

日建協 2022 年政策提言書

2022 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、継続的な発展にご尽力いただき、深く感謝申し上げます。

私たち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、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。

国交省が展開するさまざまな施策の効果もあり、4 週 8 閉所は進み、組合員の所定外労働時間も減少傾向にあります。しかし、他産業と比較すると休日取得日数は少なく、所定外労働時間も依然高い水準にあります。この現状を打破し、働く者にとって魅力ある産業であるために、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。

2021 年も引き続き、新型コロナウイルス感染症が猛威を振るうなか、私たちは、「私たちが生活の場や社会経済の活動を支え続けているのだ」というエッセンシャルワーカーとしての気概と誇りを持って、その責務を全うしてきました。

また、8 月には、建設産業の 10 年後のありたい姿を描いた「日建協ビジョン 2030」を策定しました。ここには、誰もがいつまでも働ける、誰からも誇りに思われる産業でありたいとの願いが込められています。建設産業にはいまだに 3 K（きつい、汚い、危険）といったマイナスのイメージが根強く残っており、そのイメージを払拭するためにも、処遇改善や長時間労働の解消を加速的に推進する必要があると考えます。

建設産業の「働き方改革」の実現にむけて、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く存じます。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強く望む項目について記載いたしました。ご理解をいただくとともに、実現にむ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	
提言 1 : 「工期に関する基準」のさらなる周知徹底を	1
提言 2 : 年度繰越制度の適切な活用を	2
2. 4 週 8 閉所（原則土曜閉所）の実現について	
提言 3 : 4 週 8 閉所が可能な工期での発注となるよう働きかけを	3
3. 建設従事者の長時間労働の削減について	
提言 4 : 書類簡素化要領、ASP による書類のペーパーレス化の適切な運用を	5
提言 5 : 遠隔臨場の活用の周知を	7
4. 国土交通省の進める各種施策の定着について	
提言 6 : ワンデーレスポンスの義務化と適切な運用の指導とウィークリースタンスの適用と適切な運用の指導を	9
提言 7 : 設計照査ガイドライン、三者会議、設計変更ガイドラインの適切な運用と指導を	13
5. 建設キャリアアップシステムについて	
提言 8 : 技能労働者個人のメリットの周知を	17
提言 9 : 建設キャリアアップシステムが導入しやすいような施策の策定と展開を	19
6. 外国人建設就労者の安全確保について	
提言 10 : 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にむけた取り組みを	21
7. 単身赴任者の帰宅旅費の非課税化について	
提言 11 : 所轄官庁としてのご理解と非課税化にむけて後ろ盾を	23

※各グラフに出典の記載がないものはすべて 2021 年作業所アンケートからの引用です。

1. 改正建設業法の適正な運用について

【提言1】※昨年度より継続要望

改正建設業法における「著しく短い工期による請負契約の締結の禁止」について、「工期に関する基準」を国交省以外の発注者になりえるすべての対象者に対して、さらなる周知徹底をお願いします。

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、違反した場合には民間も含めて建設業許可を持たない発注者にも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ると感じております。

しかし、作業所アンケートからは「週休2日の工期設定になっていない」「休日も稼働して工期を短縮するように要請される」といった意見が聞かれることから、『工期に関する基準』に沿った工期設定になっていない可能性があります。

「工期に関する基準」には、工期設定における発注者の果たす責務や考慮すべき事項が記載されております。国交省においては、様々な方法で周知を図っていただいておりますが、今後あらゆる機会において、発注者となりえるすべての対象者に対し、「工期に関する基準」の内容の周知徹底に努めていただきますようお願いいたします。

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・国交省直轄工事では、週休2日試行工事が増え4週8閉所が現実的になっていますが、その他の発注者への浸透はまだまだな部分が多いと思います。その他官庁、地方自治体、民間企業へも適正な工期の設定や、週休2日に関わる経費の外出しなどを徹底するような仕組みづくりを望みます。
（国土交通省 近畿地方整備局 ／ 道路(新設) ／ 35歳～39歳）
- ・施主より、契約工期からさらに工期を短縮するために、休日も稼働させるよう間接的な指示があるため適正な工期になっていない。
（その他中央官庁 ／ 事務所・庁舎 ／ 45歳～49歳）
- ・発注者が官庁ならば、工期についてはある程度の理解は得られると思うが、民間だと完全に理解を得ることは難しいと思う。適正工期についての教宣をしていかないといけないと思います。
（地方自治体 ／ その他 ／ 35歳～39歳）
- ・来春の開通に向け、「土曜日閉所」などできる工程的な余裕はありません。月間の作業所閉所日が「ゼロ」の月もあり、交代で休めるように調整するのが精一杯です。2024年には4週8休（原則土曜日休み）になることを切に望みます。
（民間公益企業(道路) ／ 道路(新設) ／ 45歳～49歳）
- ・民間企業での工期設定が非常に厳しい。4週8休を見据えた工期設定および時間外労働の上限を考慮した工期、契約金額を望む。
（民間企業(卸・小売業) ／ 事務所・庁舎 ／ 40歳～44歳）

【提言 2】

年度繰越制度の適切な活用をお願いします。

国及び地方自治体においては、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。また、組合員からは「工事一時中止期間があったにもかかわらず、年度末工期の為、延長してもらえなかった」といった声も聞かれます。年度繰越制度を適切に活用することで、年度末竣工に合わせた「著しく短い工期」になることを回避できると考えます。国交省におかれましては、年度繰越制度の適切な活用をお願いします。また、地方自治体に対しても制度活用の推進をしていただきますようお願いいたします。

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・ 年度内竣工の工期が多く、適正な工期設定がされていないように思われる。入札時に工期の根拠を提示してほしい。
（国土交通省 関東地方整備局 ／ 港湾 ／ 60 歳以上）
- ・ 運用開始日など変更できない期日があり、その中で工事を進めて行くと週休 2 日は実現しない。国交省においても、年度内に竣工できなくなりそうな場合、突貫工事となっても間に合わせるように要望してくる。
（国交省、農水省以外の中央官庁 ／ その他 ／ 60 歳以上）
- ・ 工期変更に関して、年度繰り越しとなる場合のハードルが高い。発注者から年度内で終わらせるよう要請があり、それに応えられるよう努力しているが、週休 2 日の概念は無い。
（地方自治体(県・政令市) ／ その他 ／ 45 歳～49 歳)

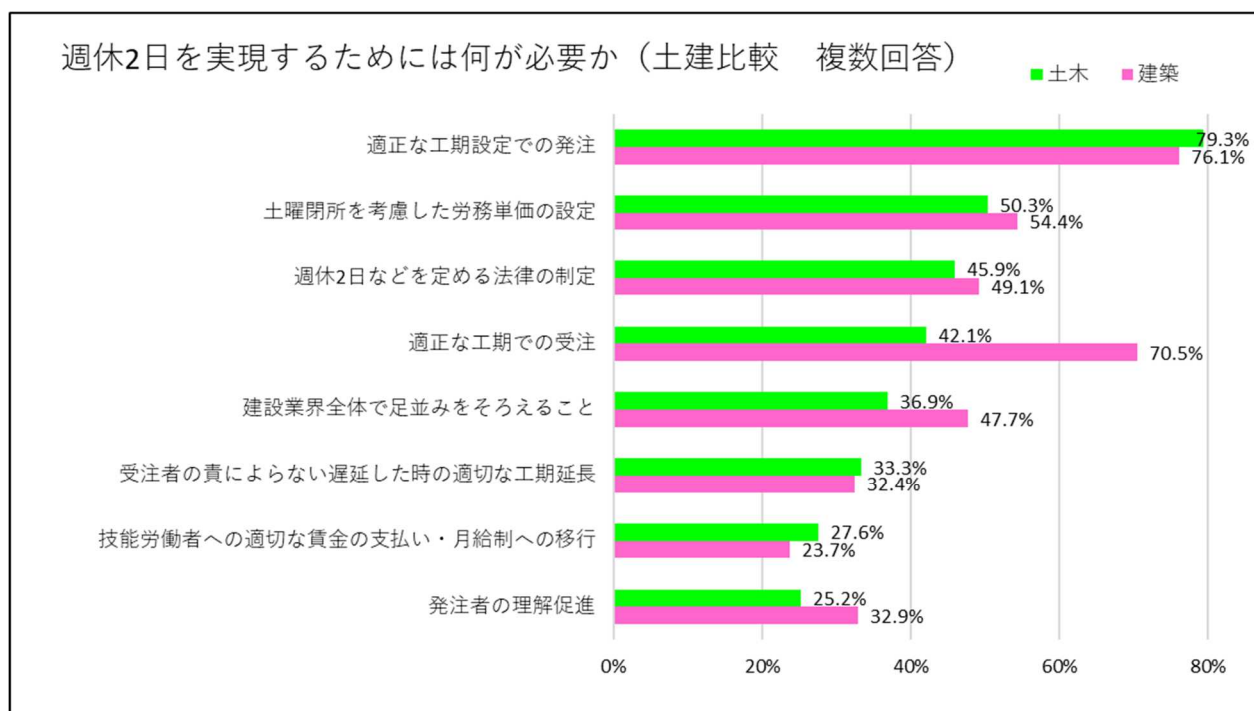
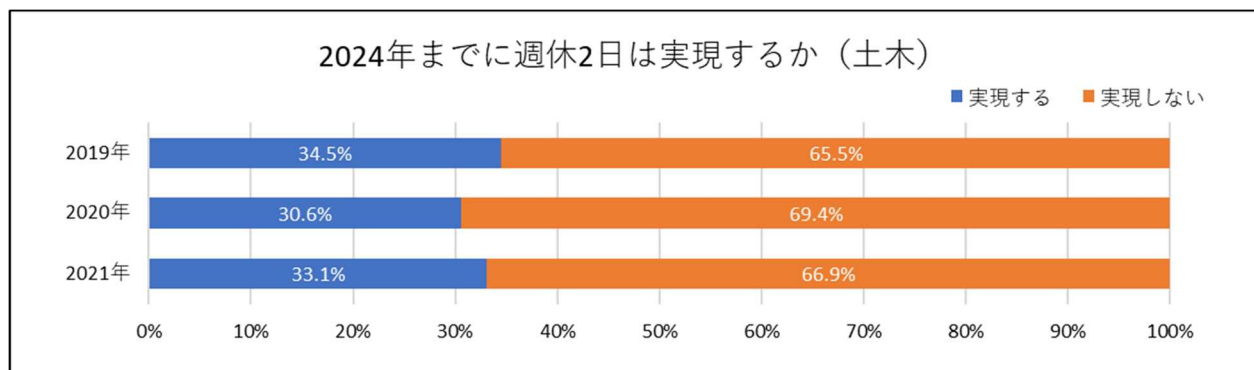
2. 4週8閉所（原則土曜閉所）の実現について

【提言3】※昨年度より継続要望

国交省以外の発注者になりえるすべての対象者に対し、4週8閉所が可能な工期での発注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、作業所アンケートによると、「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」との設問では、66.9%が「実現しない」と回答しています。また、「週休2日を実現するためには何が必要か」との設問では、「適正な工期設定での発注」が最も多く回答されたことから、週休2日の考えが定着しておらず、実現には懐疑的であることが伺えます。

国交省においては、民間発注工事に特化して工期設定の実態調査を始めるなどの取り組みをしておりますが、地方自治体を含めた発注者となりえるすべての対象者に対して4週8閉所が可能な工期となるよう働きかけをお願いします。



【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- 天候不良の日数も加味はされているが、基本的に発注工事内容に対しての工期設定は昔から無理がある工事が非常に多い。週休 2 日が導入されてから特に多く感じる。
（国土交通省 北海道開発局 ／ 農業・河川 ／ 40 歳～44 歳）
- 官庁工事においては、すでに実施されているため実現できると思うが、民間工事は不可能だと思う。発注する側に 4 週 8 閉所の意識がなければ絶対に実現できない。
（国土交通省 関東地方整備局 ／ 道路（新設） ／ 45 歳～49 歳）
- 国土交通省発注の工事では、4 週 8 閉所が推進されているため、実現可能に近づくと考えている。しかし、鉄道や宅地造成などの民間発注の工事では供用時期が定められているため、それに間に合わせるよう施工を進める必要がある。これに対しては、余裕を持った工期を定めてもらえるよう、発注者の理解と協力が必要である。
（国土交通省 近畿地方整備局 ／ 道路（新設） ／ 30～34 歳）
- 開通時期を見越した施主からの強い工程促進を求められている。また、現時点で発注者の 4 週 8 閉所に対する意識が低すぎる。発注者に対して国からの強い指導が必要。
（民間公益企業（道路） ／ 道路（新設） ／ 50 歳～54 歳）
- 週休 2 日が本当に可能な工期設定が今後必要となる。余裕を持った期間設定が発注者側のみで出来るのかとといったらできないと感じる。工期に追われるような状況をつくらないといった風潮が必要である。
（民間公益企業（鉄道） ／ 道路（改良） ／ 45 歳～49 歳）

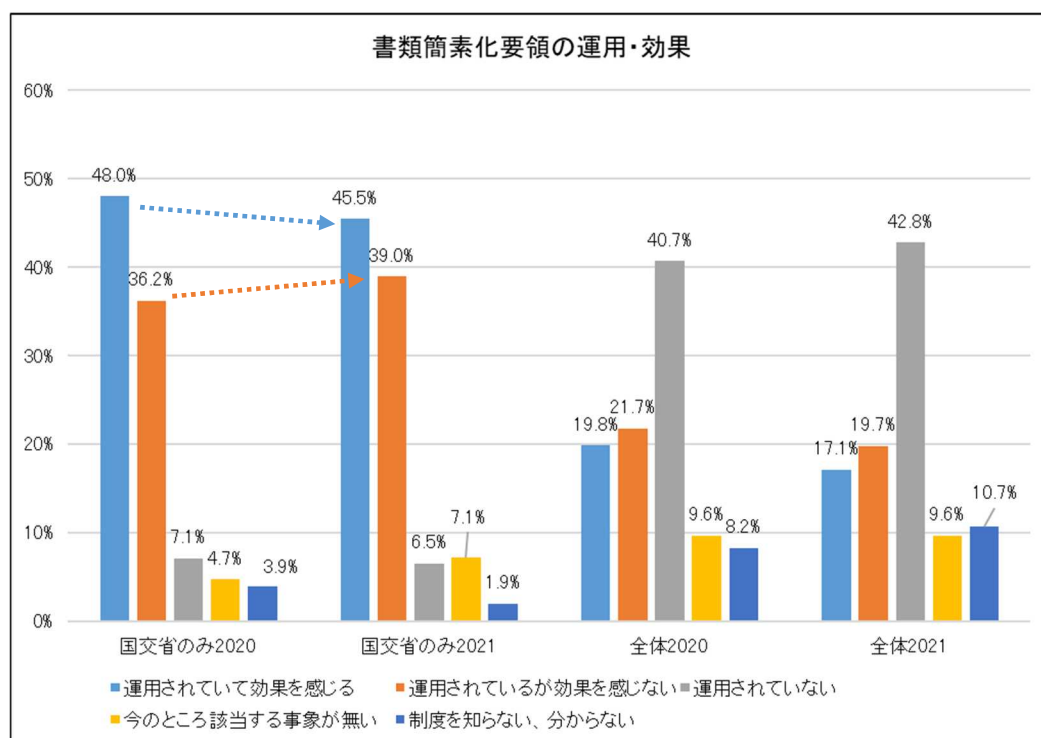
3. 建設従事者の長時間労働の削減について

【提言4】

国交省の施策である書類簡素化要領、ASP による書類のペーパーレス化の適切な運用をお願いします。

国交省においては、受発注者の業務効率化の一環として書類簡素化要領や、ASP を運用されており、作業所での生産性向上や長時間労働の削減に寄与する施策と認識しています。作業所アンケートにおいても「効果を感じる」の割合が多い施策となっています。しかし、組合員からは「提出書類が多く同じような書類は簡素化してほしい」、「情報共有システムへの入力以外に従前の紙ベースと同様の書類を作成し PDF データ化して登録することを指示されている」「以前より作業量が増えている」といった声が聞かれます。

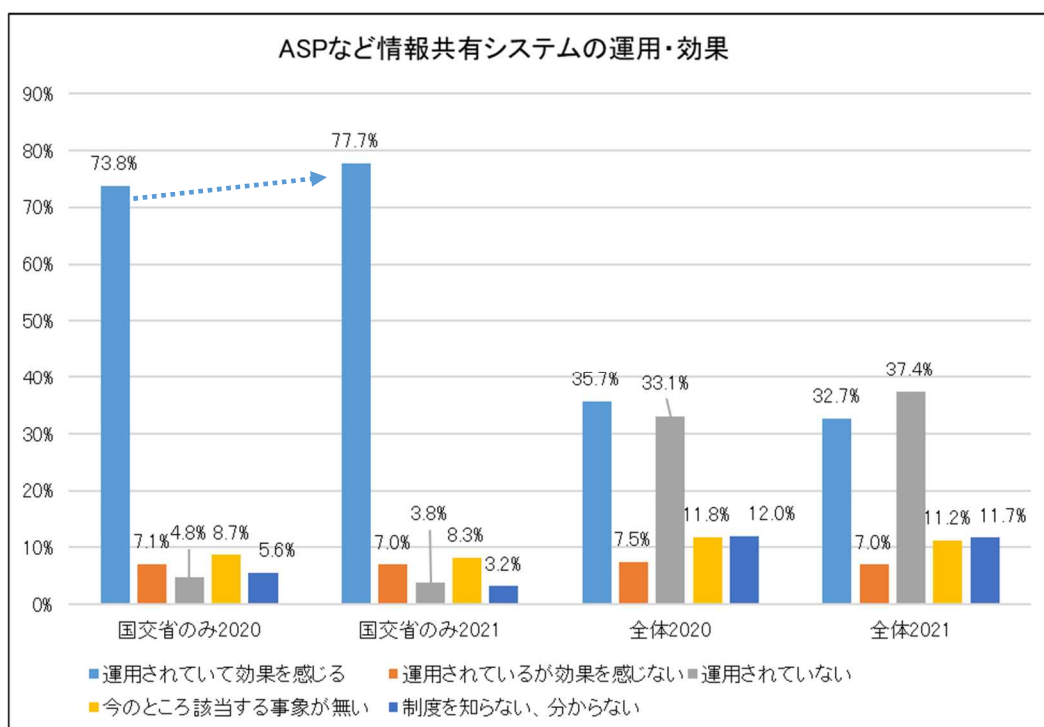
また、ペーパーレス化について聞いたところ、電子のみの提出と回答したのは3割にとどまりました。さらに、紙と電子の二重運用となっている割合も3割を超える結果となっています。紙と電子の二重運用は受発注者双方にとって、作成や確認の手間を増やすことになり、長時間労働の要因にもなると考えます。業務効率化のために、今後も、適切な運用の指導をお願いします。



【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

< 書類簡素化要領 >

- ・ 提出書類が多く同じような書類は簡素化してほしい。
（地方自治体（県・政令市） / 上下水道施設 / 45 歳～49 歳）
- ・ 書類簡素化要領について、具体的な項目内容を明記してほしい。
（民間企業（工場・プラント） / 土地造成 / 45 歳～49 歳）

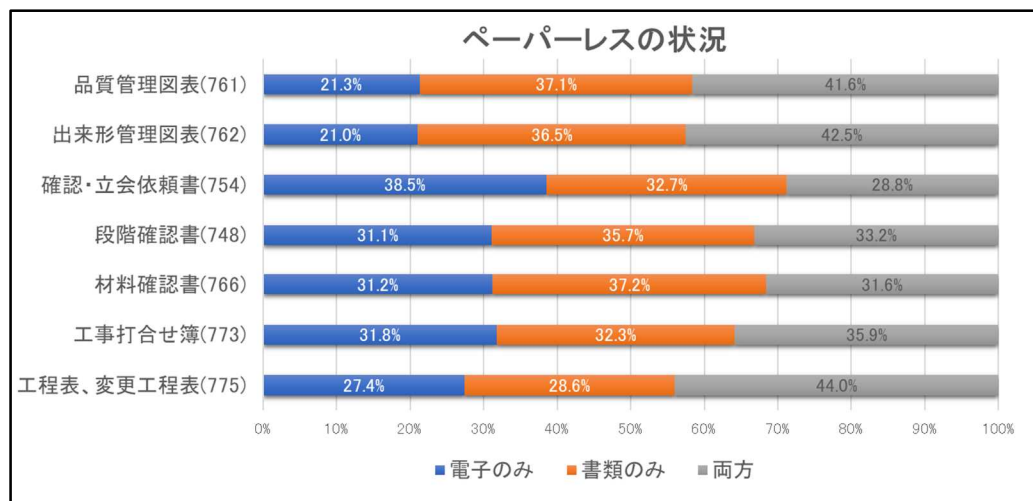


【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

<ASP>

- ・情報共有システムへの入力以外に従前の紙ベースと同様の書類を作成しPDFデータ化して登録することを指示されているため、以前より作業量が増えている。また、同じ発注者でも事務所ごとに運用方法が異なっているので統一してほしい。

（民間公益企業（道路）／道路（改良）／45歳～49歳）



【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

<ペーパーレス化>

- ・情報共有システムが運用されているが並行して紙で提出しなければならない書類が多い。

（その他中央官庁／上下水道施設／50歳～54歳）

- ・電子納品と書類納品が混在しており、最終的に両方の提出が必要になり多量の業務となった。

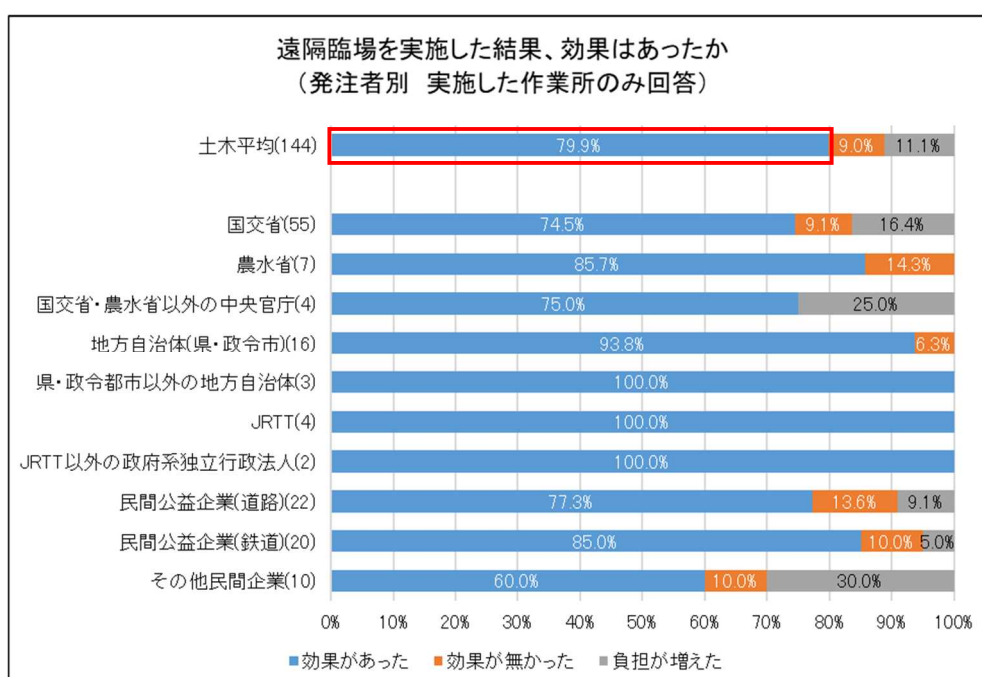
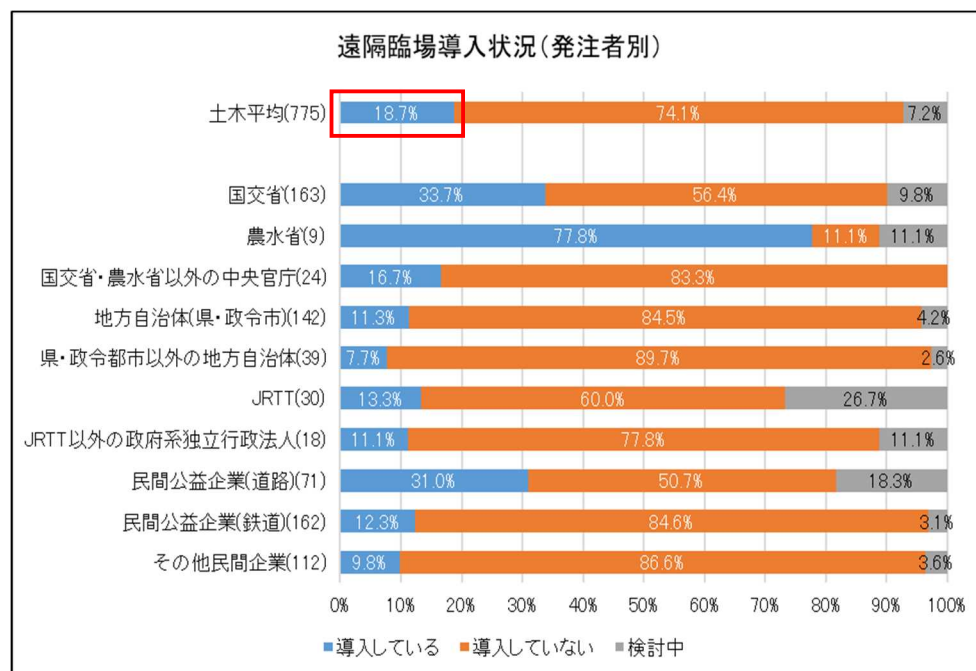
（地方自治体（県・政令市）／港湾／40歳～44歳）

【提言5】

発注者になりえるすべての対象者に対して遠隔臨場の活用をお願いします。

新型コロナウイルス感染症の拡大により急速に導入が広まった遠隔臨場は、国交省が全国で試行しており、作業所アンケートによると、導入している作業所は2割弱と少ないものの、導入した作業所で「効果があった」との回答は8割を超える結果となりました。作業所アンケートからも「時短につながる」「作業を中断する必要が無いため、効果が大きい」といった声が聞かれることから、生産性向上に大きく寄与し、長時間労働の削減に非常に効果がある施策として期待しております。

全国での標準化にむけた取り組みと、地方自治体や民間にも普及するように、施策の展開と普及、活用の周知をお願いします。



【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- Web カメラとしての利用も可能なため元請け職員の時短にもつながる。
（国土交通省 近畿地方整備局 ／ 道路(新設) ／ 55 歳～59 歳）
- 発注者の到着を待つ時間が減り、一日の作業時間が以前より確保し易くなった。
（国土交通省 九州地方整備局 ／ 港湾 ／ 30～34 歳）
- 発注者の移動がないため、臨機応変に立会が可能となった。
（農林水産省 ／ 農業・河川 ／ 50 歳～55 歳）
- 発注者の移動時間を削減する事で、待ち時間が削減できたことで、立会時刻の制約を最小限に抑えられた。
（農林水産省 ／ 農業・河川 ／ 55 歳～59 歳）
- 録画を含めた映像を見ながらの打ち合わせができるため、お互い情報を共有することができる。
（鉄道建設運輸施設整備支援機構 ／ 鉄道(新設) ／ 45 歳～49 歳）

4. 国土交通省の進める各種施策の適切な運用について

【提言6】※昨年度より継続要望

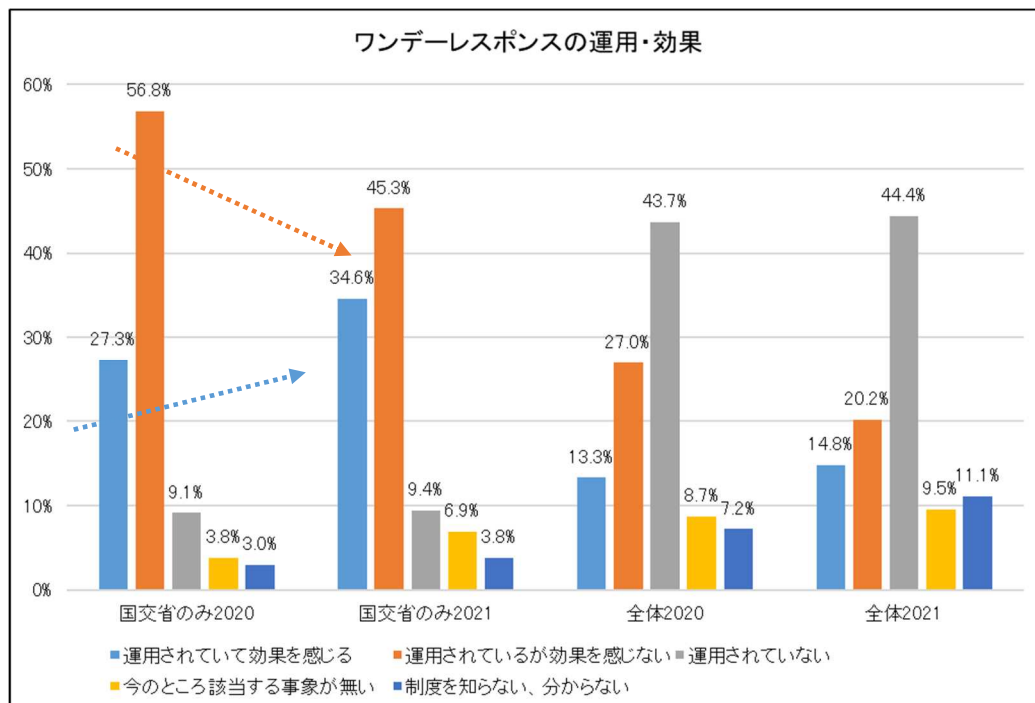
国交省発注のすべての工事に対し、ワンデーレスポンスの義務化と適切な運用の指導、及び、ウィークリースタンスの適用と適切な運用の指導をお願いします。

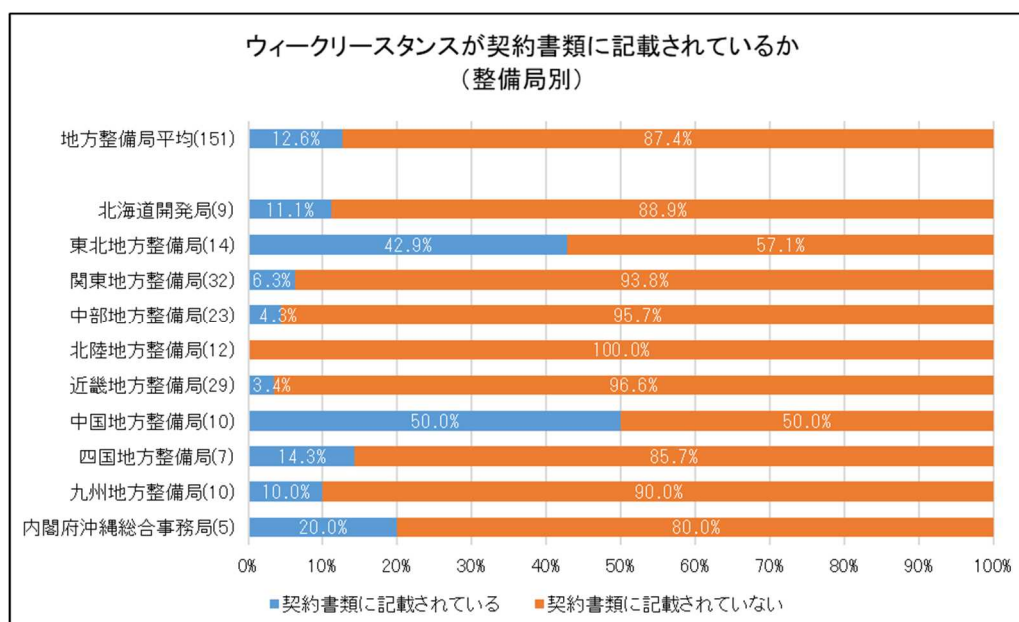
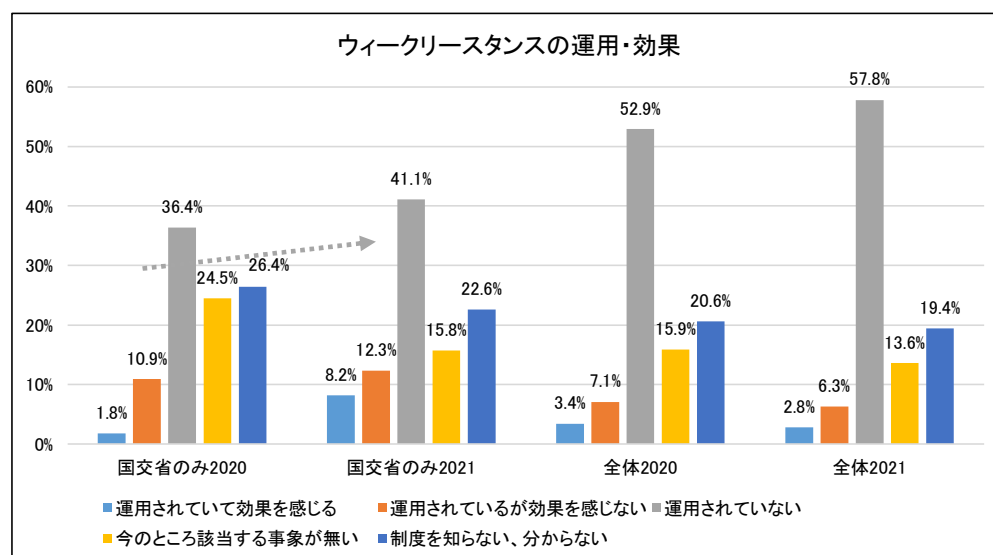
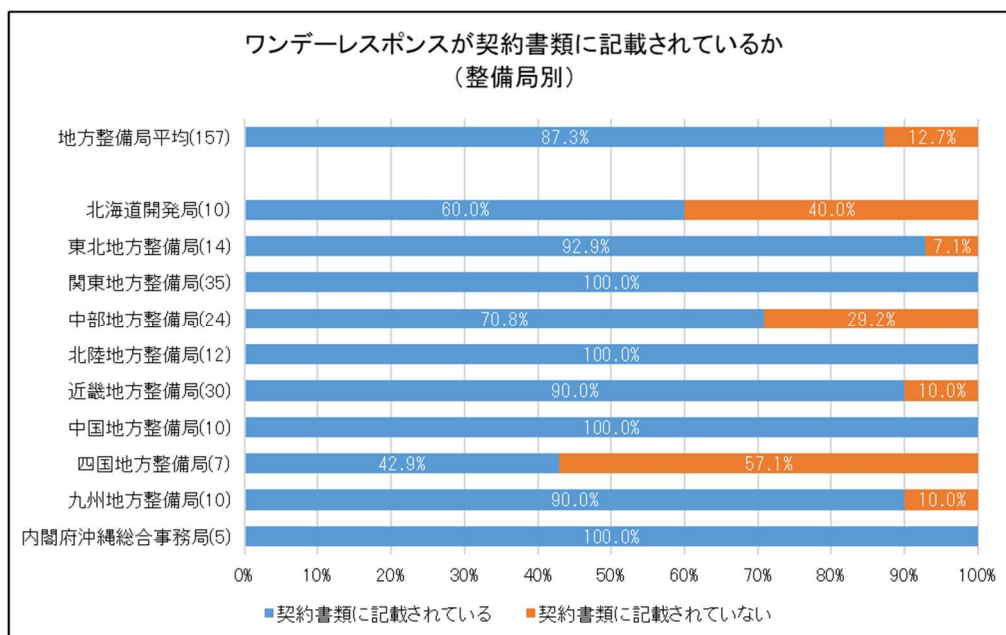
ワンデーレスポンスについては、作業所アンケートによると、国交省発注工事において昨年より運用や効果への認識は改善がみられました。その一方で、組合員からは「担当者からのワンデーレスポンスがなされていない」「協議内容によっては検討に時間を要するのは理解しているが、回答日だけでも返答して欲しい」などの声が挙がっています。協議が進まなければ、工事が止まり、工程にも大きく影響してきます。ワンデーレスポンスの義務化と適切な運用の指導をお願いします。

ウィークリースタンスについては、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、作業所アンケートでも、「運用されていて効果を感じる」との回答が増加しました。

しかし、組合員からは「17時以降に電話やメールによる依頼がくることがある」「16時以降の会議が多い」といった声があがっています。また、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」との声もあります。

建設産業において働き方改革を進めるうえで、受発注者双方がウィークリースタンスの概念をもって仕事に取り組むことが必要だと考えます。現在、業務委託分野に適用されているウィークリースタンスを建設工事においても適用し、適切な運用の指導をお願いします。





【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

<ワンデーレスポンス>

- ・ワンデーレスポンスは、言葉だけになっている。発注者側の人員が少なく数人で業務を廻している状況で、ワンデーレスポンスは難しいと考える。体制の見直しが必要と考える。
（国土交通省 中部地方整備局 / ダム / 40 歳～44 歳）
- ・協議に対しての回答に時間がかかることがある。出張所と事務所の意思疎通を良くしてもらいたい。
（国土交通省 関東地方整備局 / 農業・河川 / 55 歳～59 歳）
- ・こちらからの協議にたいして、発注者側の判断が遅すぎるため工事が円滑に進められない。きちんと対応してほしい。
（国土交通省 関東地方整備局 / 耐震補強 / 50 歳～54 歳）
- ・発注者担当者からのワンデーレスポンスがなされていない。
（国土交通省 北陸地方整備局 / 港湾 / 40 歳～44 歳）

<ウィークリースタンス>

- ・フレックスタイム制の監督員より、17 時以降に電話やメールによる依頼がくることがあるため、ウィークリースタンスの実施を要望する。
（国土交通省 中部地方整備局 / 港湾 / 60 歳以上）
- ・工事打ち合わせが金曜日の 17 時以降に設定されている。発注者がウィークリースタンスを理解していない。
（地方自治体(県・政令市) / 土工 樋門 / 40 歳～44 歳）
- ・発注者からウィークリースタンスの覚書にサインさせたにも関わらず、休暇中に書類の提出を求められ、提出しなければ休暇明けの仕事をさせないと言われた。
（地方自治体(県・政令市) / その他 / 40 歳～44 歳）
- ・ウィークリースタンスについては、初めて知った施策であるが、これが標準化され徹底されれば、建設業における完全週休 2 日制の実現や労働環境の改善につながるいい施策だと感じた。
（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 45 歳～49 歳）
- ・ウィークリースタンスは適用されているが、施工監理員まで周知されておらず、就業時間後も構わず連絡が来る。そもそも、発注者から時間を問わずメールが来ることに違和感がある。就業時間後にメールを送る必要があるのか、緊急であれば直接連絡をすればよいことだし、そうでなければ翌日に連絡すればいいと思う。
（民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 45 歳～49 歳）

【提言 7】

設計照査ガイドライン、三者会議、設計変更ガイドラインの適切な運用と指導をお願いします。

工事を円滑に進める上で設計照査ガイドラインや三者会議、設計変更ガイドラインは重要な施策であると考えています。作業所アンケートにおいても3つの施策とも「効果を感じる」の割合が増えています。しかし、組合員からは以下のような声が聞かれます。

設計照査ガイドライン

- ・工期設定の根拠を示してほしい。
- ・参考図として、施工計画図が記載され、数量もその施工計画図に基づき計上されているが、実際には現場の諸状況が考慮されておらず、実施不可能だった。

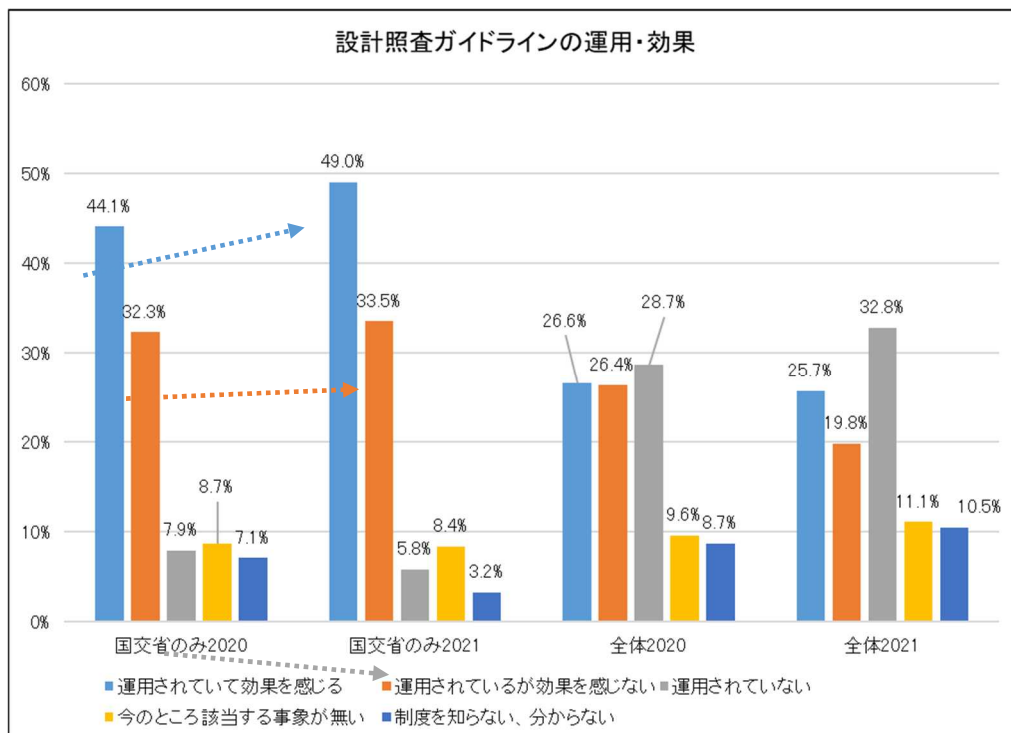
三者会議

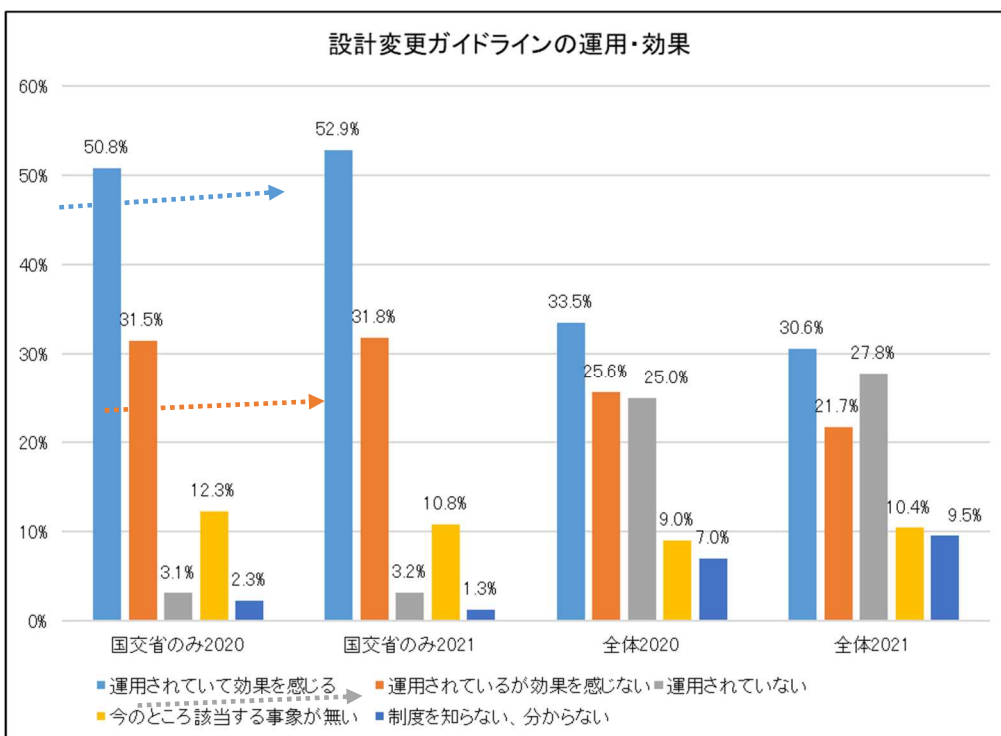
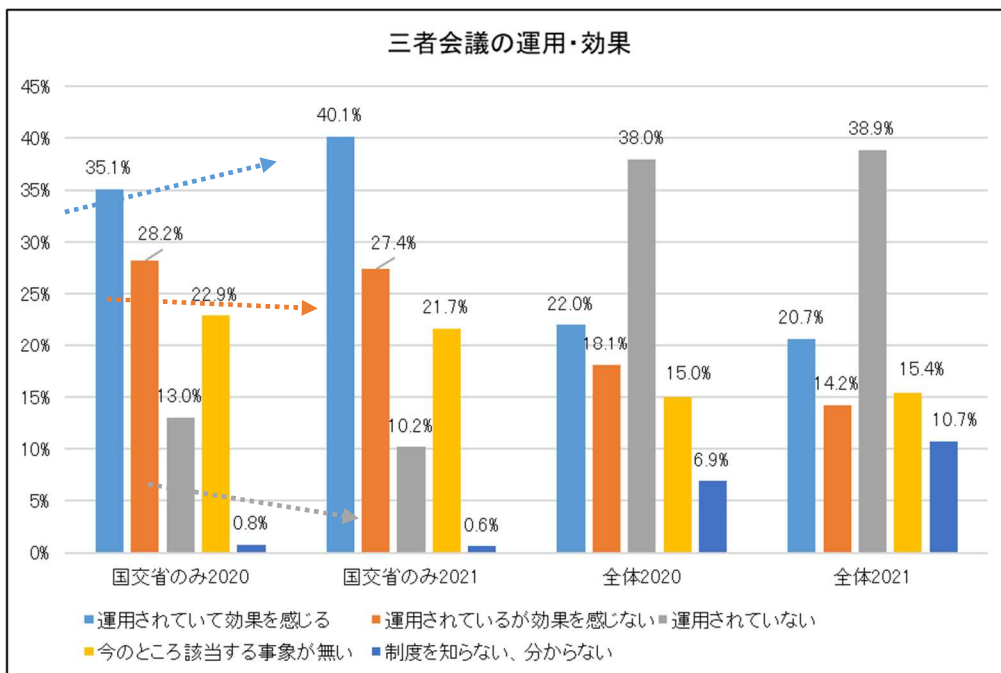
- ・部署、個人によって全く対応が異なっている。関係者が多く責任が不明確で解決しない。
- ・決裁権のない関係者による無責任な介入があり決済に時間がかかる。
- ・発注者で対応できないものを受注者に任せ、後で指示や膨大な資料作成依頼をする。

設計変更ガイドライン

- ・設計変更ガイドラインを順守してほしい。
- ・設計変更は協議し実施しているが、発注者へ協議が上ると大幅に内容が変わったり削られるのはおかしい。

工事を円滑に進めるためには、設計照査ガイドライン、三者会議、設計変更ガイドラインの適切な運用が必要ですので、発注者となりえるすべての対象者への活用の周知、指導をお願いします。





【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

<設計照査ガイドライン>

- ・コンサルタントの成果品の精度が悪く、受注者にて確認する事が多い。成果品の確認をしっかり行って欲しい。

（国土交通省 北海道開発局 ／ 農業・河川 ／ 35 歳～39 歳）

- ・国交省の現場を 10 年以上しているが、無駄な協議・指示が多すぎる。発注段階でしっかりとした図面数量計算書が頂ければ現場の労力もそうだが、発注者側の余分な業務も減ると思われる。協議に時間がかかり、こちらで作成する図面や資料や業務も多い。

（国土交通省 北陸地方整備局 ／ 道路(新設) ／ 40 歳～44 歳）

- ・設計図書の照査を発注者から求められ、資料を提出したのにもかかわらず、該当するものについて数か月回答がなかった。回答がないため不安になり問い合わせをしたところ資料も目を通していない状態であった。施工協議簿に記録するためだけの、検査官へのアピール書類に成り下がってしまっている印象を受けた。こういったことを防ぐために、監督員が抱えて対応するのではなく上司である係長まで照査内容とその後の対応について確認することや確認したことの記録等を実施すべきかと思う。

（地方自治体(県・政令市) ／ 道路(改良) ／ 30 歳～35 歳）

<三者会議>

- ・三者会議後に当初設計から設計形状がたびたび変更し施工時期が遅れた。三者会議を行う時期を、発注者側で設計形状等を確定してから行ってほしい。

（国土交通省 北海道開発局 ／ 農業・河川 ／ 40 歳～44 歳）

- ・発注者を交えた設計コンサルとの三者会議は有意義であるが、そこで発生した問題点の解決には、①受注者→②発注者→③PPP→④設計コンサル の順で質疑が回るため、受注者側に回答があるまで相当の時間を要する。難しい問題は別にしても、軽微な確認事項や問題点等については、①受注者と④設計コンサルとでやり取りし、結果を①発注者に返す形を取れば、もっと効率的な運用が可能である。

（国土交通省 東北地方整備局 ／ 道路(改良) ／ 40 歳～44 歳）

- ・今回の工事の発注者は三者会議を行わない自治体なので、改善が不可能ではあるが、三者会議をおこなうことで設計者の今後の糧にすることで、発注条件が改善されると思う。

（地方自治体(その他市町村・広域組合など) ／ 農業・河川 ／ 50 歳～54 歳）

<設計変更ガイドライン>

- ・設計変更時に変更金額が予定より少ないことがある。設計変更時には業者への支払いはすでに終わっているので、下請けへの支払いを検査時に確認する前に、設計変更業務を見直すことが必要。元請けは変更で予算は確定していなくても現場の工期を死守するため、下請けと当初の予算になくても契約し赤字覚悟で仕事していることが多い。

（国土交通省 北陸地方整備局 ／ 道路(新設) ／ 40 歳～44 歳）

- ・設計変更内容を協議する担当部署(発注者出先)と最終的に設計変更を認める部署(発注者本局)の意見が合わないのか、最終的に認められる設計変更内容が、実際の現場に沿わない内容となる事がある。また、設計変更の金額が発注者から提示される時期が、設計変更の事象が起こった後となる為、不利になる傾向がある。設計変更協議会に参加するメンバーを最終決定者に希望する。

(国土交通省 関東地方整備局 / 空港関連施設 / 60歳以上)

- ・自治体の動きが鈍いと感じている。施策の運用に消極的である。特に設計変更ガイドラインは準拠していただきたい。確約のない追加工事をやりかねない。

(地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 40歳～44歳)

5. 建設キャリアアップシステムについて

【提言8】※昨年より継続要望

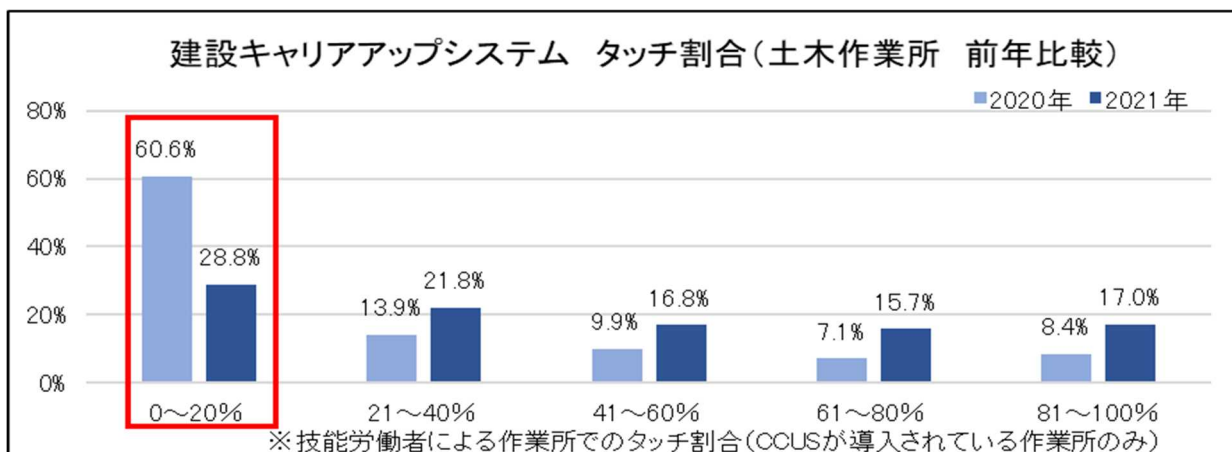
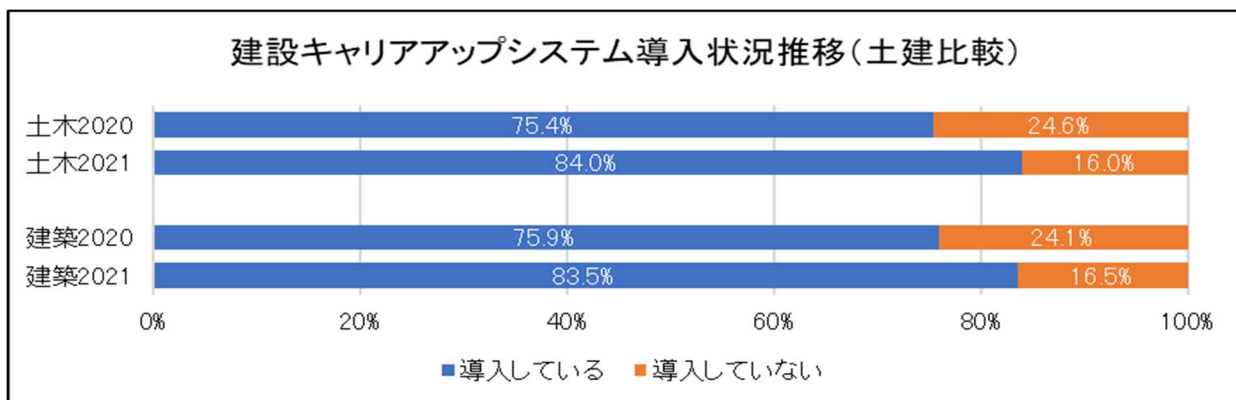
建設キャリアアップシステムにおける技能労働者個人のメリット周知をお願いします。

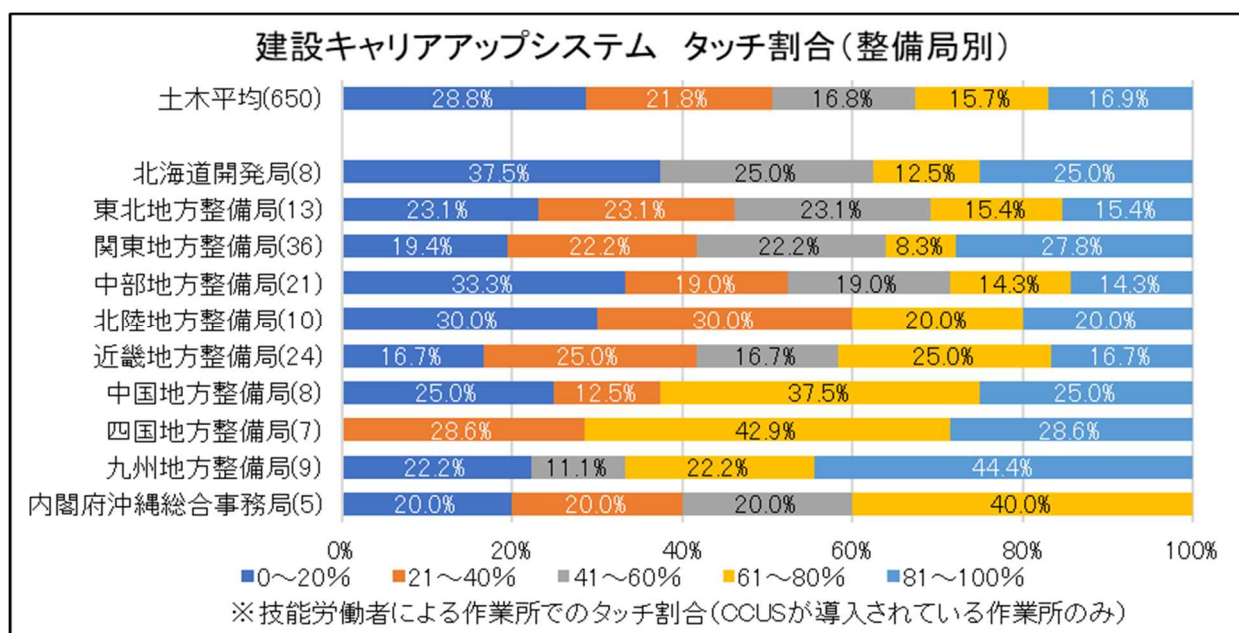
国交省では、10年連続の公共工事設計労務単価の引き上げや社会保険加入の促進、建設キャリアアップシステム（以下、CCUS）の推進など技能労働者の処遇改善に取り組まれていることは承知しております。

国交省の働きかけもあり、日建協で行っている作業所アンケートにおいても、CCUSを導入している作業所が増えています。技能労働者のCCUSへのタッチ割合も0～20%が大幅に減り、21%以上が増える結果となりました。

しかし、作業所アンケートでは、「何がメリットかわからない」「申請してからカードが届くまでが遅い」「高齢者は今更入っても意味がない」といった声があがっており、技能労働者からはCCUSに対して懐疑的な意見も出ています。

技能労働者の処遇改善が早期に行われるためにも、CCUSへの加入者、タッチ数をさらに増やしていく必要があります。そのためには、技能労働者個人に対して、明確なメリットの提示（レベルアップすると賃金がいくら上がるなど）が必要と考えます。技能労働者の処遇改善のためにも、CCUSを活用する技能労働者個人の具体的なメリットの周知をお願いします。





【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・ 協力業者や作業員に目に見える形でインセンティブを与えないと、元請事業者が達成率を競い負担になるばかりの制度。
（国土交通省 北陸地方整備局 / 道路(新設) / 40～44 歳）
- ・ 将来的な構想や理念ではなく、今すぐ感じられるメリットが示されれば、CCUS は直ぐに普及すると思います。
（国土交通省 九州地方整備局 / 道路(新設) / 50 歳～54 歳）
- ・ キャリアアップシステムカードに付加価値を持たせる。カードでの割引や福利厚生が付随すれば、普及すると思う。また、外国人労働者についても個人の ID（マイナンバー等）を必須にし、キャリアアップシステムとリンクさせることで、その人の安全性や技能実績の向上、不法就労の撲滅につながる。
（地方自治体(県・政令市) / 港湾 / 30～34 歳）
- ・ 運用コストに見合ったメリットが無い。労務単価の向上につながるのであれば施工業者は積極的に加入すると思われる。労務単価をあげる明確なストーリーを用意してから始めるべきであった。
（民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 35 歳～39 歳）
- ・ 建設キャリアアップシステムは現在、労働者自体に還元されているシステムではないと思われる。登録費や運営費などに搾取されているように思われ、何の得にもなっていないのが現状。
（民間公益企業(鉄道) / リニア関連 / 50 歳～54 歳）
- ・ 登録の義務化と入退場時のタッチシステムの改善が必要。また、取得免許、技能講習、特別教育のデータの一元化により現場安全管理への活用も期待する。
（地方自治体 / 環境・エネルギー施設 / 45 歳～49 歳）

【提言 9】

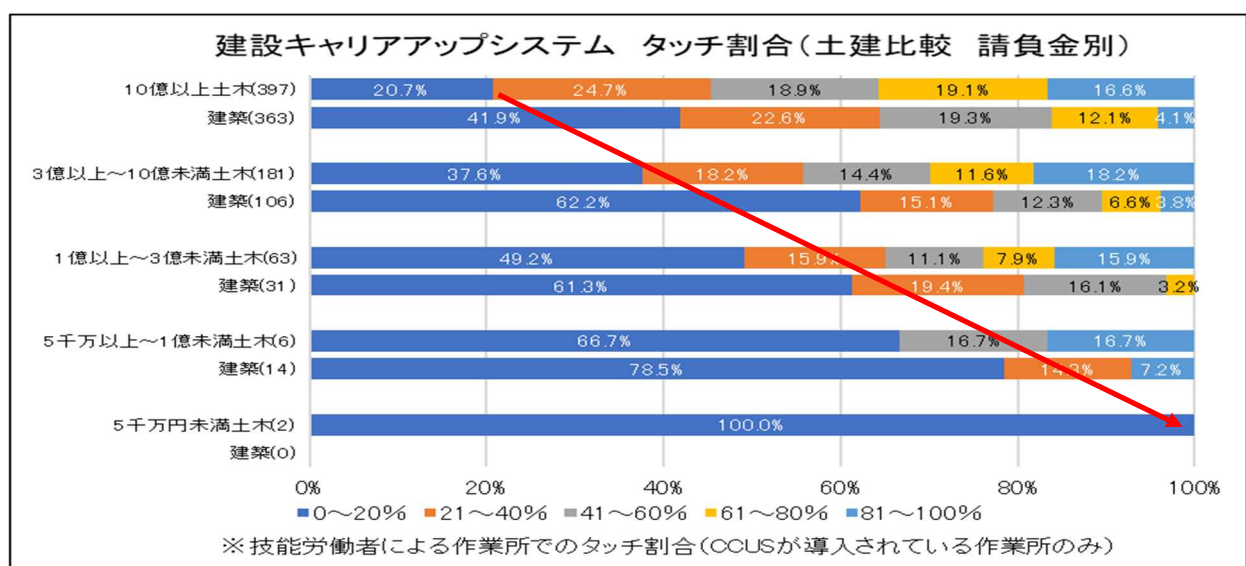
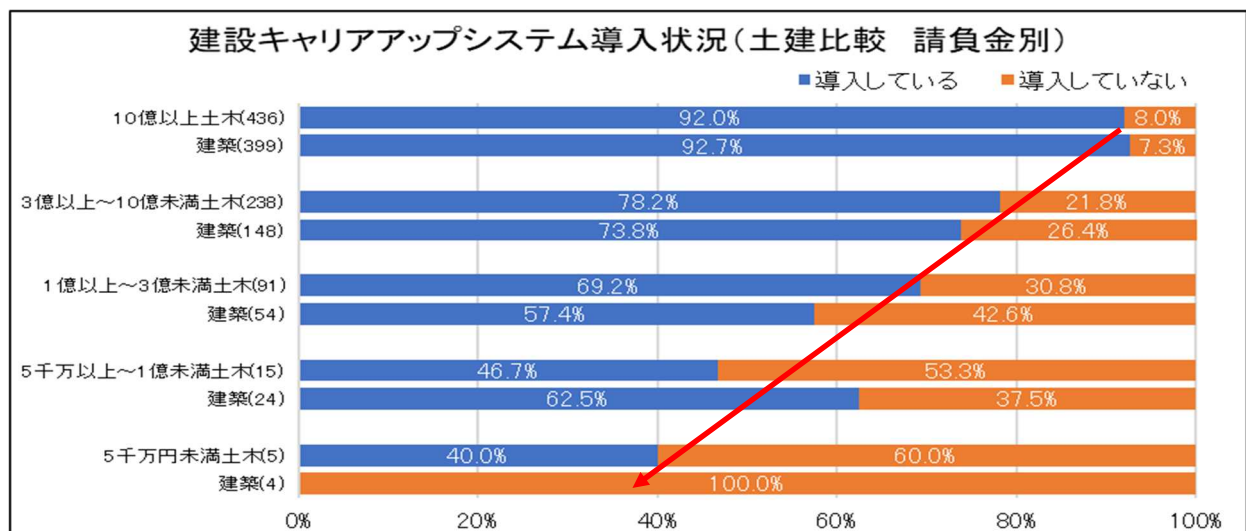
請負金額が少ない工事や事業規模が小さい事業者でも、建設キャリアアップシステムが導入しやすいような施策の策定と展開をお願いします。

国交省では、CCUS の普及・促進にむけ、都道府県 CCUS 官民連絡協議会がスタートされました。各地域の実情や課題が共有されることで、CCUS の普及率の改善につながると期待しております。

また、作業所アンケートによると、請負金額が少ない作業所ほど CCUS の導入割合が下がり、技能労働者による CCUS へのタッチ割合も下がる結果となりました。この状況が改善されなければ、今後、全ての現場で原則 CCUS が導入されたとしても、就業履歴の蓄積ができず、本来の目的である技能労働者の処遇改善につながらなくなってしまいます。

厚労省が進めている CCUS に関する補助金制度を国交省として広く周知していただくとともに、国交省でも独自に事業者に対して CCUS 関連機材の無償貸出などの補助制度導入をお願いします。

また、事業規模が小さい事業者は登録費用やシステム使用料を捻出する余裕がなく、事務員など登録をサポートする人員も確保できない状況があります。国交省には、CCUS に関する勉強会の開催や周知だけでなく、事業者の負担軽減につながる施策の策定と展開をお願いします。



【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・ 中小企業に対して、キャリアアップシステムを導入するためのフォローが必要。また、カードを申請してから、本人の手元に届くまでの期間を短縮することが必要。
（国土交通省 近畿地方整備局 ／ 道路(新設) ／ 45 歳～49 歳）
- ・ 建設キャリアアップシステムに加入した際に恩恵をすぐに受けられることが必要。現状は将来的になるかもの話で年配の人がメリットを感じていない。せつかく取得をしても元請が CCUS を導入していない。
（地方自治体(県・政令市) ／ その他(シールド 地中連続壁工) ／ 40 歳～44 歳）
- ・ 小規模の建設会社に対する手続きの簡素化・金銭的支援などが必要。
（地方自治体(県・政令市) ／ 道路(新設) ／ 60 歳以上）
- ・ CCUS 利用者への賃金の割増等明確な優遇措置と制度の周知が必要。
（民間企業(不動産業) ／ 住宅(賃貸・自家使用) ／ 55 歳～59 歳 ）
- ・ なぜやらなければならないのか？という質問が多い。現場だけでの教育・指導では限界があるため、各都道府県で地方ごとに各地の全業者を強制的に集めて講習会を行うべき。
（その他 ／ 環境関連施設 ／ 35 歳～39 歳）

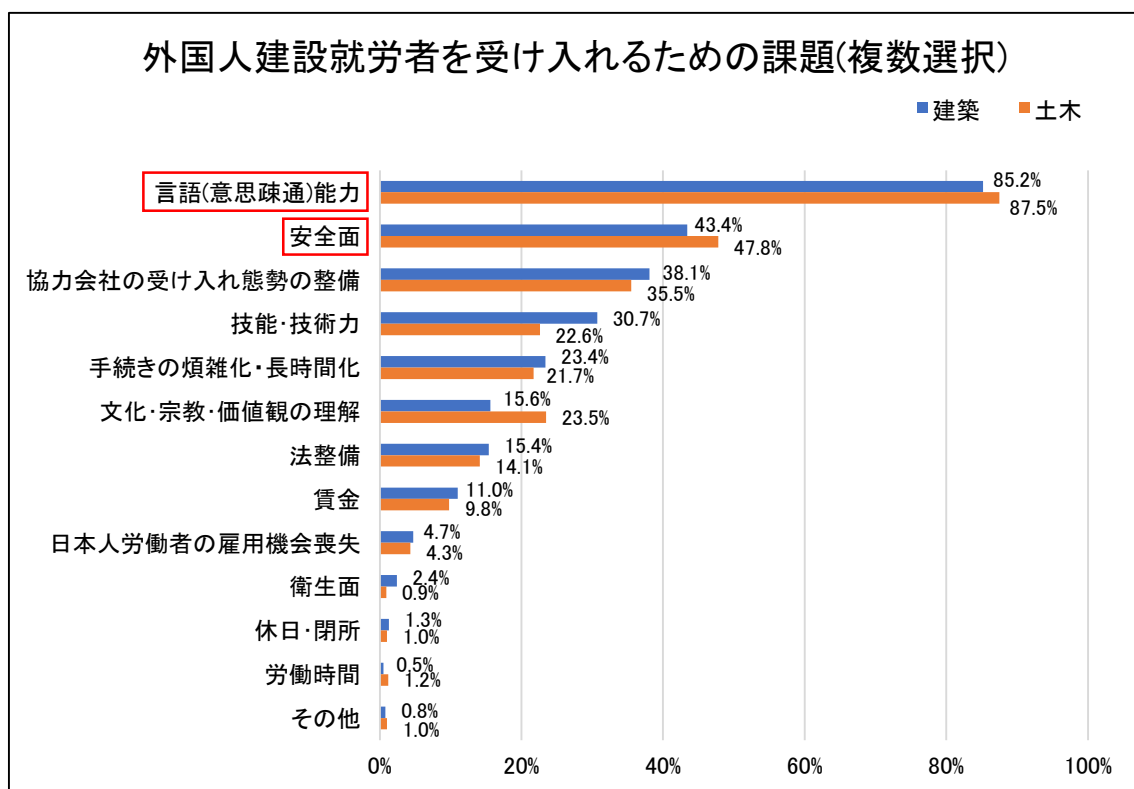
6. 外国人建設就労者の安全確保について

【提言 10】※昨年度より継続要望

外国人建設就労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にむけた取り組みをお願いします。

少子高齢化にともなう担い手不足や国際化によって、今後も外国人建設就労者が増えることが予想されます。作業所からは外国人建設就労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。令和2年の建設業における労働災害発生状況をみると、日本人労働者の労災死傷者数の割合は0.29%（※1）に対し、外国人建設就労者の労災死傷者数の割合は0.71%（※2）と2倍以上に及んでいます。

「言語（意思疎通）能力」については取得するのに時間が掛かりますが、「安全面」については日本全国どの作業所に行っても同じ安全標識であれば、安全に対する意識を共有できます。しかし、実際に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。現在、厚労省や建設業労働災害防止協会のホームページにおいて、国際基準に準じた多言語表記の安全標識が掲載されています。関係機関と連携して、作業所で使用される安全標識が統一されるよう、また、多言語表記が定着するような取り組みをしていただきますようお願いします。



※1 日本人労働者の労災死傷者数の割合[%] = $\frac{\text{日本人就業者の死傷者数}}{\text{日本人就業者}} \times 100$

※2 外国人建設就労者の労災死傷者数の割合[%] = $\frac{\text{外国人労働者の死傷者数}}{\text{外国人労働者数}} \times 100$

※総務省統計局 労働力調査(基本集計)、厚労省「外国人雇用状況」の届出状況まとめ【本文】、令和2年外国人労働者の労働災害発生状況、令和2年業種別事故型別労働災害発生状況より算出

【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・ 日本語の理解力の向上が必要である。特に安全面での指示が正確に伝わることが重要である。
（地方自治体 ／ 文化・教育施設 ／ 60 歳以上）
- ・ こちらの話す事、指示する事を理解して貰わなければ、外国人技能労働者本人を事故や災害の危険にさらすことになるので、意思を正しく伝える事が重要と思います。
（民間公益企業(鉄道) ／ リニア関連 ／ 50 歳～54 歳）
- ・ 掲示物などでの言語で英語などを使用したり、作業所内をピクトグラム等による見える化の推進を図っていく必要がある。
（民間公益企業(鉄道) ／ 運輸・空港施設 ／ 29 歳以下）
- ・ 何よりも意思疎通、特に安全や危険に関する認識が最重要である。
（民間企業(製造業) ／ 工場・生産施設 ／ 60 歳以上）
- ・ 言語能力がないと意思疎通ができない。危険箇所の注意喚起などが出来ないことになる。
（民間企業(不動産業) ／ 住宅(分譲) ／ 40 歳～44 歳）

7. 単身赴任者の帰宅旅費の非課税化について

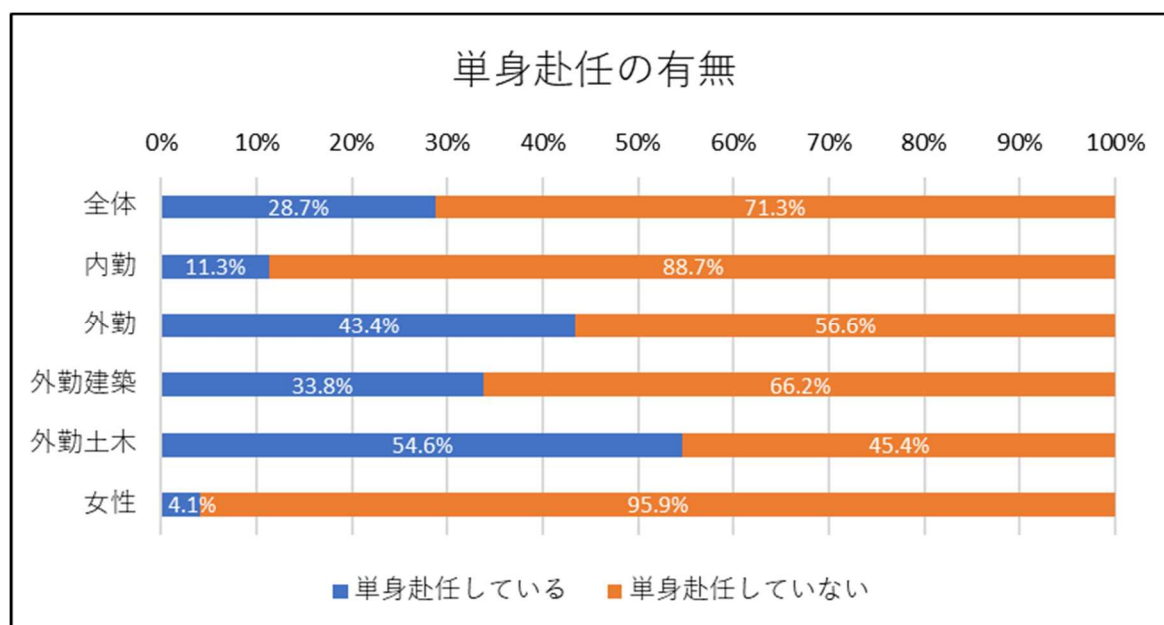
【提言 11】 ※昨年度より継続要望

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後ろ盾をお願いします。

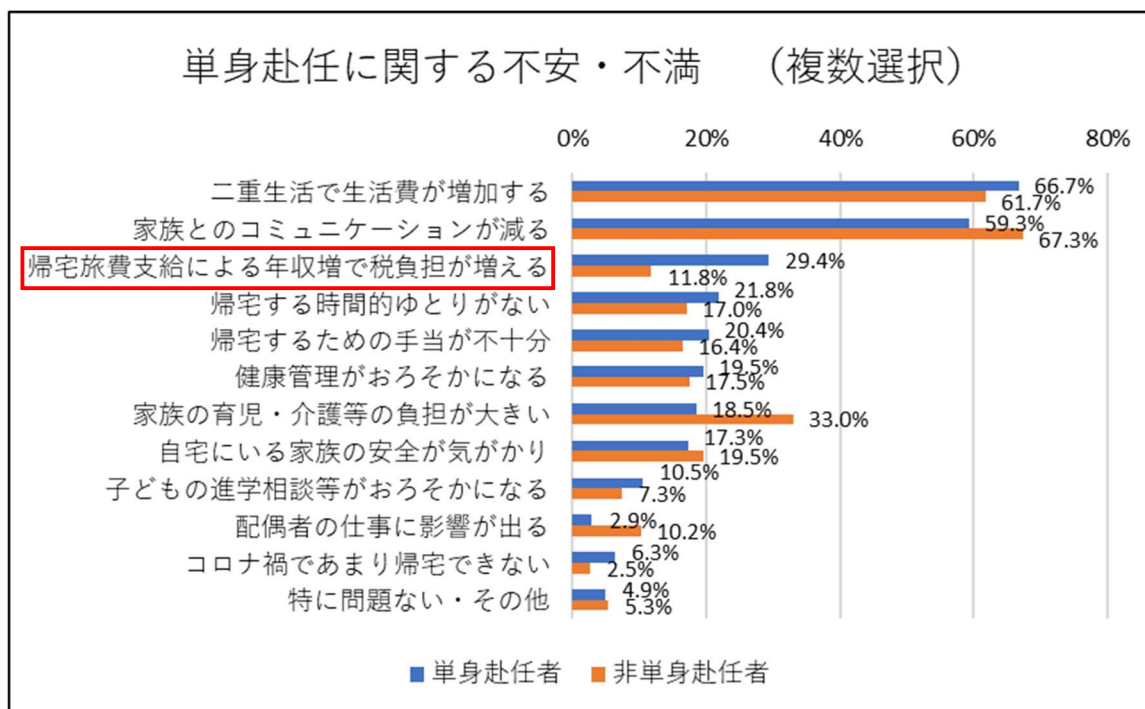
2021 年時短アンケートによると、既婚組合員の外勤 43.4%、内勤 11.3%が単身赴任をしております。多くの企業で単身赴任先から自宅に帰るための帰宅旅費を支給しておりますが、実費弁済としての性格を有していながら、出張旅費や通勤費とは異なり、所得として課税対象となります。また、単身赴任に関する不安・不満について聞いたところ、「帰宅旅費支給による年収増で税負担が増える」の選択肢は、他の選択肢に比べて単身赴任者と非単身赴任者の開きが大きくなっていることから、単身赴任者にとって、帰宅旅費に対する課税が負担になっていることが伺えます。

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、家族を帯同することができない、または、自宅から通うことができない遠隔地の作業所に従事する場合も少なくありません。さらに、監理技術者の資格要件や実務経験を有する組合員が単身赴任をせざるを得ないという状況もあります。

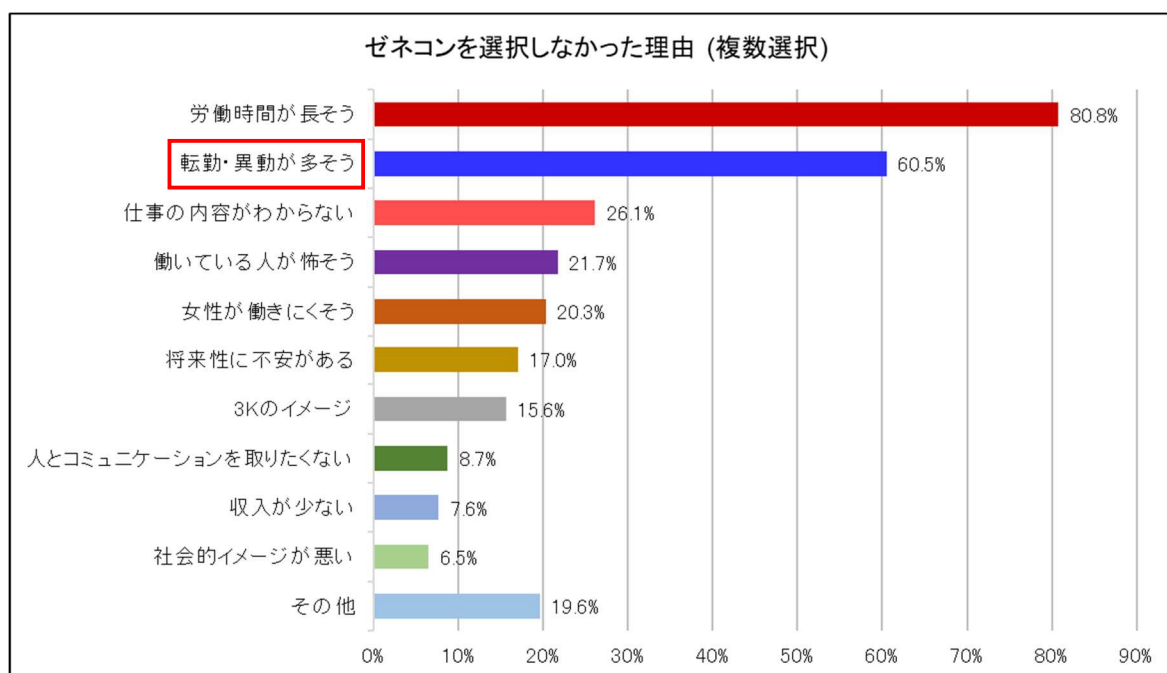
今後、政府が推進する女性活躍が広がれば、建設産業においても共働き世帯が増え、単身赴任者の割合が増えることが予想されます。また、土木建築を学ぶ大学生を対象に行っている出前講座のアンケートでは、ゼネコンを選択しなかった理由（複数選択）に「転勤・異動が多そう」が多く選択されています。建設産業の課題でもある担い手確保の観点からも、単身赴任による負担を軽減することが必要だと考えます。国交省におかれましては、建設産業の将来のためにも、帰宅旅費の非課税化について、ご理解と後ろ盾をお願いします。



※2021 年度 時短アンケートより



※2021 年度 時短アンケートより



※2021 年度 出前講座アンケートより

参考データ

- 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 793 作業所（うち国交省発注 165 作業所）
建築 646 作業所

調査時期：2021 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：16,120 人

調査時期：2021 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：743 人

調査時期：2021 年 10 月～2022 年 1 月