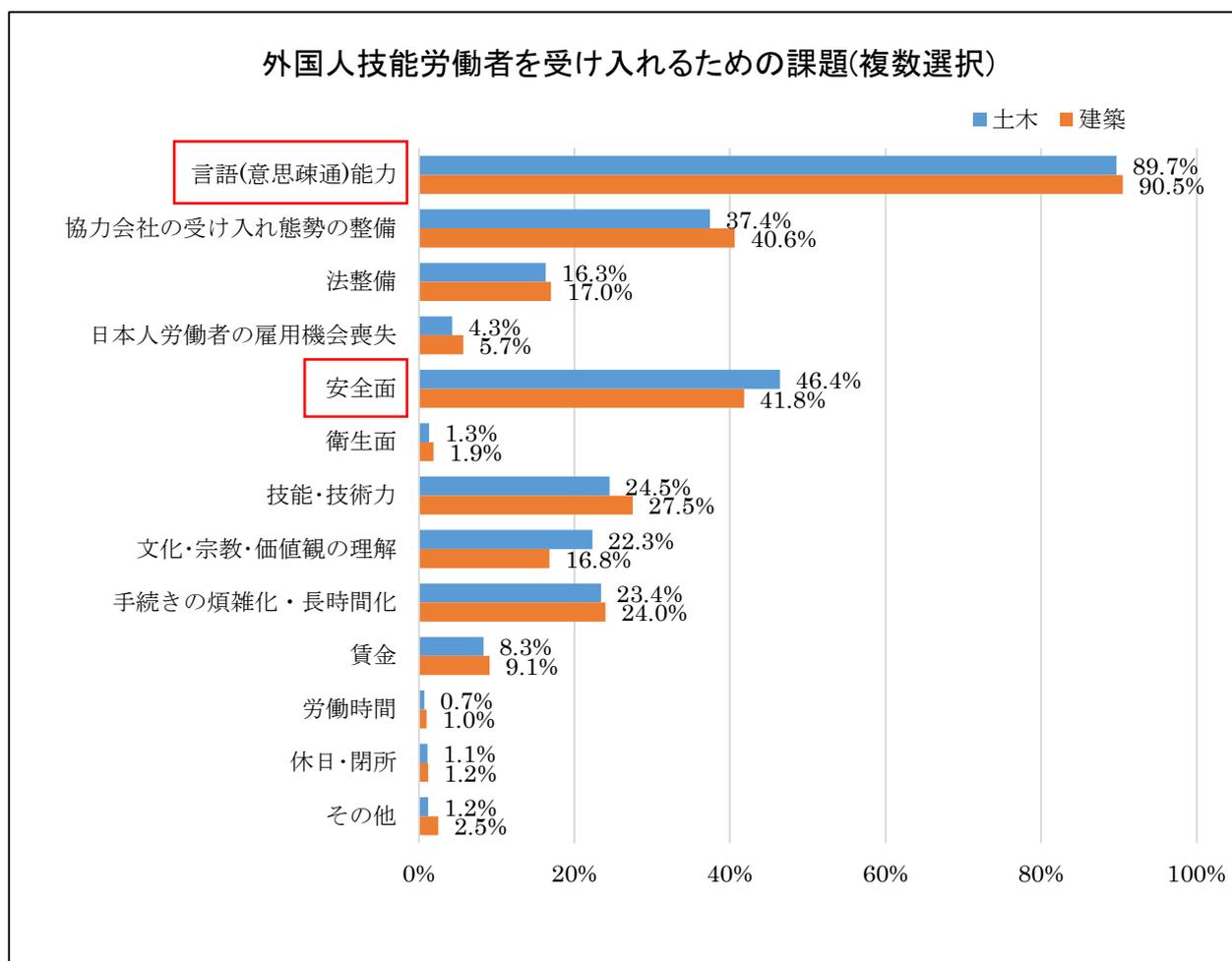
- ・作業員の給与体系（日給月給）を変えない限り難しい。
（民間企業(不動産)／土地造成／45歳～49歳）
- ・協力業者の作業員が休むとなれば、日当がない、稼ぎがない状態である。最低でも現状維持の給料で、4週8閉所できる労働者の賃金をUPする必要（雇用を守る）がある。
（民間公益企業(鉄道)／鉄道(改良)／45歳～49歳）

6. 外国人技能労働者の労働環境改善について

【提言 12】

外国人技能労働者の安全確保のために、作業所で使用する安全標識の図記号の統一と多言語表記の定着のための働きかけをお願いします。

少子高齢化にともなう担い手不足や国際化によって、今後も外国人技能労働者が増えることが予想されます。作業所からは外国人技能労働者を受け入れるための課題として、「言語（意思疎通）能力」「安全面」が多く挙げられました。言語能力については早急な対応は難しいですが、日本全国どの作業所に行っても同じ安全標識であれば、安全に対する意識は共有できます。しかし、実際作業所で使われている安全標識は各作業所によって違いがあります。日本産業規格（JIS）を、国際標準規格である ISO7010 に沿う方向に改定されていることは承知しています。作業所で使用する安全標識が ISO7010 に準拠した統一の図記号となるよう、また、多言語表記が定着するよう、厚労省や各関係機関への働きかけをお願いします。



※作業所アンケートより

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・ 危ない場所や、立ち入ってはいけない時間帯（足場解体時など）を話しても、理解できていなかったりする。
（国土交通省 九州地方整備局／港湾／35 歳未満）
- ・ 言語や生活習慣が異なると、安全に対する姿勢も異なり理解してもらうのが大変である。安全に対する教育を修了しないと配置できないような制度も必要ではないか。
（地方自治体(県・政令都市)／道路(改良)／ 55 歳～59 歳）
- ・ 日本語ができない人が入場しても安全に作業できるように、協力会社の体制強化が最重要だと思う。
（その他官庁(独立行政法人等)／ 医療・福祉施設／55 歳～59 歳）
- ・ 意思疎通がうまくできないと、不安全行動への注意や是正指示ができない。協力会社には、最低でも、意思疎通ができる作業員を入れてほしい。
（民間公益企業(電力) / 電力・エネルギー施設／55 歳～59 歳）
- ・ 我々が外国人労働者と直接会話することは少ないように思える。協力業者の受け入れ体制及び言語を含むコミュニケーションが一番重要。
（民間企業(製造業)／工場・生産施設／50 歳～54 歳）
- ・ 言語を覚えてもらうだけでなく、元請側でも相手にわかるにはどうすれば良いのか考えて対応することが必要。
（特定目的会社／倉庫・物流施設／50 歳～54 歳）

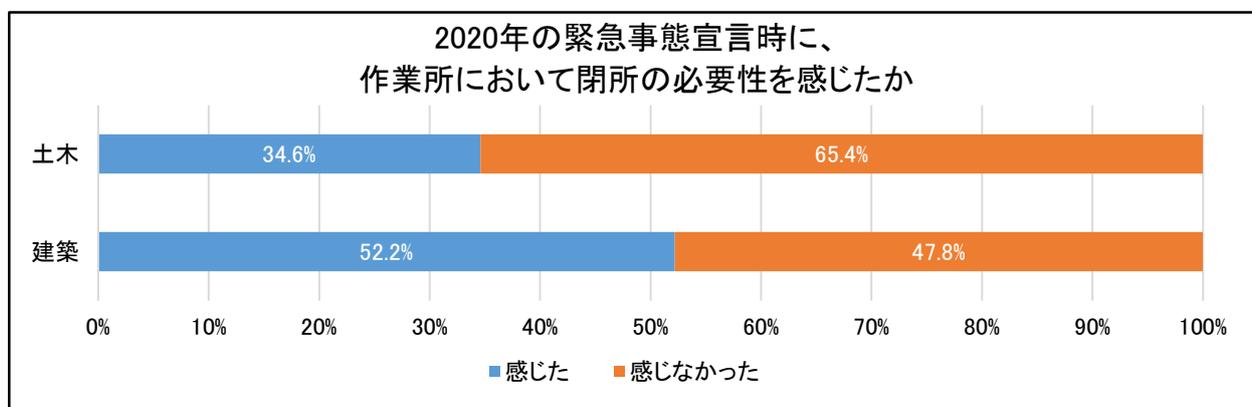
7. 新型コロナウイルス感染症への対応について

【提言 13】

- ・パンデミックによる国の緊急事態宣言下（2020年3月～5月の状況を想定）においては、建設工事従事者の健康（生命）を守ることを最優先とした指示（通達）をお願いします。
- ・パンデミックの際には、緊急性の度合いを何段階かに区分し、緊急性の低い工事については、国（又は都道府県など）より工事中止の指示をお願いします。

2020年春の新型コロナウイルス感染症に関する緊急事態宣言時に、感染拡大を防ぐために国や地方自治体から不要不急の外出の自粛や在宅勤務による人の移動制限、飲食店等への休業要請がありました。しかし、2020年2月27日の国交省通達では、公共工事においては受注者に中止、継続の意向を確認し、必要と認めたときには中止の指示をするという対応でした。

作業所アンケートにおいて、緊急事態宣言時に閉所の必要性を感じたとの回答は建築で52.2%、土木で34.6%であり、多くの作業所で感染リスクを感じながらも工事を継続していました。



※作業所アンケートより

2020年4月17日の国交省通達において、公共工事は社会の安定維持の観点から、事業の継続が求められる事業に位置付けられました。確かに災害復旧やインフラ整備など緊急性の高い工事は継続の必要がありますが、すべての公共工事が必要であったとは言えなかったと思います。パンデミックによる国の緊急事態宣言下では、感染拡大防止や国民の命を守ることを最優先とすべきだと思います。公共工事の発注者は、受注者への意向確認により中止、継続を判断するのではなく、工事の緊急性を判断し、緊急性の低い工事については工事中止の指示を出して頂くことが必要であると考えます。

作業所アンケートにおいても「発注者から中止の指示を出してほしかった」との意見が多くありました。

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・国が他の業種に対し休業要請しているのに、建設業には出ていないことに疑問を感じた。国交省の「受注者側から申し入れがあれば工事中止に応じる」というスタンスも疑問だった。（国土交通省 一／事務所・庁舎／50歳～54歳）

・新型コロナでの閉所は、国交省は受注者の希望制にしており、工期が無い現場では、「希望しません」と言うしかなく、閉所したくてもできない雰囲気があった。発注者から強制的に閉所指示をして欲しかった。

(国土交通省 四国地方整備局／道路新設 橋梁 (下部) ／50 歳～54 歳)

・発注者と協議の上というのが納得できなかった。新型感染症が流行したならば強制的な閉所命令を出すべきだったと感じた(他業種も同様だと思う)。会社は施主優先・施主は工期優先でほとんどの現場は稼働していた。他国に比べて危機感の薄さを痛感した。

(その他中央官庁／その他／30 歳～34 歳)

・出来る限りの予防対策は行ったが、感染者数等の連日の報道を見ていると業務継続に不安を感じた。自分の作業所からの感染者の出現がないかという不安は常にあった。非常事態宣言が発令された時は、発注者からの明確な対応指示をもらいたかった。

(地方自治体 (県・政令都市) ／上下水道施設／55 歳～59 歳)

・国から工事を止めるなという指示が出たが、感染予防の具体的な対策や感染した際の行動指針などが後になっていたため、不安と怒りを感じた。

(地方自治体 (県・政令都市) ／港湾／50 歳～54 歳)

・なぜ建設業に休業要請が出ないのか。不要不急の工事なら諦めはつくが、そうでない物については、休業要請を出してほしかった。所詮、建設業は特殊な業種という慣習なのかと思った。

(民間／住宅(分譲)／35 歳～39 歳)

・閉所 (休止) に関して、受注企業毎の判断に委ねているため、契約工期に影響することを懸念し閉所をすることが出来なかった。政府や国交省主導で閉所指示を出してもらわないと、民間工事では閉所しづらい。

(特定目的会社／宿泊・福利施設／40 歳～44 歳)

・国交省のガイドラインが業者に判断を投げており、無責任だと感じた。他の発注者は全て国交省に倣っており、受注者はリスクを感じながらも止めるに止められない現場が多かった。本来は発注者が中止するかどうかを判断すべき。

(民間公益企業 (道路) ／トンネル・シールド／55 歳～59 歳)

【提言 14】

民間工事標準請負契約約款について、受注者の不可抗力による事象への対応費用の、発注者負担義務として、「発注者は、必要があると認められるときには、工事契約時に予想することが困難で、天災その他自然的または人為的事象であって、発注者及び受注者のいずれにも責めを帰すことが出来ない事由によって発生した事項については、その対策に必要な費用を負担しなければならない。」という条文の追加をお願いします。

公共工事標準請負契約約款 第 20 条 (工事の中止) 第 3 項には

発注者は、前 2 項の規定により工事の施工を一時中止させた場合において、必要があると認められるときは工期若しくは請負代金額を変更し、又は受注者が工事の続行に備え工事現場を維持し若しくは労働者、建設機械器具等を保持するための費用その他の工事の施工の一時中止に伴う増加費用を必要とし若しくは受注者に損害を及ぼしたときは必要な費用を負担しなければならない。

とありますので、受注者の責めに帰すことが出来ない理由により発生した各種費用、経費は発注者が負担すると理解しています。

一方、民間建設工事標準請負契約約款においては、

第 30 条 (工事又は工期の変更等)

1~4 (省略)

5 受注者は、この契約に別段の定めのあるほか、工事の追加又は変更、不可抗力、関連工事の調整、近隣住民との紛争その他正当な理由があるときは、発注者に対して、その理由を明示して、必要と認められる工期の延長を請求することができる。

第 31 条 (請負代金額の変更)

発注者又は受注者は、次の各号のいずれかに該当するときは、相手方に対して、その理由を明示して必要と認められる請負代金額の変更を求めることができる。

一 工事の追加又は変更があったとき。

二 工期の変更があったとき。

三 第三条の規定に基づき関連工事の調整に従ったために増加費用が生じたとき。

四 支給材料又は貸与品について、品目、数量、受渡時期、受渡場所又は (以下省略)

と記載されており、「受注者は不可抗力など正当な理由が有るときには必要と思われる工期の延長を求めることができ、工期の変更が有ったときには請負代金額の変更を求めることができる。」ということとなります。しかしながら、それら受注者からの請求については、あくまで発注者・受注者間の協議に委ねられ、両者の力関係から受注者側が折れるケースが多いと推測します。

民間建設工事標準請負契約約款においても、公共工事標準請負契約約款第 20 条と同様の条項の追加が必要であると思います。

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

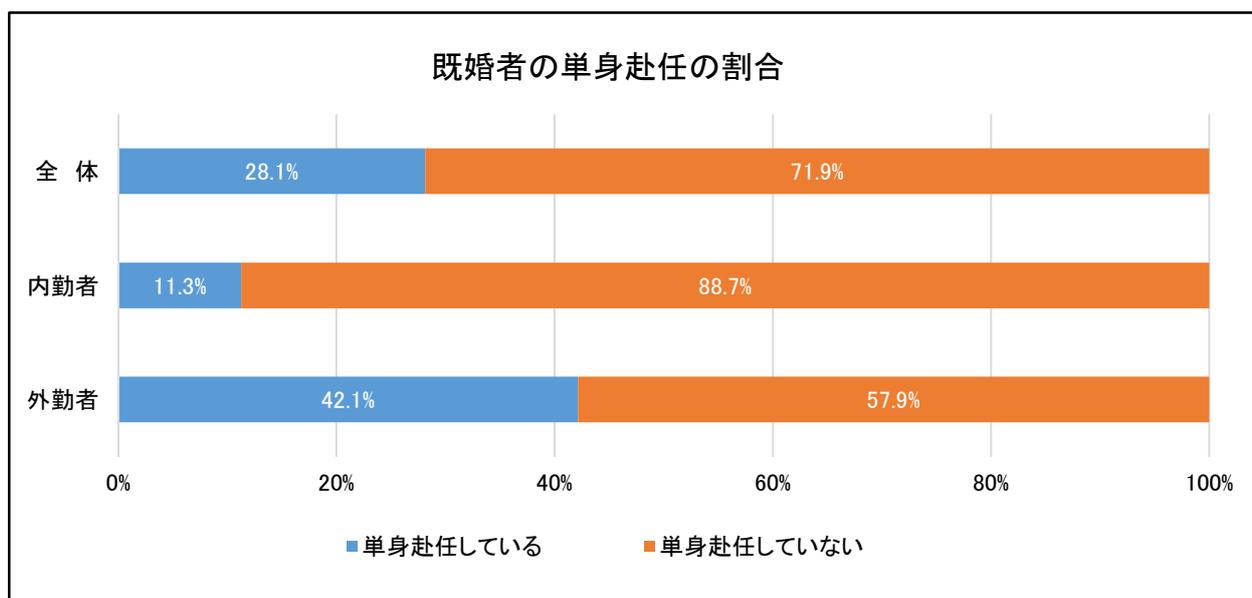
- ・新型コロナウイルス対策費として設計変更対象とすることが明記されていたが、発注者の出先機関ではその費用に対する予算が担保されていないとの理由から、設計変更対象項目として明記されている内容でも全てを認めていただくことができなかった。結局、受注者負担となった。新型コロナウイルス対策費については事業費外で予算を付ける等の対応をしていただきたい。
（国土交通省 北海道開発局／ダム／45 歳～49 歳）
- ・作業休止や休業等の拘束力が非常に弱いと思った。休止時の補償等の基準も曖昧なため、発注者及び受注者ともに休止することはないと思った。
（その他中央官庁／その他施設／35 歳～39 歳）
- ・工事一時中止期間中の経費等を十分には設計変更で認めてもらえなかったため、結果としてその分は受注者の負担となった。
（地方自治体（県・政令都市）／上下水道施設／50 歳～54 歳）
- ・官公庁発注工事は良いが、民間発注工事では工期の延長や追加費用は簡単には出ない。費用負担について、もっとはっきりした通達やガイドラインを出すべきだったと思う。
（地方自治体／その他施設／40 歳～44 歳）
- ・休業要請が必要となった場合の技能労働者に対する補償制度を明確にするとともに、その費用を工事中止による増加費用で処理することの明文化が必要と考える。
（民間公益企業（道路）／道路（新設）シールド／45 歳～49 歳）
- ・国交省等中央官庁発注工事は、コロナ対策経費が認められるが、民間発注工事については、ほとんど認めてもらえない。業務代行方式の中で行われる民間の基盤整備工事等は、事業費が固定されており簡単に事業計画を変更することが出来ないため、結果的に受注者の負担になっている。
（民間企業（土地区画整理）／土地造成／55 歳～59 歳）

8. 単身赴任者の帰宅旅費の非課税化にむけて

【提言 15】 ※昨年度より継続要望

単身赴任が多いという建設産業の構造的な問題については所轄官庁としてご理解いただき、単身赴任者の帰宅旅費の非課税化にむけてお力添えをお願いします。

時短アンケートによると、外勤の既婚組合員の42.1%、内勤の11.3%が単身赴任をしています。多くの企業で単身赴任先から自宅に帰るための帰宅旅費を支給していますが、実費弁償としての性格を有しているながら、出張旅費や通勤費とは異なり、所得として課税対象となります。そのため、単身赴任をしている組合員からは「帰宅旅費が課税対象のため、実質収入が減り、家計の負担が大きい」という声が多く聞かれます。



※時短アンケートより

建設産業は現地一品生産という特性上、ダムやトンネル工事など自宅から通うことが出来ない作業所に従事する組合員が多く、また、“監理技術者の資格要件や実務経験を有する組合員が特定の案件に配置される”ため、単身赴任をせざるを得ない状況にあります。

また、近年各地で発生している地震や台風などの災害復興で単身赴任している組合員も少なくありません。

現在、国を挙げて「働き方改革」が進められており、作業所においても週休2日（原則土曜閉所）の取り組みが進んでいけば、自宅に帰りたと思う組合員が増えると考えられます。しかし、週末は家族と貴重な時間を過ごしたいと思っっているにも関わらず、帰宅旅費支給に伴う税負担の増が組合員のモチベーション低下につながると危惧しております。

国交省におかれましては、帰宅旅費の非課税化については所掌外とは思いますが、ご理解とお力添えをお願いします。

参考データ アンケートについて

- 作業所アンケート

調査対象：日建協加盟組合企業の作業所

回答数：土木 765 作業所（うち国交省発注 141 作業所）

建築 694 作業所

調査時期：2020 年 9 月

- 時短アンケート

調査対象：日建協加盟組合員

回答数：17,039 人

調査時期：2020 年 11 月

- 出前講座アンケート

調査対象：出前講座を受講した学生（7 大学で実施）

回答数：574 人

調査時期：2020 年 10 月～2021 年 1 月