

# 日建協 2023 年政策提言書

2023 年 4 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。

日建協では、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」を実現させるためのロードマップを策定しました。「誰もがいつまでも働ける 誰からも誇りに思われる産業」をめざして、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その思いは一致しているものと考えております。

時間外労働の上限規制が適用される 2024 年 4 月まで残り 1 年となり、政労使が一体となって働き方改革を進めていますが、作業所の閉所状況は二極化が進み、時間外労働は減少しているものの高止まりしている状況です。この状況を打破するためには、建設産業だけでなく、民間発注者も含めた社会全体を巻き込んだ抜本的な改革が必要と考えます。今現在、建設産業で働く者、これから建設産業を担う者にとって働きがいのある、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いただきたい内容を提言書としてまとめました。

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。本提言に対しご理解をいただくとともに、実現にむけて前向きなご対応を宜しくお願い申し上げます。

## 目次

1. 時間外労働の上限規制適用への対応	
提言 1. 改正建設業法の適正な運用にむけて	1
提言 2. 4週8閉所の実現にむけて	2
2. 民間工事における請負契約の適正化	
提言 3. 民間工事における請負契約の適正化にむけて	4
3. 発注時期・施工時期・竣工時期の平準化にむけて	
提言 4. 発注時期・施工時期・竣工時期の平準化にむけて	5
4. 国交省の各種施策の普及	
提言 5. ワンデーレスポンス・ウィークリースタンスの普及促進にむけて	7
提言 6. さらなる書類の簡素化にむけて	10
5. 建設DXの推進	
提言 7. 建設DXの推進にむけて	12
6. 建設キャリアアップシステム（CCUS）のさらなる普及	
提言 8. 建設キャリアアップシステム（CCUS）のさらなる普及にむけて	14
7. 単身赴任者の帰宅旅費非課税化	
提言 9. 単身赴任者の帰宅旅費非課税化にむけて	16

※各グラフに出典の記載がないものはすべて2022年作業所アンケートからの引用です。

## 1. 時間外労働の上限規制適用への対応

### 【提言1】改正建設業法の適正な運用にむけて

- ・「工期に関する基準」として示されている考慮すべき事項を契約内容に適切に反映するよう引き続き周知徹底をお願いします。

※昨年度より継続要望

改正建設業法の施行から2年が経過しましたが、実際の請負契約においては、まだ「工期に関する基準」と併せて示されている工期全般にわたって考慮すべき事項が適切に反映されているとは言い難い状況です。国交省におかれましては、既に発注者協議会など様々な場面を通して周知をはかっているところですが、建設投資の約7割を占める民間事業においても、受発注者間で適正な取引が実現するよう、そして適正な工期の確保ができるよう、「工期に関する基準」について今後もあらゆる機会に周知徹底をお願いします。

### 【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・ 荒天による遅延、コンクリート打設日を押しえられない等の軽微な理由でも工期を見直す機会がほしい。  
（国土交通省（中部地方整備局） / 道路（新設） / 30～34歳）
- ・ 工事を設計するコンサルが工程を理解できていない場合が多く、発注者の事業計画に無理やり合わせた設計（適切でない工期）になっているため、改善してほしい。  
（民間公益企業（電力） / 電力・エネルギー施設 / 50歳～54歳）
- ・ 適正な工期設定よりも、事業工程が優先されている。発注が遅れた場合、施工会社にしわよせがくる構図は数十年間全く変わっていない。  
（民間公益企業（鉄道） / 道路（新設） / 45歳～49歳）
- ・ 発注者が、上限規制の理解を深め、書類や検討業務まで含めた労働時間や工期設定の理解が必要。  
（民間公益企業（電力） / 電力・エネルギー施設 / 50歳～54歳）

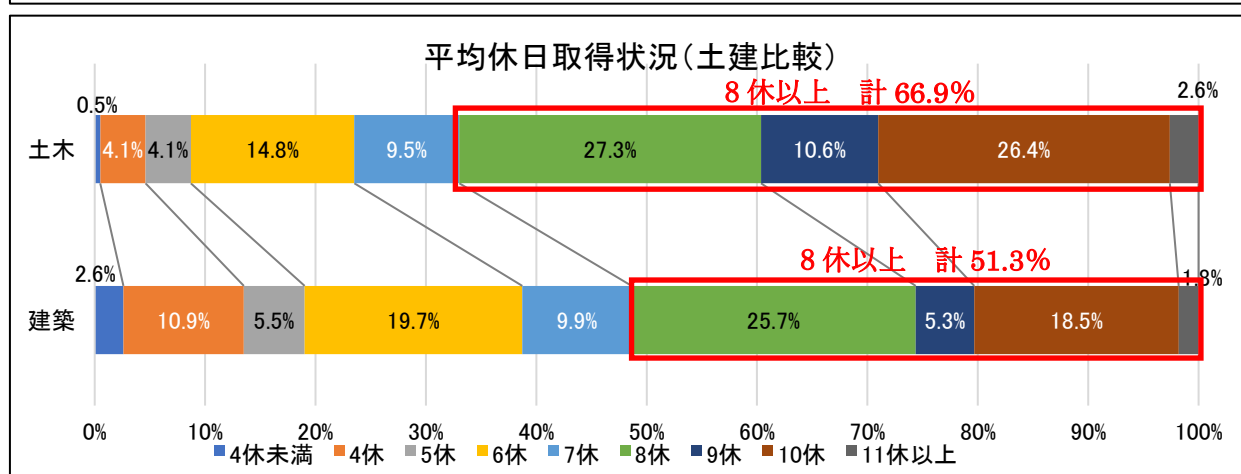
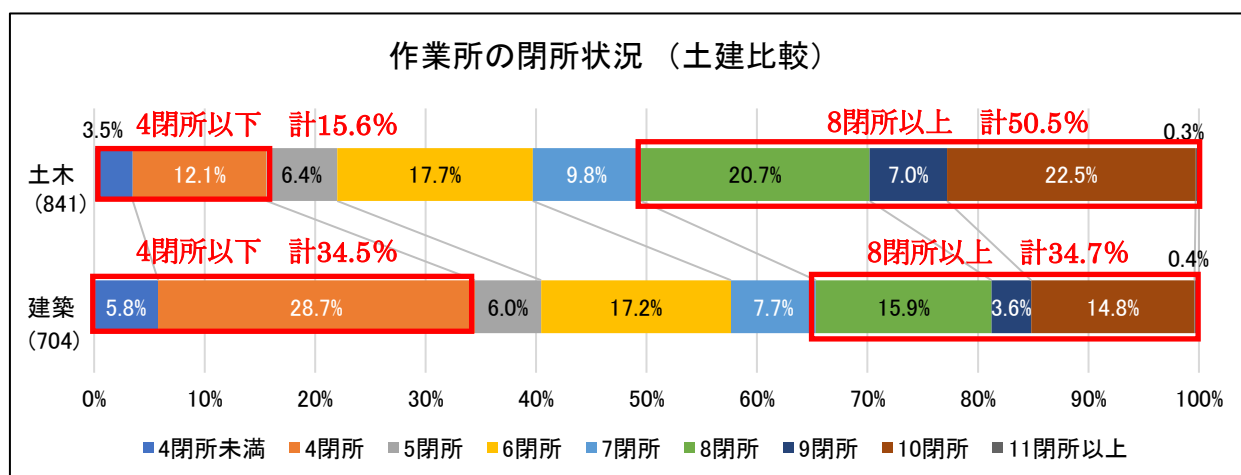
**【提言2】4週8閉所の実現にむけて**

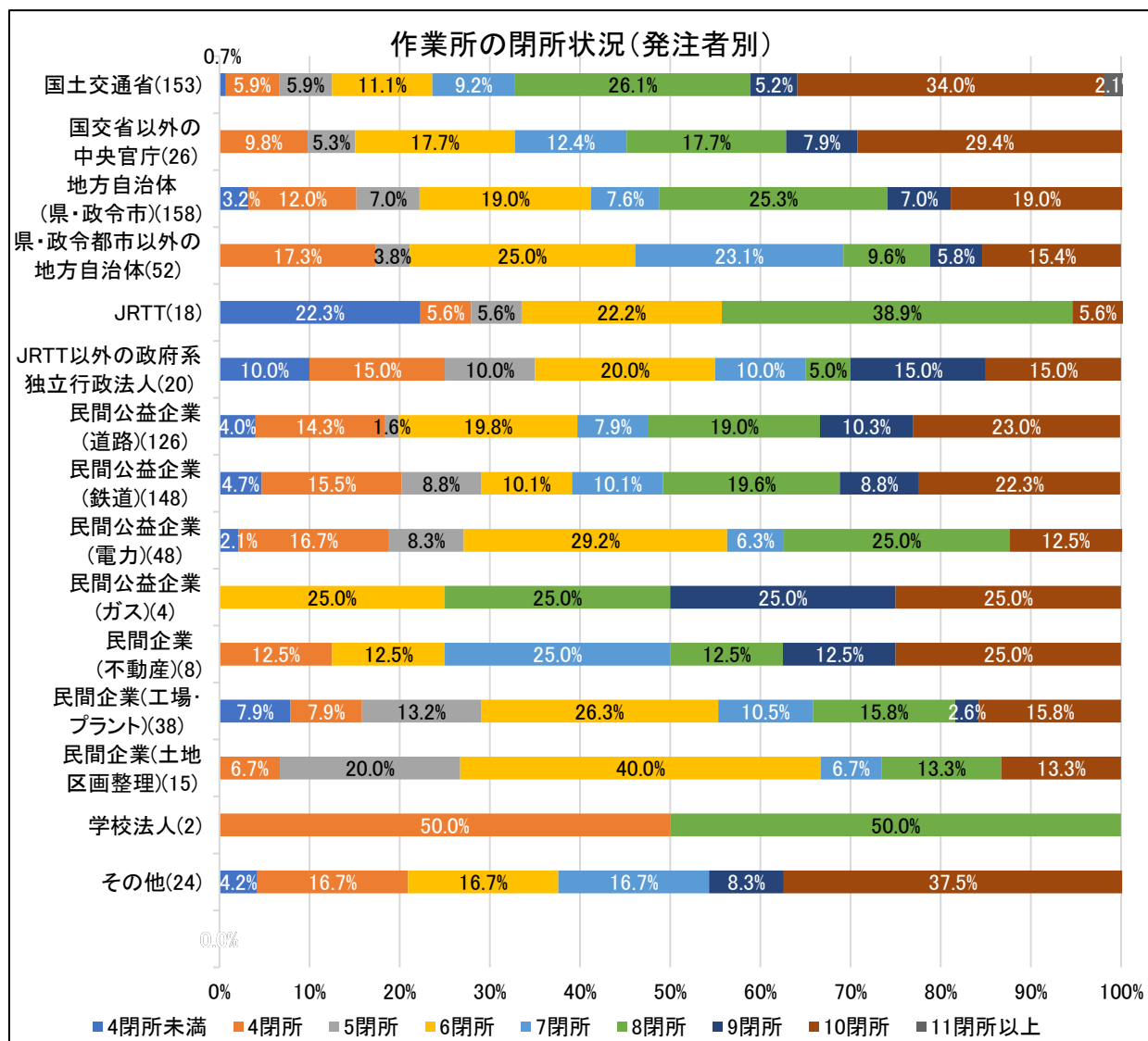
・すべての建設工事で、月単位の週休2日（4週8閉所・4週8休）が実現できるよう、模範を示していただきたい。

国交省および地方自治体の発注工事では、既に発注者指定型週休2日制適用工事が浸透しており、国交省の取り組みに感謝いたします。しかし、現行の週休2日制適用工事は工期全体で週休2日相当の閉所であり、月単位での週休2日を求めるものではありません。

「作業所アンケート」ではひと月（指定月）の閉所および休日状況について確認していますが、土木工事では、4週8閉所以上が約5割、同8休以上が約7割、建築工事では4週8閉所以上が3割強、同8休以上が約5割という状況です。官庁工事が多いとされる土木工事においても8閉所以上が約5割に留まっていることから、作業所は4週8閉所の実現にむけて、繁忙期、閑散期に強弱をつけて閉所していることが分かります。

2024年には時間外労働の上限規制が建設業にも適用されます。作業所で働く者の1ヵ月あたりの労働時間が繁忙度に大きく左右されることにより、上限規制に抵触するといったことが無いよう、国交省におかれましては、現状の発注者指定型週休2日工事について、原則月単位の週休2日（4週8閉所・4週8休）としていただき、地方自治体や民間発注者に模範を示していただく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)

- 発注者から休日や時間外でもメールや電話があり、その対応をしないといけない。  
(地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 55歳~59歳)
- 発注者、建設業界が一体となって推し進める必要がある。一作業所で対応できるものではない。  
(民間公益企業(電力) / 電力・エネルギー施設 / 60歳以上)
- 民間工事ではあまり理解してもらえない。特に地場ゼネコンなどは休まずに工期内に終わらせるというような風習がまだあり、それを求められる。  
(民間企業(工場・プラント) / その他(土工解体) / 40歳~44歳)
- 契約条件に土曜閉所を入れ、無理な工期設定をしないことが必要。自然現象や地質変更、地元協議など、受注者による責でない条件変更が発生した場合は契約工期を延ばすための協議が必要。  
(民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 40歳~44歳)

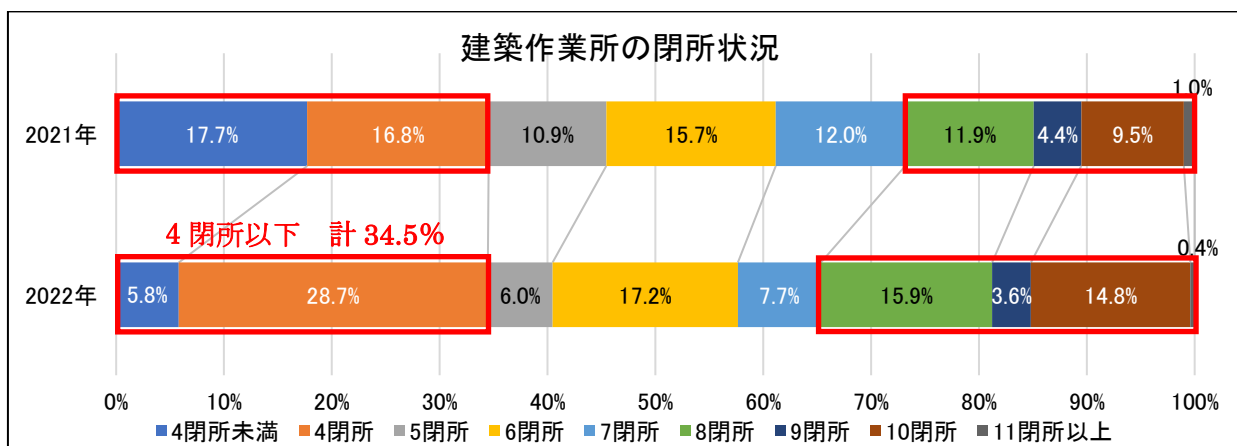
## 2. 民間工事における請負契約の適正化

### 【提言3】民間工事における請負契約の適正化にむけて

- ・著しく短い工期による請負契約について、調査及び指導をお願いします。
- ・民間建設工事標準請負契約約款（以下、標準約款）の原則的利用の促進をお願いします。

建設業法第19条の5では、「著しく短い工期による請負契約締結の禁止」が定められています。しかし、作業所アンケートでは、民間事業が8割を占める建築工事の34.5%が4週4閉所以下の工程で稼働しており、適正な工期とは言い難い状況です。国交省においては、「適正な工期設定等による働き方改革の推進に関する調査」をすでに実施していただいているところですが、今後も調査を継続していただくとともに不適正な事案に対する厳正な対処をお願いします。

また、一部の民間発注者との工事請負契約では、優越的地位の濫用による発注者リスクを回避した、請負者が不利になるような約款による契約を締結しているケースが散見されます。国交省におかれましては、標準約款の原則的利用の促進をお願いします。



### 【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・年度末に合わせた工期を設定しているが、計画工程を立てて設計と発注をしているわけではなく、発注者の事業計画に沿った工程を書いているだけである。

（地方自治体 / その他 / 40歳～44歳）

- ・線路切り替えや開通時期を設定してからメディアに公表され、遅れが許されない。発注者都合で着手が遅れたとしても、そのしわ寄せは受注者に来ることが多く、突貫工事を強いられる。

（民間公益企業（鉄道） / 鉄道（新設） / 55歳～59歳）

### 3. 発注時期・施工時期・竣工時期の平準化にむけて

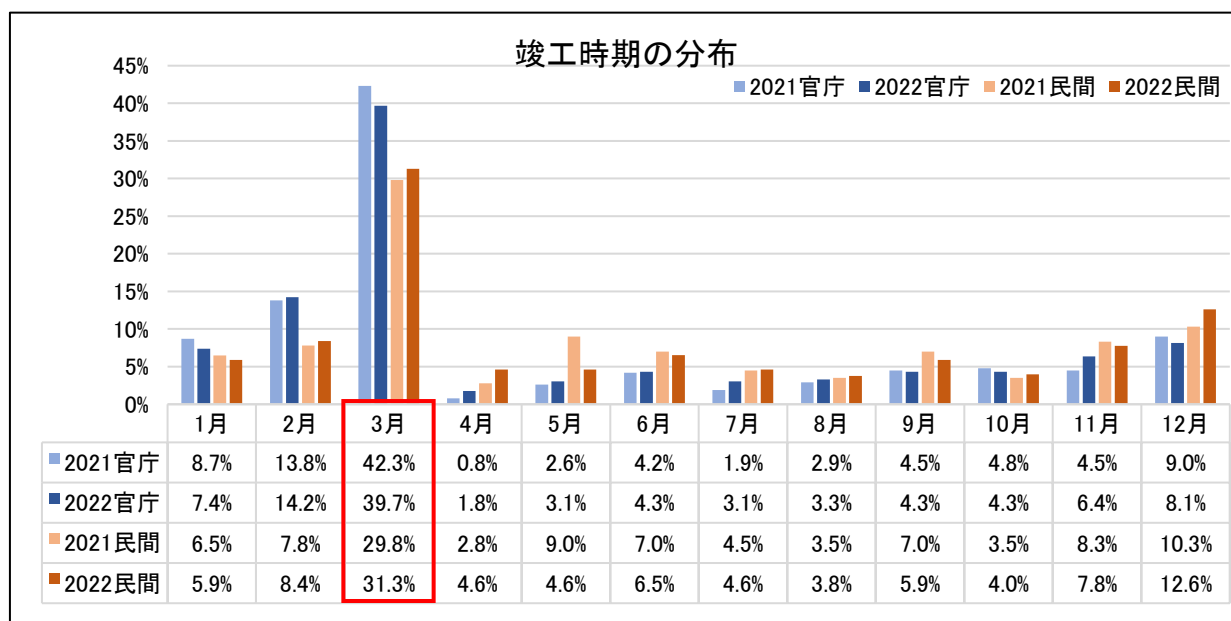
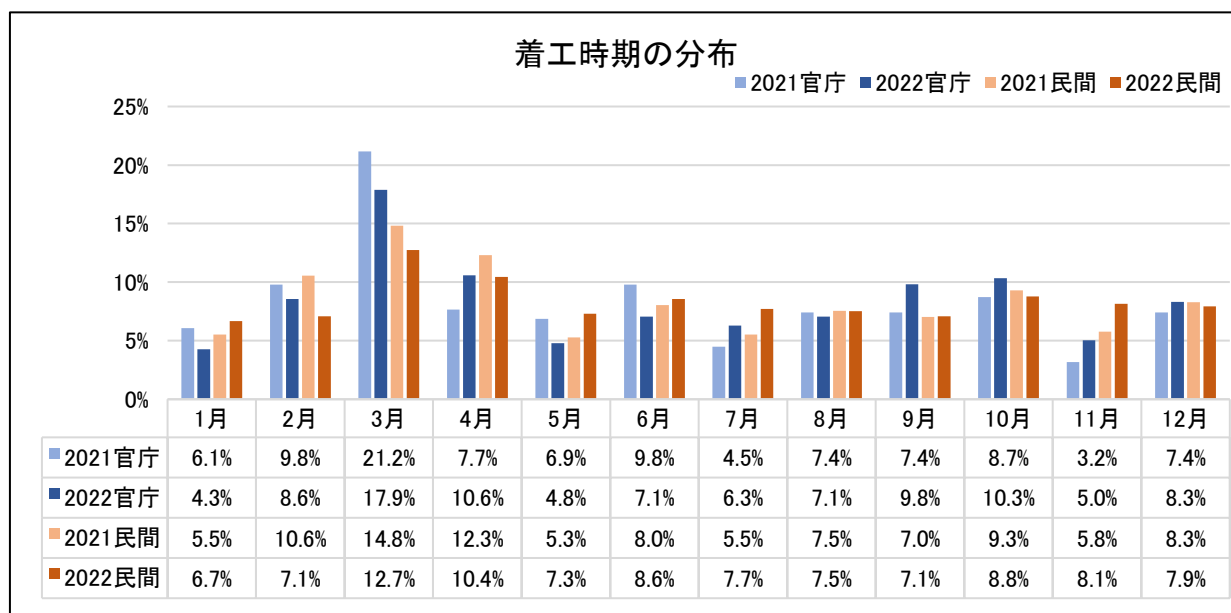
#### 【提言4】発注時期・施工時期・竣工時期の平準化にむけて

・年度繰越制度や余裕期間制度など、工期平準化にむけた制度を積極的に活用するようお願いいたします。

※昨年度より継続要望

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ています。改正品確法では、発注者の責務として公共工事の施工時期の平準化が規定され、改正入契法では、公共工事の発注者が施工時期の平準化のための方策を講じることが努力義務化されています。

しかし、組合員からはいまだに「無理やり年度末を竣工日としている」「単年度予算消化等、発注者内ルールの変更」「年度を超える工期延長を認めてくれない」といった声が聞かれます。下図竣工時期の分布を見ても、3月竣工が多いことは明らかです。国交省におかれましては、年度繰越制度や余裕期間制度など、工期平準化にむけた制度を積極的に活用願います。





【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- 年度出来高確保のため、設計の段階で工程を無理やり詰めている。  
（国土交通省 関東地方整備局 / 道路(新設) / 50歳～54歳）
- 年度をまたぐ工期延長を認めてくれない。  
（国土交通省 関東地方整備局 / 道路(改良) / 45歳～49歳）
- 契約から工事着手までの時間が少なすぎる。不十分な計画では、事故の誘発にもつながるので、十分な現場踏査ならびに計画期間が必要。  
（農林水産省 / 農業・河川 / 55歳～59歳）
- 竣工時期が集中している。  
（地方自治体 / 文化・教育施設 / 50歳～54歳）
- 年度をまたがないようにするため、施工条件に合わない工期設定をしているので、非常にタイトな実施工程で進めている。  
（地方自治体(県・政令市) / シールドケーソン / 55歳～59歳）
- 契約日の翌日からの工期となっており、受注決定から契約日までは3～5日程度しかなかった。いきなり着手できないのだから着手指定日なりで猶予がほしい。  
（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 45歳～49歳）
- 準備工・片付け工が見込まれていない工期設定である。関係企業体との協議（試掘等）が必要であることが明白であるが、準備期間がないまま本工事に着手する工程であった。  
（地方自治体((県・政令市)以外の市町村・広域組合など) / 上下水道施設 / 30歳～34歳）
- 契約後、すぐに着工できる事はないので、十分な準備期間を見込む必要あり。  
（地方自治体 / 文化・教育施設 / 45歳～49歳）
- 労働者が満遍なく仕事ができるように、平準化した発注を国交省から率先して行ってほしい。  
（民間公益企業(鉄道) / 鉄道(新設) / 55歳～59歳）

#### 4. 国交省の各種施策の普及

##### 【提言5】ワンデーレスポンス・ウィークリースタンスの普及促進にむけて

・ワンデーレスポンスの運用徹底および、ウィークリースタンスの全地方整備局への普及をお願いします。

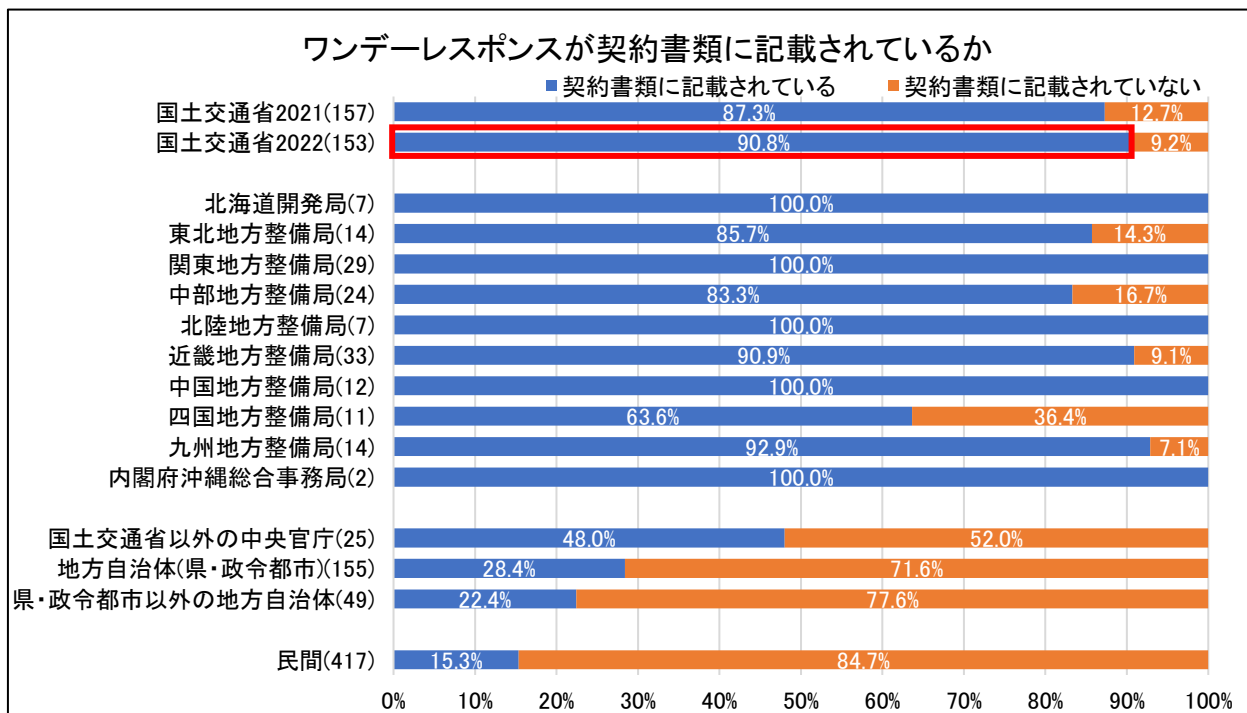
・ワンデーレスポンスおよびウィークリースタンスが国交省以外にも広く普及するよう周知をお願いします。

※昨年度より継続要望

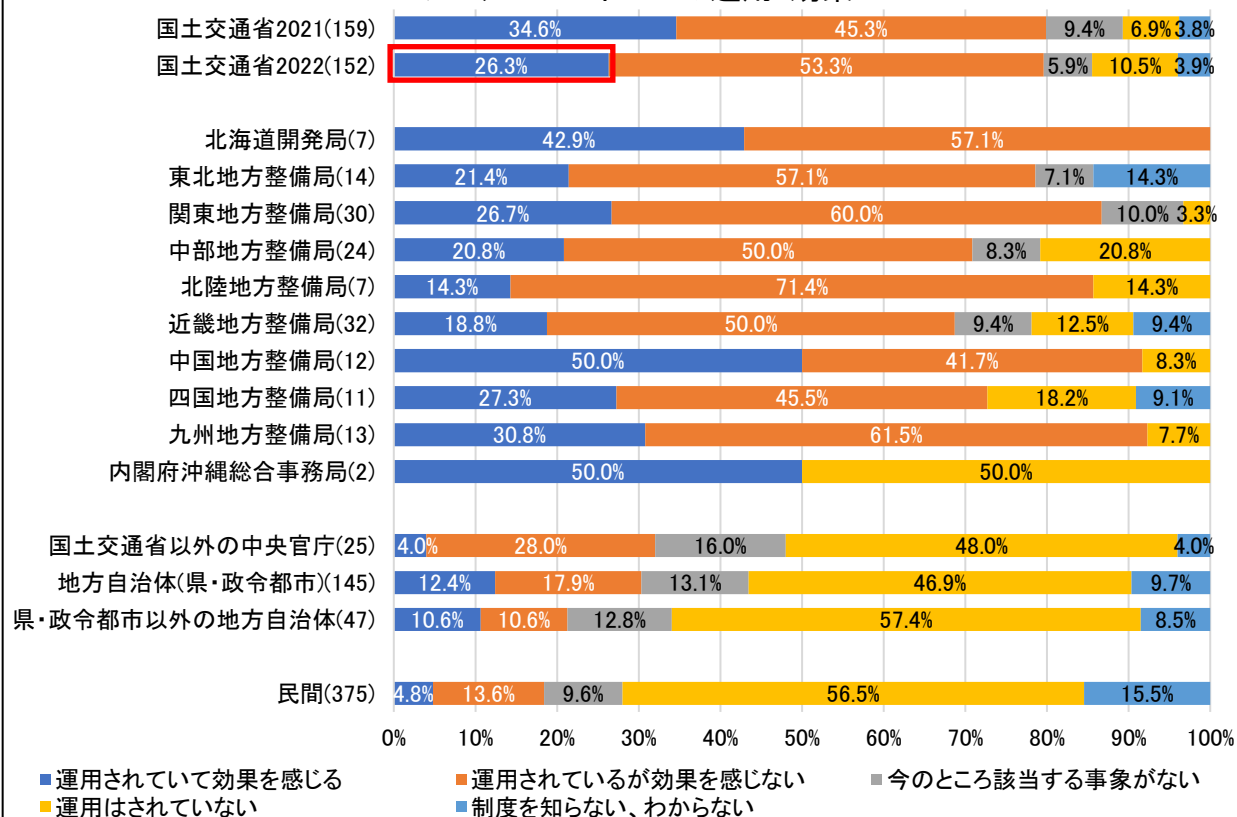
作業所アンケートによると、ワンデーレスポンスは国交省発注工事の9割以上で契約書類に記載されていますが、効果を感じると回答している作業所は3割弱に留まっています。「ワンデーレスポンスと言いながら、協議に対する発注者の返答が遅い」「質問、協議を投げかけても回答がないので、せめて期限を決めるなどで返答してほしい」などの声もあがっています。ワンデーレスポンスの目的である問題解決の迅速化、適切な工程管理のために、改めてワンデーレスポンスの運用の見直し、実施方法の周知徹底をお願いします。

ウィークリースタンスについては、2021年調査より契約書類に記載されている作業所数は増えてきているものの、国交省発注工事においてもいまだ2割程度に留まっています。業務委託分野では各地方整備局で適用されている実績があり、昨年意見交換でも「コンサルタント業務を行っている受注者の残業時間や休日出勤が縮減された」など効果がある旨聞いております。作業所アンケートでは、「国交省のいろいろな現場でウィークリースタンスを導入してほしい」「地方自治体発注工事にもウィークリースタンスを導入してほしい」との声も聞かれます。ウィークリースタンスの全地方整備局への普及をお願いします。

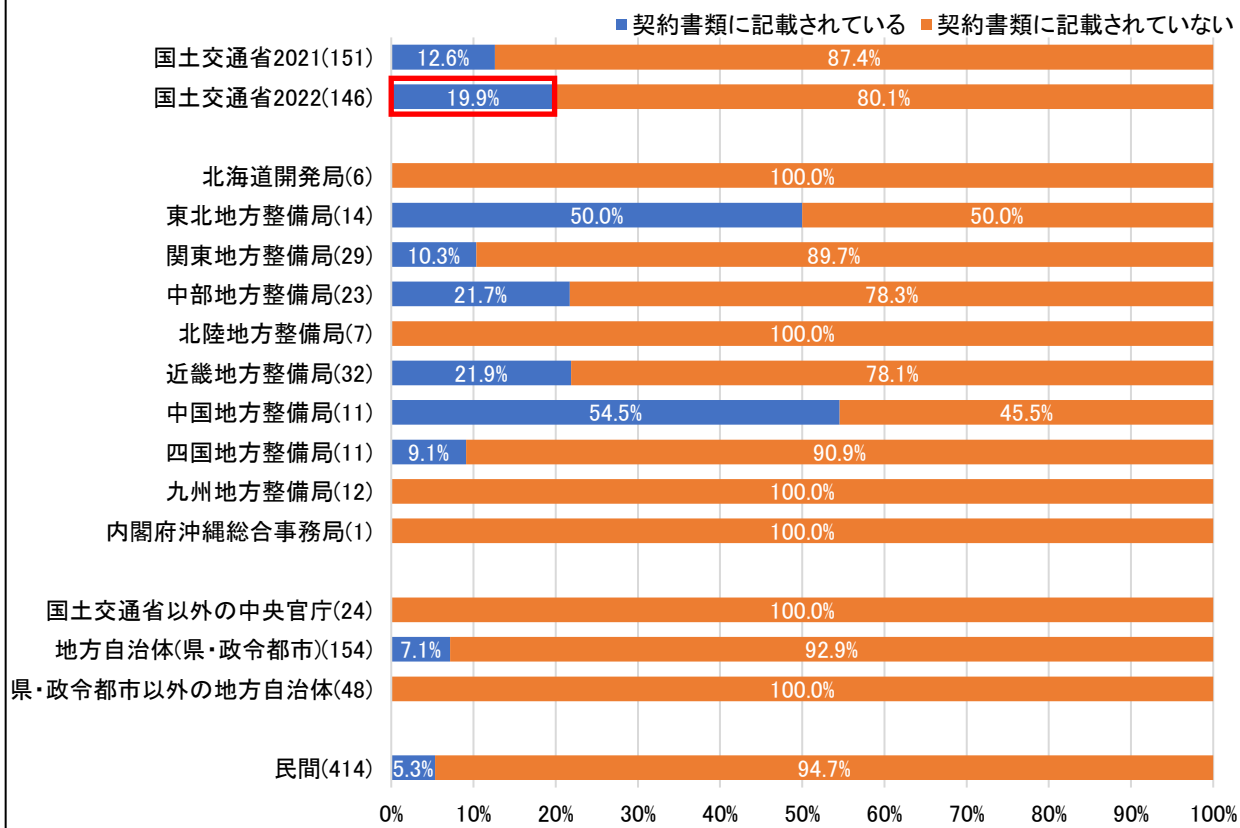
2024年に適用される時間外労働の上限規制にむけて、受発注者双方がワンデーレスポンス及びウィークリースタンスの考え方を持つのは必要不可欠と考えております。更なる働き方改革を推進するために、国交省発注以外の工事に対し、ワンデーレスポンス及びウィークリースタンスが普及するよう周知をお願いします。



### ワンデーレスポンスの運用・効果



### ウィークリースタンスが契約書類に記載されているか



## 【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

### <ワンデーレスポンス>

- ・発注者側が業務過多になっており、重要度が高いものを除いては、無理にワンデーレスポンスを求めない。発注者側の業務改善もすべきである。

（国土交通省 近畿地方整備局 / 道路(新設) / 35歳～39歳）

- ・対応が遅いため工程遅延の原因になった。

（国土交通省 近畿地方整備局 / その他 / 55歳～59歳）

- ・質問事項、検討事項が多数あるため、ワンデーレスポンスが実行されていない。

（国土交通省 関東地方整備局 / 道路(新設) / 35歳～39歳）

- ・レスポンスが遅かったり、急な対応を迫られたりするため、振り回されることが多々ある。もう少し猶予を持って対応してほしい。

（民間公益企業(鉄道) / 鉄道(改良) / 35歳～39歳）

### <ウィークリースタンス>

- ・発注者から夜遅くメールが入ることがある。時間外労働を減らすため、まず発注者側から時間外労働を減らす体制をとってもらいたい。

（国土交通省 中部地方整備局 / 港湾 / 60歳以上）

- ・20時以降の電話はなくしてほしい。急ぎでなければメールで済ませて欲しい。

（地方自治体(県・政令市) / 道路(改良) / 60歳以上）

- ・地方自治体発注工事にもウィークリースタンスを導入して欲しい。

（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 55歳～59歳）

- ・ウィークリースタンスが殆ど運用されていない状況なので、働き方改革への取り組みとして発注者が先頭に立って示していただきたい。

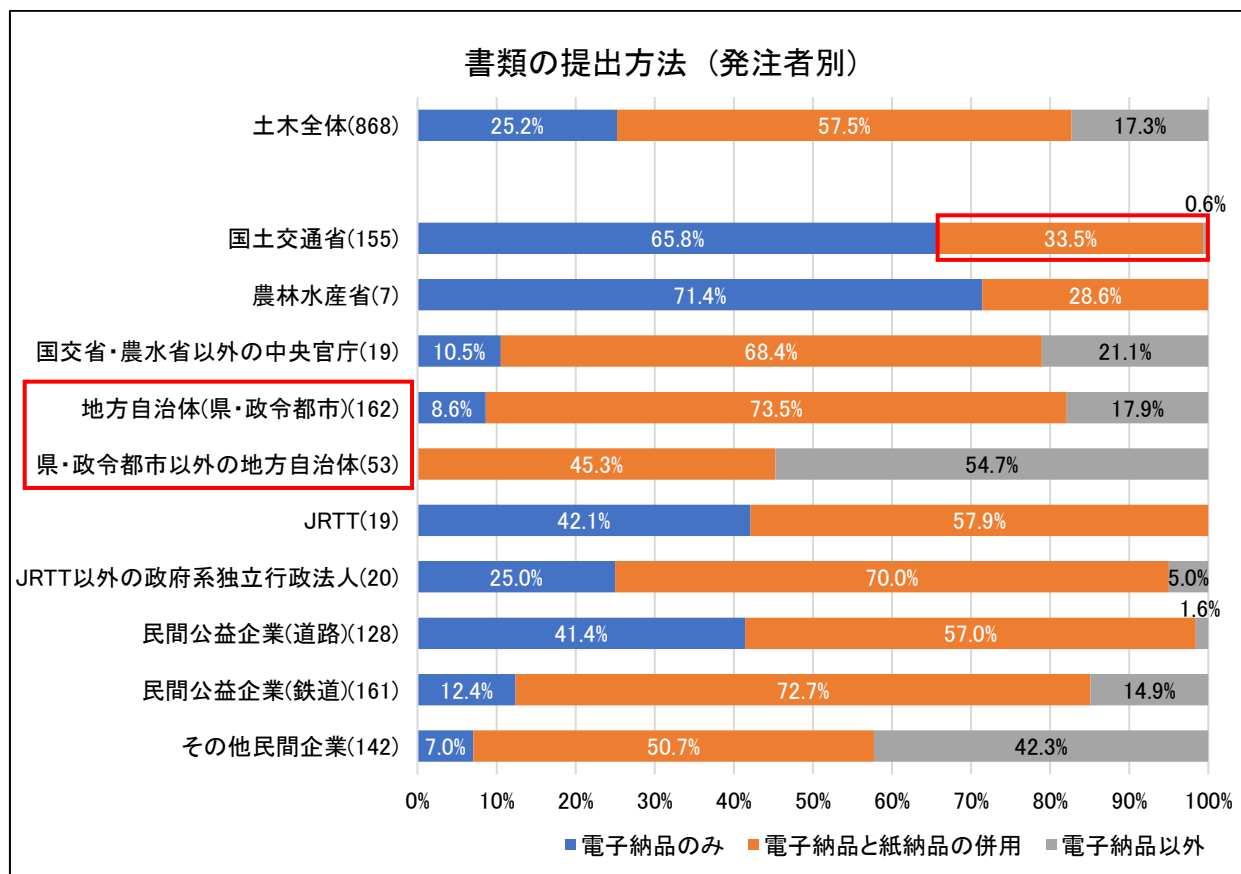
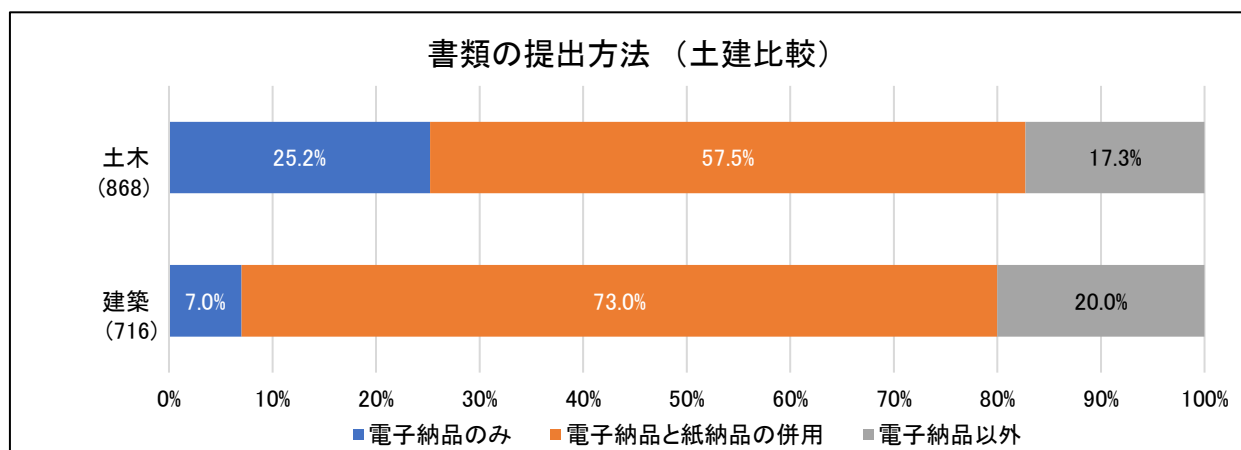
（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 60歳以上）

**【提言6】さらなる書類の簡素化にむけて**

- ・工事書類の電子化を原則とし、紙との二重提出を徹底排除願います。

作業所アンケートでは、国交省発注工事の3割を超える作業所が工事書類について電子と紙の納品を求められていることが分かります。二重運用は受発注者双方にとって業務負担の増加に繋がります。さらなる書類の簡素化にむけて、工事書類の電子化を原則とし、紙との二重提出を徹底排除するようお願いいたします。

また、書類の提出方法を発注者別に見ると、地方自治体で電子納品が進んでいないことが分かります。国交省発注工事に併せ、地方自治体への働きかけをお願いいたします。



## 【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・ 検査時に必要以上の書類確認を求められる場合が多々ある。義務では無いものの、その場で書類提出が出来ない（簡素化で必須とされていない書類）場合は検査官への印象も悪く、受検者としては危惧するところである。  
（国土交通省 関東地方整備局 / 道路(新設) / 40歳～44歳）
- ・ 全く簡素化になっていない。調査や説明資料など書類作成の要望が多すぎる。  
（国土交通省 中部地方整備局 / 道路(新設) / 50歳～54歳）
- ・ 書類簡素化について記載はあるが、検査時に提出項目以外の資料の提示を求められ、結局紙媒体での説明をせざるを得ない状況があり、書類の量は減っていない。提出や提示を求める資料を限定すべきである。  
（国土交通省 近畿地方整備局 / 道路(新設) / 35歳～39歳）
- ・ 情報共有システムにより、書類のやり取りは簡素化されたと思いますが、完成検査書類は紙ベースの方が検査しやすいためファイリングを求められます。もう一步進んだシステムの活用をお願いしたい。  
（国土交通省、農林水産省以外の中央官庁 / 空港関連施設 / 60歳以上）
- ・ 書類の簡素化を進めようとしているが、国土交通省等に比べるとまだまだ書類が多い。特に伝票等は省いてほしい。紙での提出が多く、書類整理が大変である。データの提出がメールであるため、共有のデータ提出場所等あれば便利である  
（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 45歳～49歳）
- ・ ASPとは別に紙でも提出している。紙提出をやめてほしい  
（地方自治体(県・政令市) / 道路(新設) / 50歳～54歳）
- ・ 簡素化要領で不要とされている書類でも、検査で求められる場合があるため作成せざるを得ない場合がある。発注者機関内で運用の統一を図って欲しい。  
（民間公益企業(道路) / 道路(新設) / 40歳～44歳）
- ・ 書類を電子化しているが減らす方向性はない。確認部署が多く書類の種類が多い。また、立ち合いや検査時はペーパーとなる  
（民間公益企業(道路) / 道路(改良) / 60歳以上）

## 5. 建設 DX の推進

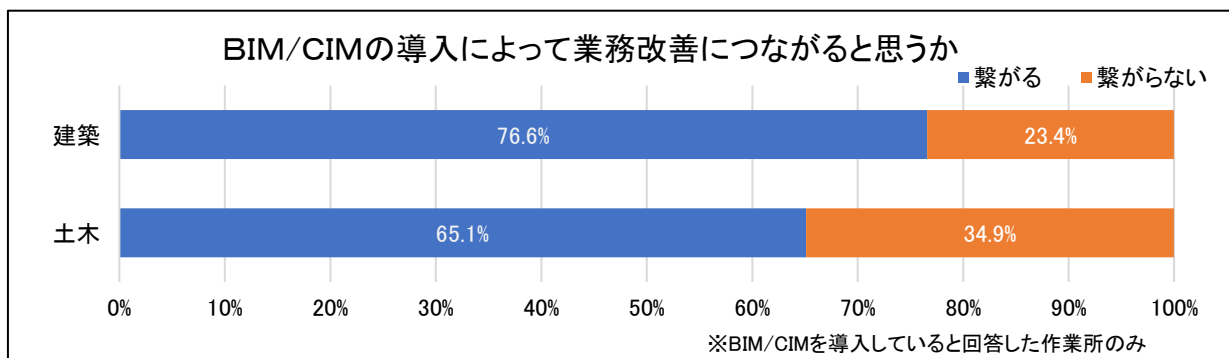
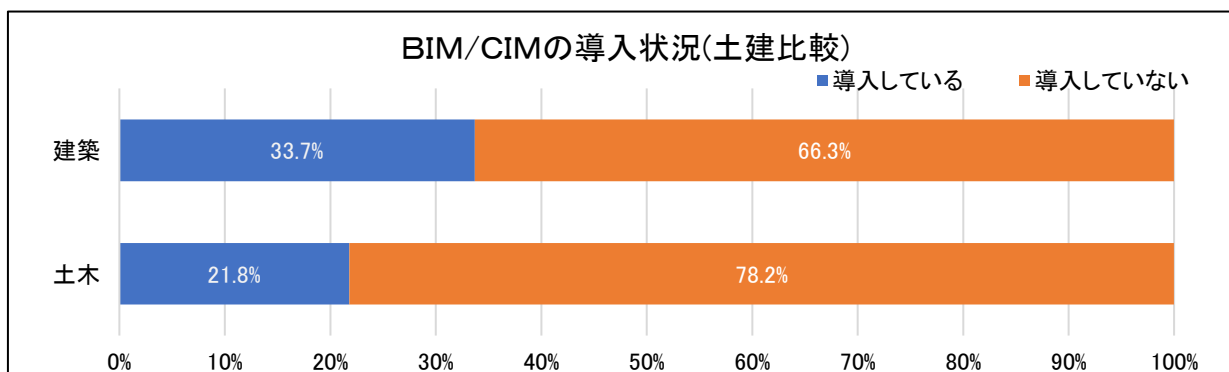
### 【提言 7】建設 DX の推進にむけて

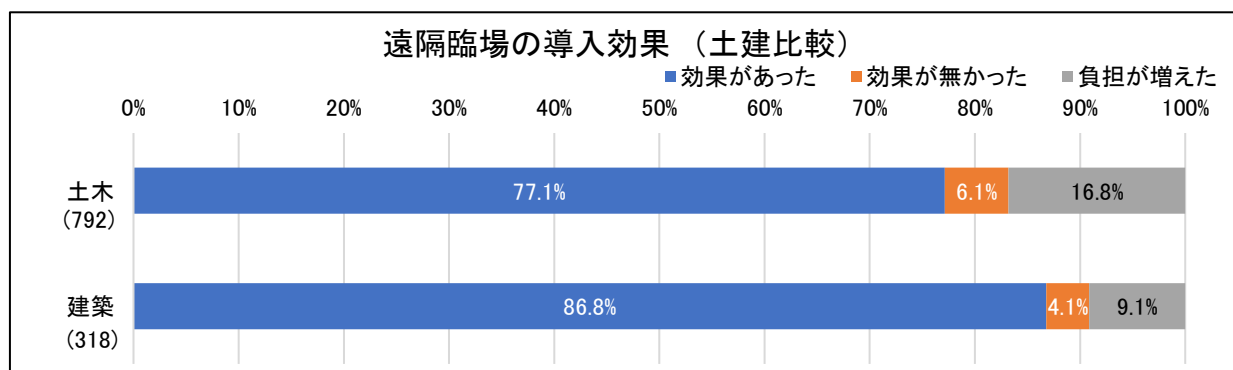
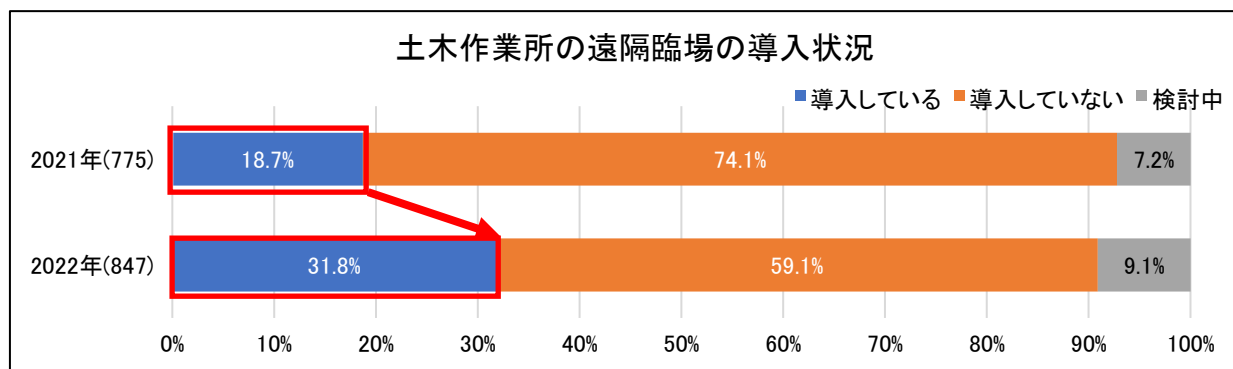
- BIM/CIM の定着、運用上の課題解決にむけた取り組みをお願いします。
- 遠隔臨場の導入メリットについて周知徹底をお願いします。

2023 年度からはじまる BIM/CIM 原則適用にむけて、研修会や加速化事業による補助などに取り組んでいただいていることに感謝致します。BIM/CIM は、必ずや作業所の生産性向上に寄与するものと考え、早期により多くの作業所で導入されることを望んでいるところです。

しかしながら、活用している組合員からは、「重機位置や建方などシビアな施工検討が可能」「施主への説明時にイメージを共有し易い」といった前向きな声が聞かれる一方で「業種によって BIM データのフォーマットが違う」「CAD データへ変換した際にエラーが出ないような互換性が必要」「設計段階から BIM を導入して欲しい」など、本来の導入効果を享受できていないとの声も多く聞かれます。ついては、国交省におかれましては、BIM/CIM のソフトウェア間の互換性担保のためにファイル形式の乱立を防ぐ策を講じるなど、BIM/CIM の定着、運用上の課題解決をはかり、活用工事を積極的に発注していただくようお願いします。

また、遠隔臨場は、時間外労働の削減にむけて受発注者双方にメリットがある取り組みだと考えております。作業所アンケートでは、昨年は 2 割の作業所で導入していたのに対し、今年は 3 割に増えています。また、導入した作業所の約 8 割が「効果があった」と回答しました。国交省におかれましては、すでに地方自治体や民間発注者に対して遠隔臨場普及にむけた情報提供などを実施していただいているところですが、さらなる普及にむけて、導入メリットについて周知徹底をお願いします。





【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

（BIM/CIM）

- 作業計画を立てる時や、先方への説明時にイメージしやすい。切りたい断面がどこでも切断できるので、複雑な躯体形状でもイメージがしやすい。

（地方自治体 / 環境・エネルギー施設 / 35歳～39歳）

- BIMによるデジタルパトロールを行い、危険箇所をあらかじめ予測することができた。

（民間企業（建設業） / 事務所・庁舎 / 30歳～34歳）

- 様々なシステムが混在していて互換性に乏しいものもある。

（民間企業（製造業） / 工場・生産施設 / 50歳～54歳）

- サブコン以外の協力会社は、ほぼ取り扱えないのでAutoCADやJW等にデータを変換して図面のやり取りをする必要があり手間が増える。

（学校法人 / 文化・教育施設 / 35歳～39歳）

（遠隔臨場）

- 直接検査場への移動が不要になった。検査時もデジタル資料の提示が容易になった。

（国土交通省（関東地方整備局） / 道路（新設） / 35歳～39歳）

- 検査員の検査場所までの移動時間を考慮しなくていいのでスムーズに検査できた。また、検査場所での移動は危険が伴うのでその心配がなくなった。

（国土交通省（四国地方整備局） / 鉄道（改良） / 60歳以上）



## 6. 建設キャリアアップシステム（CCUS）のさらなる普及

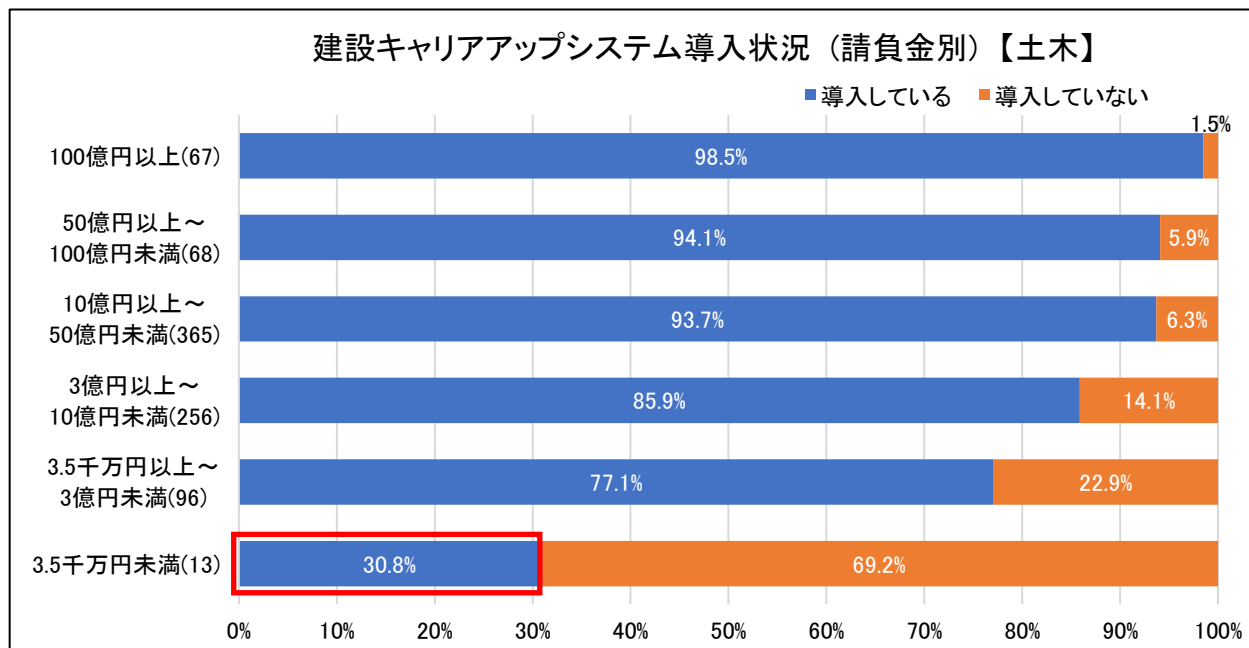
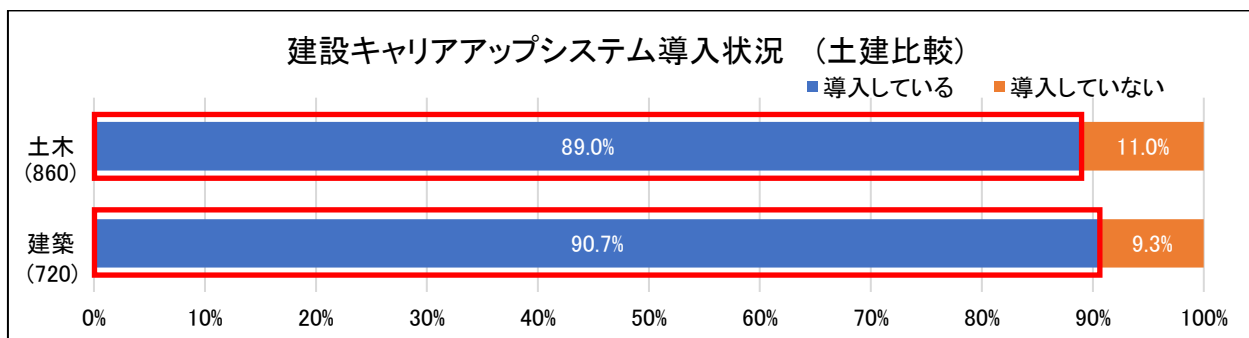
**【提言8】建設キャリアアップシステム（CCUS）のさらなる普及にむけて**  
**カード保有率、運用率向上にむけた取り組みをお願いします。**

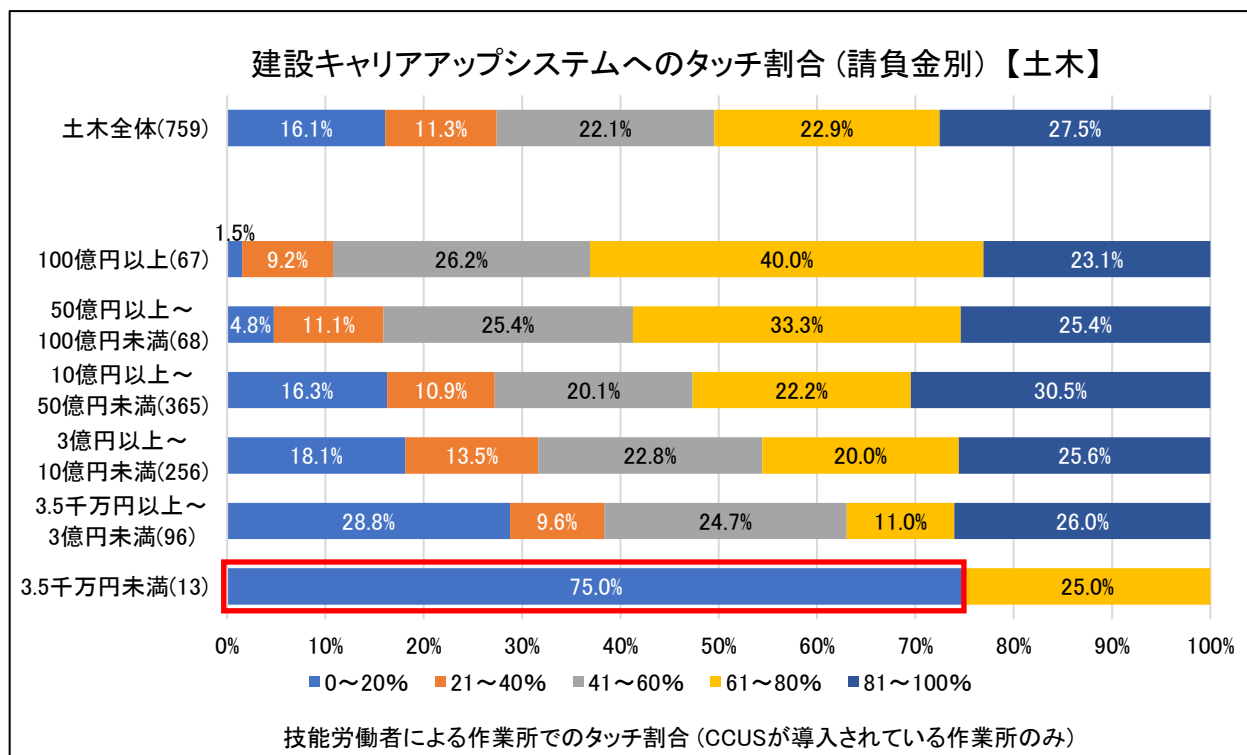
※昨年より継続要望

建設産業の持続的発展には、建設キャリアアップシステム（以下、CCUS）の定着が欠かせないものと考えております。国交省においては、技能労働者の処遇改善をはじめ、CCUSの普及拡大にむけて取り組みを行われていることに感謝いたします。

作業所アンケートでは、作業所の約9割がCCUSを導入していると回答しています。しかし、請負金額が少ない作業所ではCCUSが導入されている作業所の割合が低く、タッチ割合も低くなっています。また、「技能労働者がタッチすることのメリットを感じていない」「地方の建設会社で働く技能労働者の加入率が低い」「CCUSを必要と思っていない下請け会社が多くいる」といった声があがっており、今後もさらなる普及活動が必要です。

技能労働者の処遇改善が行われるためには、今後は2次下請、3次下請事業者の技能者登録数増加、地方の事業者登録数増加が必要と考えます。講習会で直接事業者へCCUSの意義を伝えるなど、カード保有率、運用率向上にむけた取り組みをお願いします。





**【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）**

- ・カードの申請手続に時間がかかると業者から意見が上がっているためカード発行を速やかに行えばより普及すると考える。  
（国土交通省 九州地方整備局 / 空港関連施設 / 35歳～39歳）
- ・中小零細企業は建設キャリアアップシステムの手続き、登録、申請を行う前に諦めてしまうので、きめ細やかなサポートが必要と考える。  
（国土交通省 近畿地方整備局 / 道路（新設） / 35歳～39歳）
- ・地方の建設会社で働く技能労働者の加入率が低いため、国土交通省だけでなく地方公共団体、市町村も建設キャリアアップシステムの普及を促す取り組みを積極的に行う。  
（国土交通省 四国地方整備局 / 道路（新設） / 45歳～49歳）
- ・技能労働者はタッチすることでどうなるのか理解していないと感じる。建設業全体に建設キャリアアップシステムの意義を周知することが必要であると考えます。  
（その他中央官庁 / 上下水道施設 / 30～34歳）
- ・キャリアアップシステムの恩恵を一番受ける技能労働者自身が有用性を感じられてないのが進まない原因と思う。建退共と連携を行うこと、雇用条件で経験・技能を反映し、収入面での効果があれば普及すると思う。  
（地方自治体（県・政令市） / 上下水道施設 / 60歳以上）

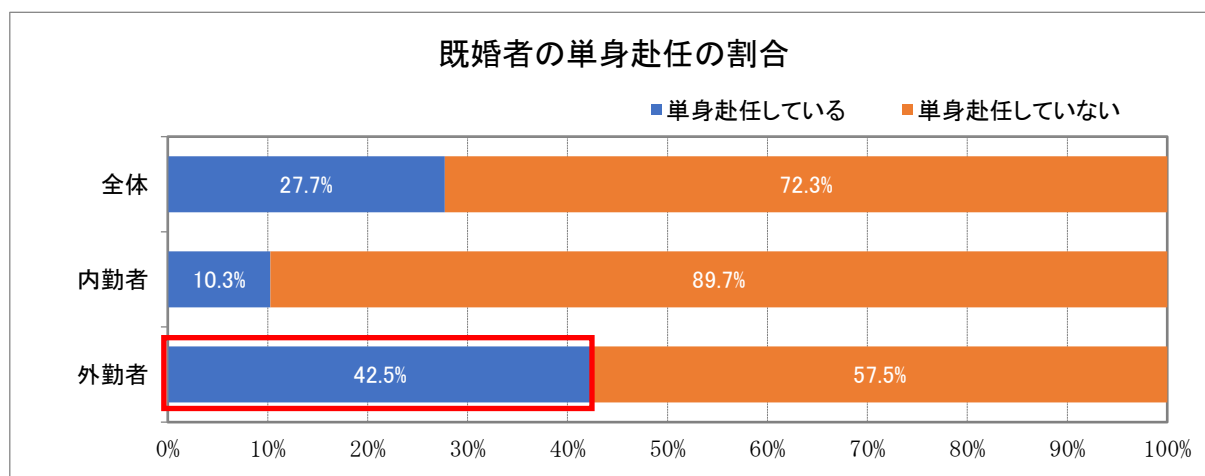
## 7. 単身赴任者の帰宅旅費の非課税化

### 【提言 9】単身赴任者の帰宅旅費の非課税化にむけて

国土の守り手として、単身赴任を余儀なくしている組合員に報いるためにも、所轄官庁として帰宅旅費非課税化にむけて力添えをお願いします。

※昨年度より継続望

日建協の調査によると、既婚組合員のうち、外勤者の42.5%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。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、税負担が増え、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。



※2022 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家族帯同で赴任できない遠隔地の作業所に従事するケースが多くあります。さらに、多くの工事では、監理技術者の有資格者及び同様な職種の実務経験者を専任で配置する必要があり、要件に該当する技術者を単身赴任で配置せざるを得ない状況にあります。

建設産業従事者は、社会資本整備の要であり、国民生活の経済・安全・安心を支える国土の守り手として気概を持って全国各地で勤務しています。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関連工事で単身赴任している組合員も少なくありません。

週休2日制適用工事などの施策の充実に伴い、作業所においても週休2日の取得が進んでおり、これまで以上の帰宅回数を希望する単身赴任者が多くいます。週末は家族と貴重な時間を過ごしたいと思っても、帰宅旅費支給に伴う所得税、住民税の税負担増が組合員の生活を圧迫するため、帰宅を躊躇・断念する者もいます。休日の質の向上の観点からも、安心して家族のもとへ帰ることができるように、帰宅旅費の非課税化についてご理解とお力添えをお願いします。

#### 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 878 作業所（うち国交省発注 157 作業所）

建築 727 作業所（うち国交省発注 9 作業所）

調査時期：2022 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：18,008 人

調査時期：2022 年 11 月