

日建協 2024 年政策提言書

2024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、以下理念のもと、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。

日建協では、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。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、労働環境の改善に全力で取り組んでおります。

建設産業にとって 2024 年は大きな変革の年であり、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、時間外労働時間は減少しているものの、依然として高い水準です。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及び実行力を発揮していただきたい項目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

- 提言 1. 改正建設業法の適正な運用にむけて
- 提言 2. 4 週 8 閉所の実現にむけて
- 提言 3. 民間工事における請負契約の適正化にむけて
- 提言 4. さらなる書類の簡素化にむけて
- 提言 5. インフラ分野の業務効率化にむけて
- 提言 6. 労務不足解消にむけて
- 提言 7. 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
- 提言 8. 建設産業のさらなる魅力向上にむけて
- 提言 9. 単身赴任者の帰宅旅費非課税化にむけて

※各グラフに出典の記載がないものはすべて 2023 年作業所アンケートからの引用です。

【提言1】改正建設業法の適正な運用にむけて

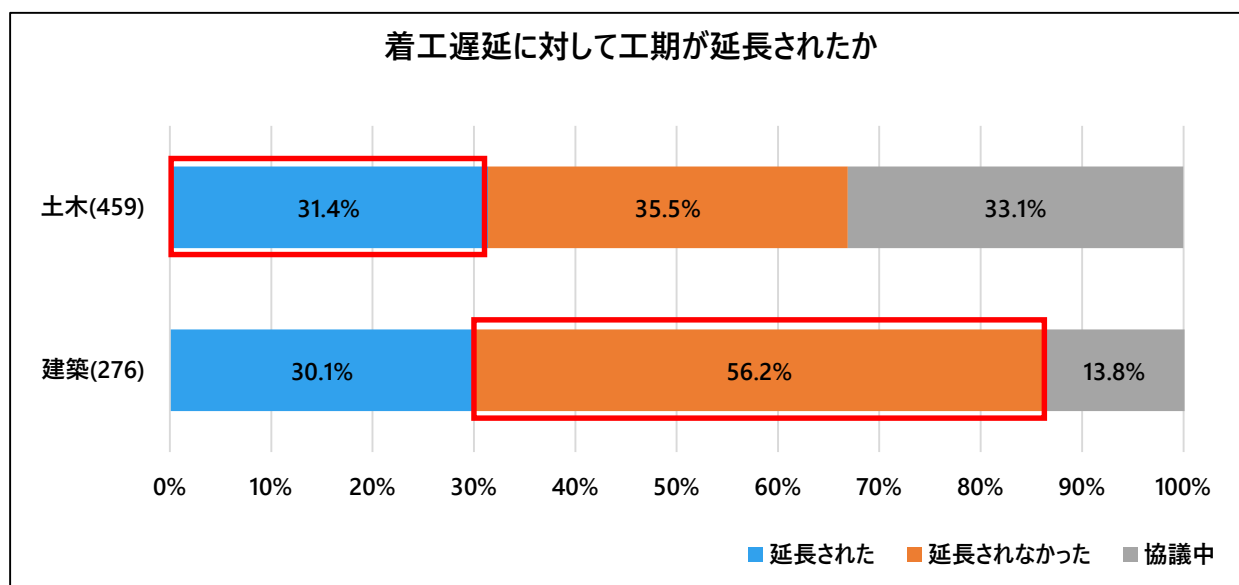
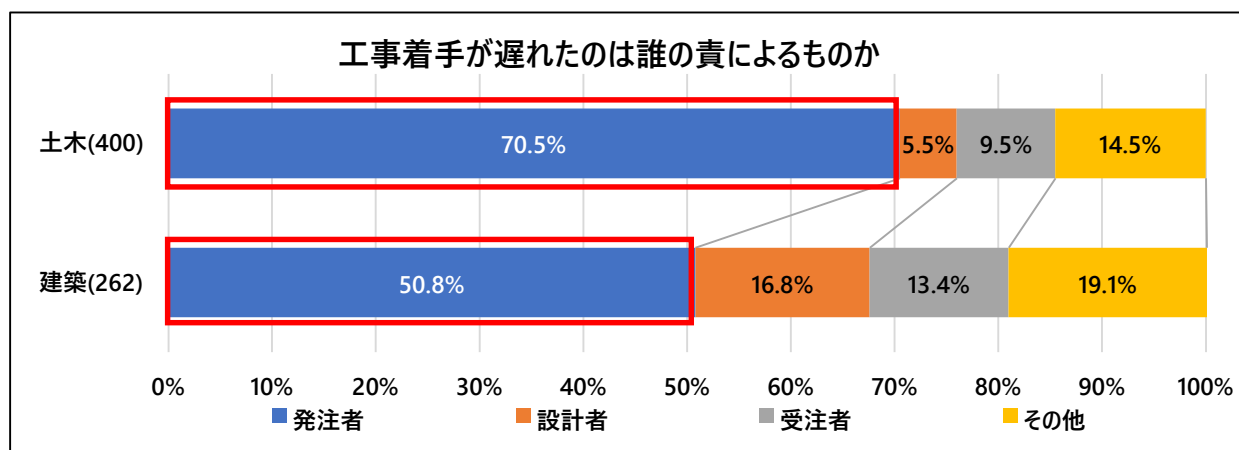
・時間外労働の上限規制を遵守できるように、「工期に関する基準」に示されている考慮すべき事項を適切に反映し、真に適正な工期での契約の締結及び適切な工期変更ができるよう発注者へ強く働きかけをお願いします。

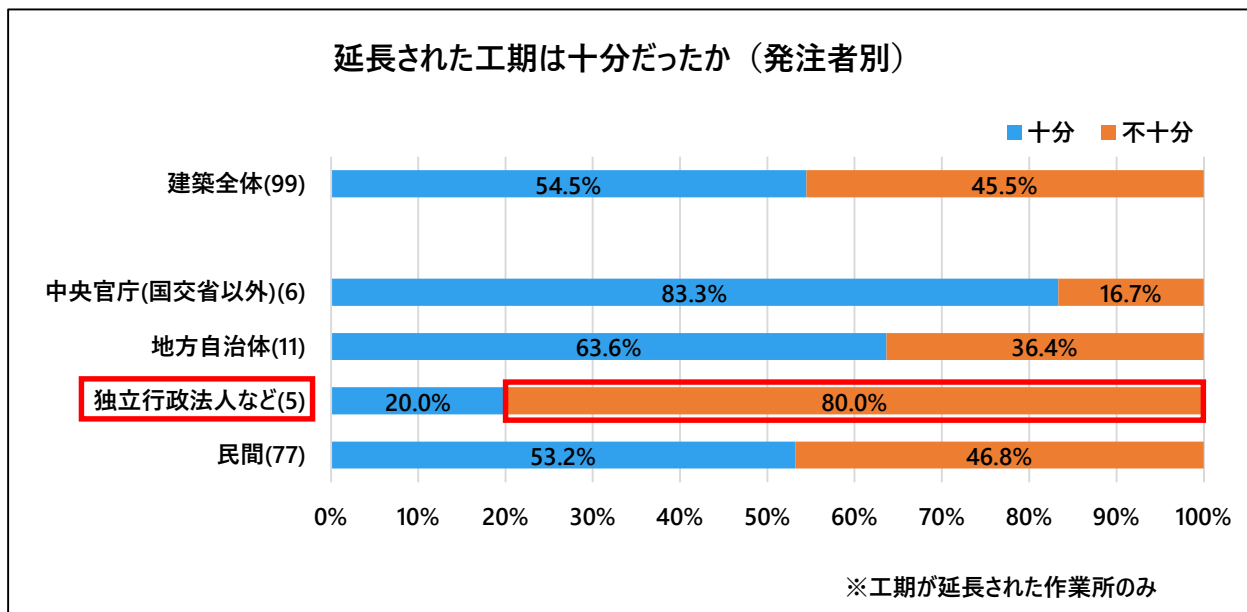
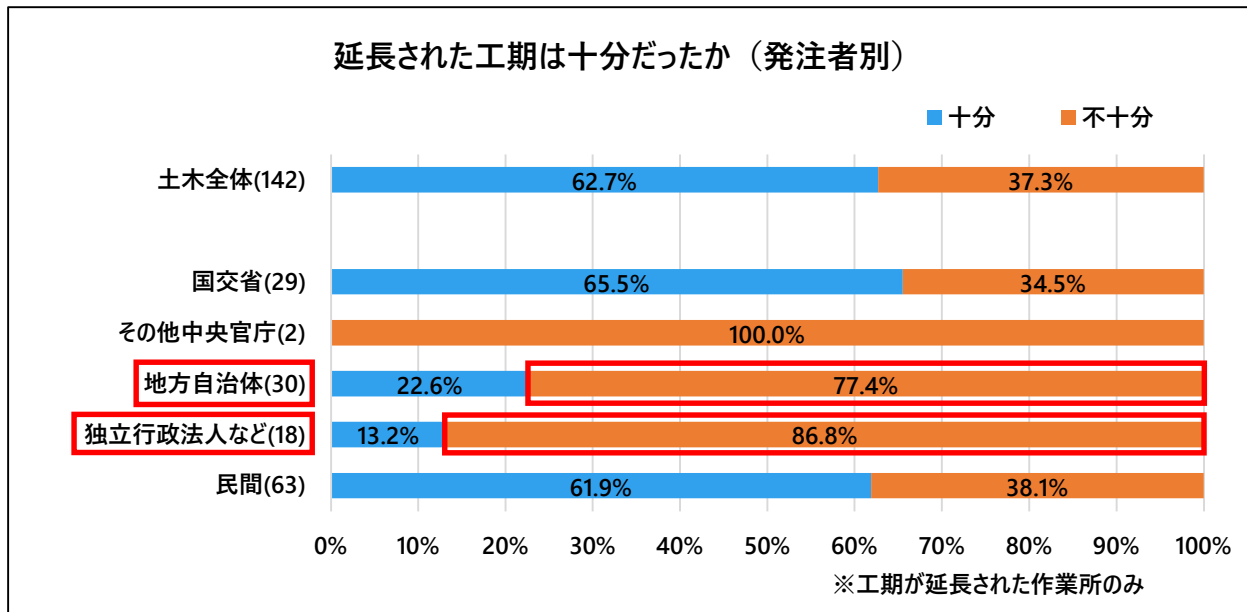
※昨年度より継続要望

中央建設業審議会において、「工期に関する基準」が作成されて3年が経過しましたが、建設工事においては、広く適正な工期を確保できているとは言い難い状況です。

作業所アンケートでは、工事着手が遅れた原因について聞いていますが、土木工事では約7割、建築工事では約5割の作業所が「発注者」と答えております。また、着工遅れに対して工期が延長されたかを聞いたところ、土木工事では「延長された」と回答した作業所は約3割にとどまっております。建築工事では6割弱の作業所が「延長されなかった」と回答しています。

国土交通省におかれましては、様々な機会において周知をはかっていただいているところですが、地方自治体や独立行政法人などの発注現場では適切な工期変更がされているとは言い難い状況です。あらゆる建設工事で適正な工期での契約の締結及び適切な工期変更ができるよう、発注者へ強く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）

- 準備、後片付け等を含む工期設定となっているが、そもそも用地未買収での発注であり、最終工期の見通しが立たない。

（国土交通省（関東地方整備局） / 農業・河川 / 40～44歳）

- 現場の状況が当初設計に反映されていない。（前工事の進捗の遅れ、隣接工区との調整が困難なことなど）

（国土交通省（九州地方整備局） / 港湾 / 55～59歳）

- 天候による自然災害や地質条件によって、工事量が増大しても、事業の最終年度では工期が延長することが無く、突貫工事を求められる。

（国土交通省（九州地方整備局） / ダム / 45～49歳）

【提言2】4週8閉所の実現にむけて

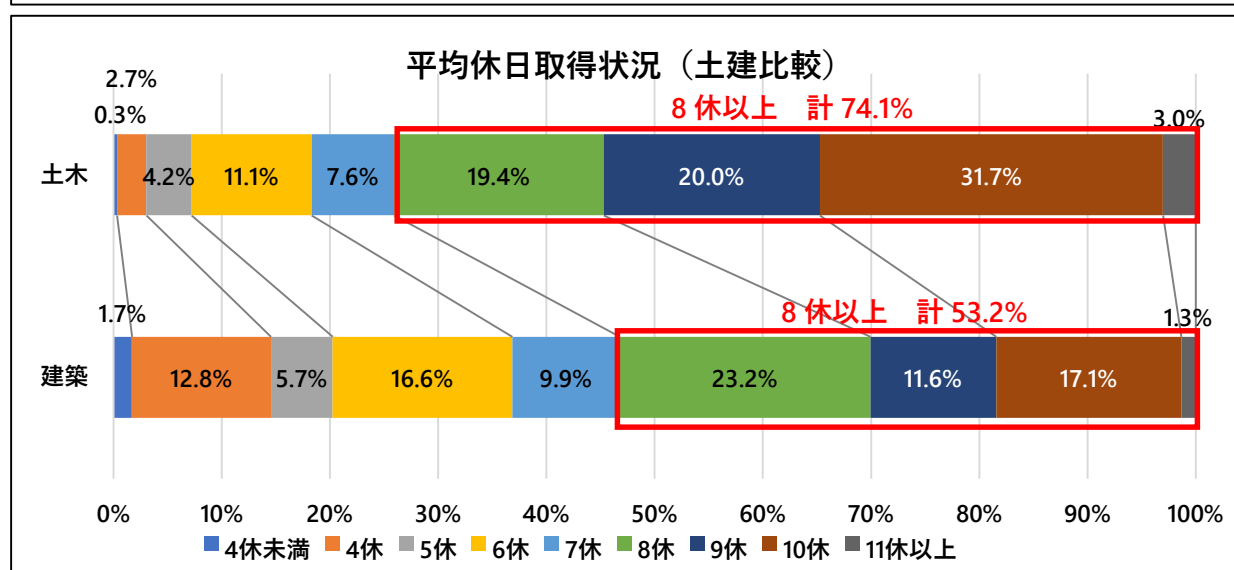
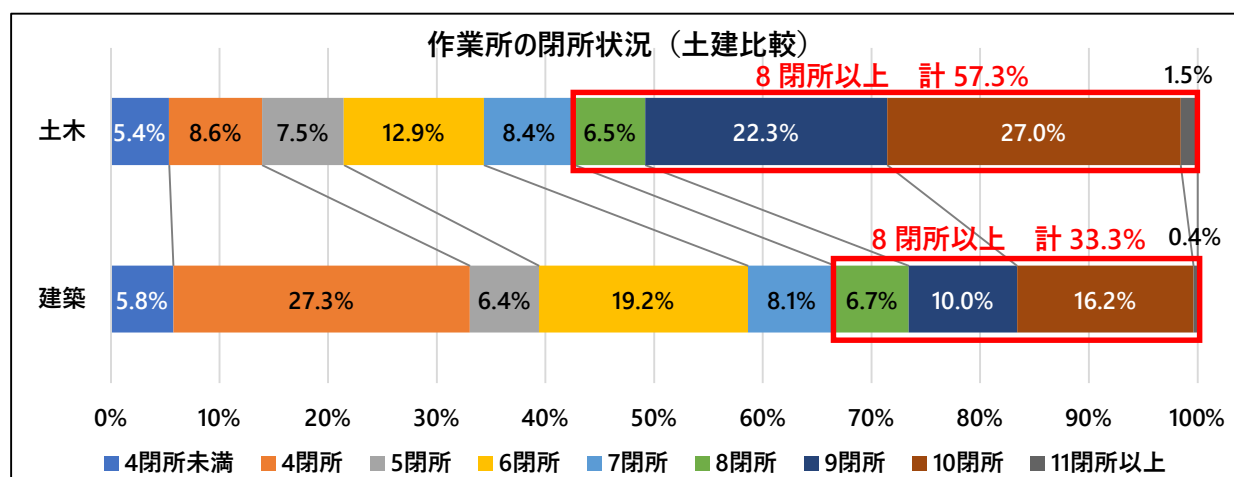
・公共工事のみならず民間工事においても、月単位の週休2日（4週8閉所・4週8休）が実現できるよう、強く建設産業全体へ働きかけをお願いします。

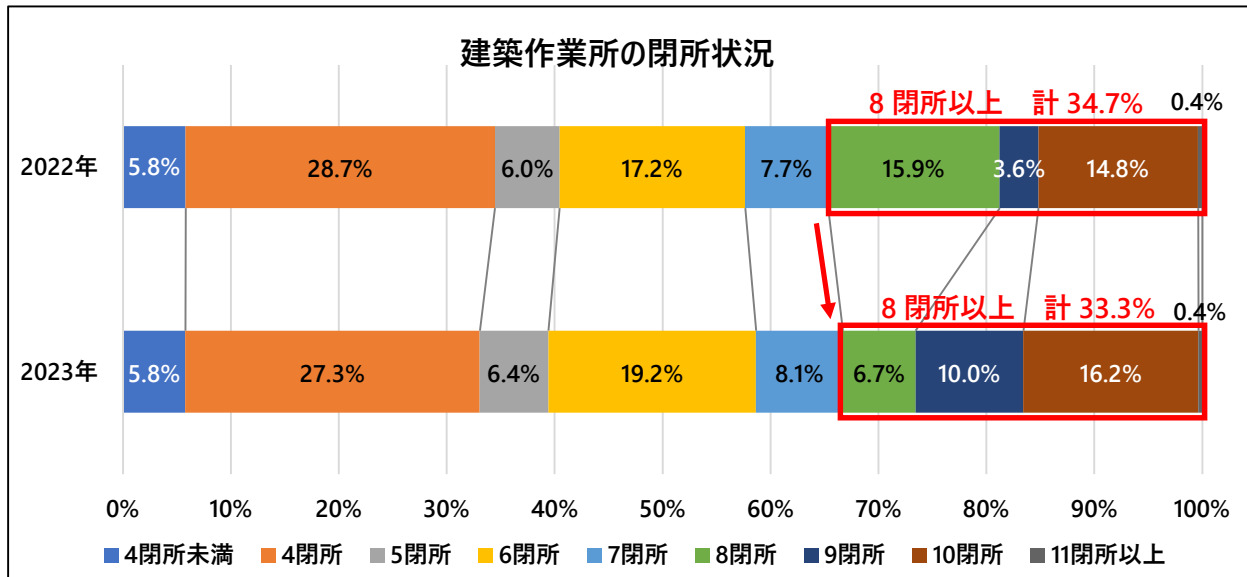
※昨年度より継続要望

国交省公表資料によると、直轄土木工事において、2022年度の週休2日制適用工事の実施率は99.6%にのぼり、2023年度はすべての週休2日制適用工事が発注者指定方式で発注されるなど、4週8閉所の実現にむけて、様々な取り組みに感謝いたします。しかし、いまだ多くの建設作業所において、月単位の週休2日が達成されているとは言い難い状況であります。

作業所アンケートではひと月（例年9月）の閉所および休日状況について確認していますが、4週8閉所以上の達成率は、土木工事では57.3%、建築工事では33.3%、また、4週8休以上取得できた割合は土木工事では74.1%、建築工事では53.2%という結果でした。建築工事にいたっては、8閉所以上達成した割合は昨年度調査より下がっており、頭打ち感が否めません。

2024年度は建設産業でも時間外労働の上限規制が適用されるようになり、国交省の直轄土木工事においては、従来の全体工期内の現場閉所日数の割合が、28.5%（8日/28日）以上の水準を目標にした「休日の量」をめざす方針から月単位での週休2日をめざす「質の向上」への転換を進められていますが、直轄土木工事はもとより、地方自治体や民間発注の建設作業所でも月単位の週休2日が実現できるよう、強く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）

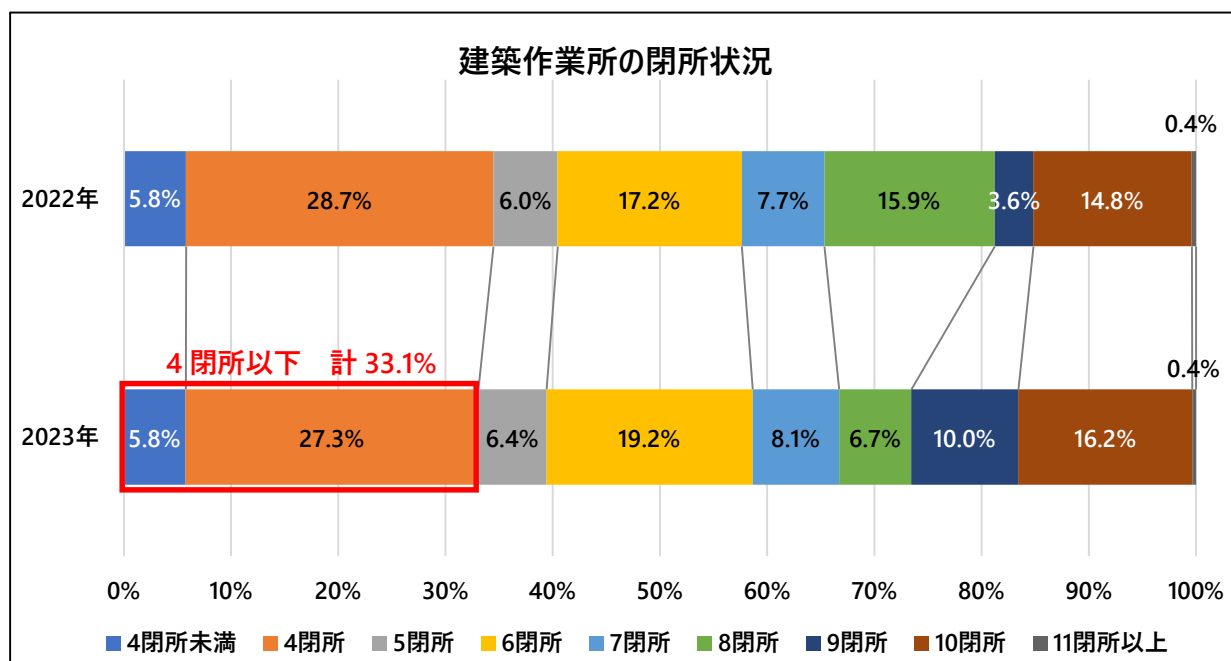
- ・本工事が着工してから約2年経つが、これまで4週8閉所を達成している。工程を考えると、土・日・祝日に施工を行う予定にしないことを前提に考えている。
（国土交通省（近畿地方整備局）／ 港湾 ／ 30～34 歳）
- ・受注者の責によらない予期せぬ施工トラブルで工事進捗が保てなくなり、それでも発注者から工期延長が認められないと言われた場合、土曜・祝日も作業せざるを得ない。
（地方自治体 ／ 上下水道施設 ／ 50～54 歳）
- ・下請業者含め、4 週 8 閉所の重要性を理解してもらい協力を得られれば実現可能だと思われる。
（国土交通省（北海道開発局）／ 農業・河川 ／ 30～34 歳）
- ・高速道路の供用目標が定められており、次工事への引渡し工期を守るため、土曜・祝日作業は必要になってくる。
（国土交通省（近畿地方整備局）／ 道路（新設） ／ 30～34 歳）
- ・工事内容等に変更があった場合でも、発注者が適切に工期延長等の手続きをとってくれるため、4 週 8 閉所は実現出来ると思う。
（国土交通省（関東地方整備局）／ 道路（新設） ／ 55～59 歳）

【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の締結の禁止について、継続的な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、民間約款）の利用を建設業法上の努力義務とすることをお願いします。
- ※昨年度より継続要望

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の締結の禁止」が定められています。しかし、作業所アンケートでは、建築工事作業所の33.1%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。また、国交省の「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（令和4年度）」の結果において、就業者が実際に取得できた休日数を発注者（施主）別でみると、建築工事の多くを占める不動産業者が発注者の作業所のうち、36.6%の作業所が4週4休程度以下の休日取得数となっています。引き続き調査をしていただくとともに、調査結果を踏まえて、適正な工期が確保出来ない発注者へさらなる調査及び指導をお願いします。

中建審の基本問題小委員会で発表された中間とりまとめにおいて、「民間約款又はこれに準拠した内容を持つ契約書により契約を締結することが基本」である旨を「発注者・受注者間における建設業法令遵守ガイドライン」に明記すべきと記載されていますが、まだ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状況が見受けられます。国交省におかれましては、さらに一歩進んだ、民間約款の利用を建設業法上の努力義務とすることをお願いします。



以下、「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」令和4年度 調査結果とりまとめ（建設企業）

より引用

2.3.5 就業者が実際に取得できた休日日数

○ 問 2-15
 貴社の就業者が、実際に取得できた休日数をご回答下さい。（回答は一つ）

- 1 4週8休以上(完全土日休み含む)
- 2 4週7休程度
- 3 4週6休程度
- 4 4週5休程度
- 5 4週4休程度以下
- 6 不定休

○ 回答の傾向

- 就業者が実際に取得できた休日は、「4週6休程度」の回答が33%で最も多かったが、「4週4休程度以下」の回答が24%も確認することができた。
- 特に工事種類別では建築一式工事、発注者（施主）別では不動産、小売、宿泊・飲食において、「4週4休程度以下」の割合が多い。
- 受注者からの協議に対して注文者側に応じてもらえなかった場合に、結果として「4週4休程度以下」となる傾向がある。適正な工期設定のためには、注文者－受注者間の協議が重要であると言える。

○発注者（施主）別

	合計	4週8休以上	4週7休程度	4週6休程度	4週5休程度	4週4休程度以下	不定休
不動産業	224 100.00%	17 7.59%	11 4.91%	60 26.79%	46 20.54%	82 36.61%	8 3.57%
住宅メーカー	77 100.00%	6 7.79%	6 7.79%	22 28.57%	22 28.57%	21 27.27%	0 0.00%
卸売	22 100.00%	5 22.73%	3 13.64%	9 40.91%	3 13.64%	1 4.55%	1 4.55%
小売	72 100.00%	4 5.56%	4 5.56%	14 19.44%	13 18.06%	35 48.61%	2 2.78%
金融・保険	19 100.00%	4 21.05%	1 5.26%	6 31.58%	4 21.05%	4 21.05%	0 0.00%
宿泊・飲食	23 100.00%	3 13.04%	5 21.74%	3 13.04%	5 21.74%	7 30.43%	0 0.00%
医療・福祉	94 100.00%	4 4.26%	8 8.51%	31 32.98%	26 27.66%	25 26.60%	0 0.00%
学校・教育	51 100.00%	3 5.88%	4 7.84%	20 39.22%	14 27.45%	10 19.61%	0 0.00%
その他サービス業	78 100.00%	9 11.54%	7 8.97%	25 32.05%	15 19.23%	16 20.51%	6 7.69%
製造業	294 100.00%	40 13.61%	26 8.84%	101 34.35%	57 19.39%	67 22.79%	3 1.02%
運輸・交通	94 100.00%	21 22.34%	8 8.51%	29 30.85%	16 17.02%	19 20.21%	1 1.06%
情報通信	20 100.00%	4 20.00%	2 10.00%	6 30.00%	5 25.00%	3 15.00%	0 0.00%
電気	60 100.00%	18 30.00%	4 6.67%	24 40.00%	9 15.00%	4 6.67%	1 1.67%
ガス・熱供給等	10 100.00%	1 10.00%	1 10.00%	3 30.00%	4 40.00%	1 10.00%	0 0.00%
個人	166 100.00%	29 17.47%	18 10.84%	76 45.78%	20 12.05%	22 13.25%	1 0.60%
わからない	46 100.00%	6 13.04%	0 0.00%	14 30.43%	11 23.91%	15 32.61%	0 0.00%
その他	137 100.00%	36 26.28%	18 13.14%	40 29.20%	20 14.60%	23 16.79%	0 0.00%

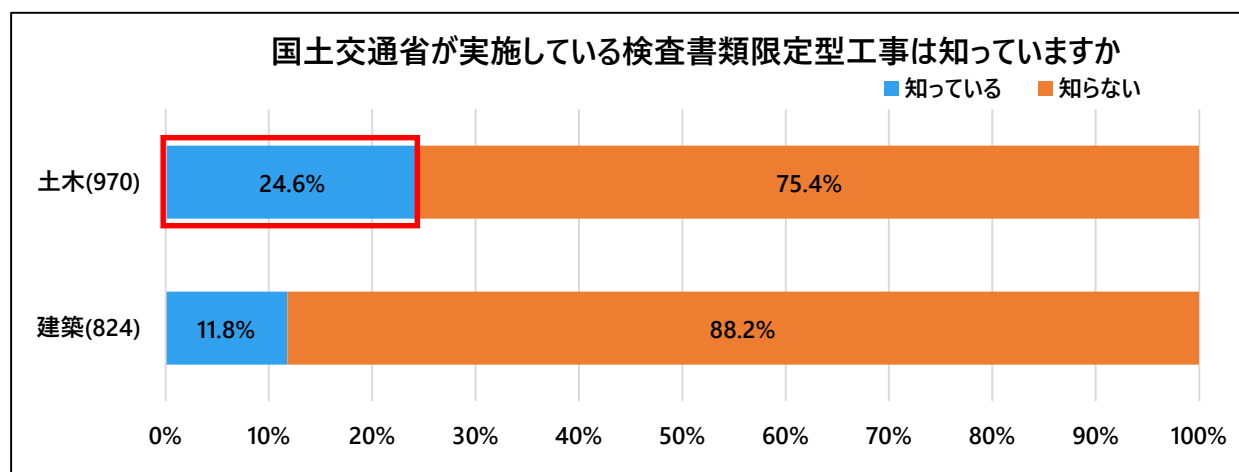
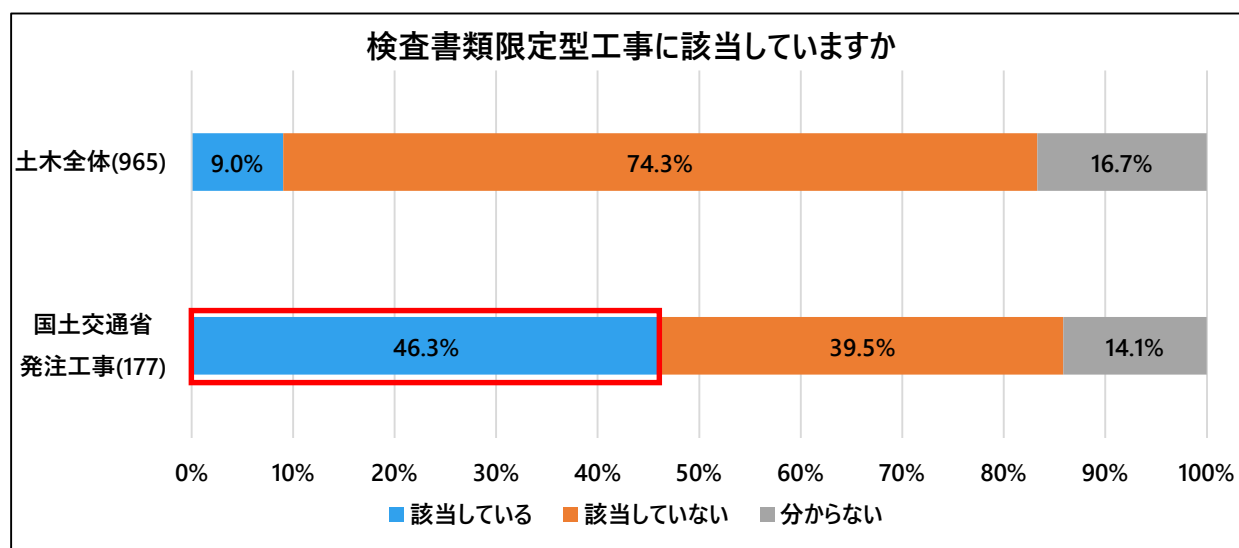
【提言4】さらなる書類の簡素化にむけて

- ・ 検査書類限定型工事のさらなる実施拡大及び、港湾、空港、官庁営繕工事への適用をお願いします。

※昨年度より継続要望

国交省においては、2018年12月より、検査書類限定型モデル工事の試行を実施し、試行の結果、従来の検査と同等に検査を実施できることから、2021年3月に検査書類限定型工事が制度化されております。しかし、作業所アンケートによると、国交省発注工事のうち、検査書類限定型工事に該当している作業所は46.3%であり、また、土木工事の作業所において検査書類限定型工事を知っている割合は24.6%に留まっています。

受注者において、検査書類削減による業務の効率化は向上しており、また、該当している作業所からは、「発注者に日常的に確認していただいている内容と検査時に準備する資料の重複が減ることによって、検査書類の削減を感じた」といった声があります。また、発注者の技術検査官からは、「検査官としても資料検査に係る時間が短縮されるため、実地検査を重点的に行うことが出来た」といった声があるなど、受発注者ともに効果があることより、検査書類限定型工事のさらなる実施拡大をお願いします。また、あらゆる建設工事で実施できるように、港湾、空港、官庁営繕工事への適用、及び国交省以外の発注者への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）

- ・基本的には他の書類も作成しなければならないが、検査を受ける準備としては、書類を限定して整理できるので業務効率は向上した。

（国土交通省（中部地方整備局）／道路（新設）／55～59歳）

- ・検査書類限定型工事という言葉を知った。

（地方自治体（県・政令市）／その他／45～49歳）

- ・検査時に必要な書類が絞られるので、効率化、負担軽減につながった。

（国土交通省（北海道開発局）／農業・河川／30～34歳）

【提言5】インフラ分野の業務効率化にむけて

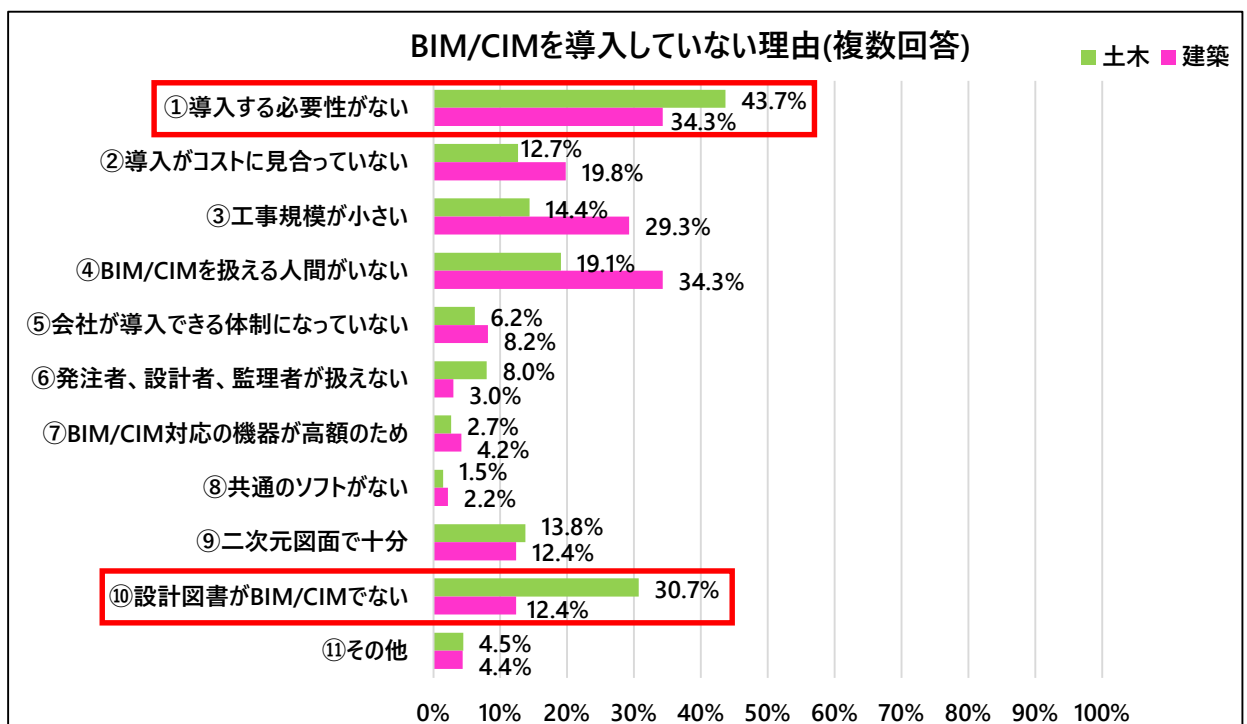
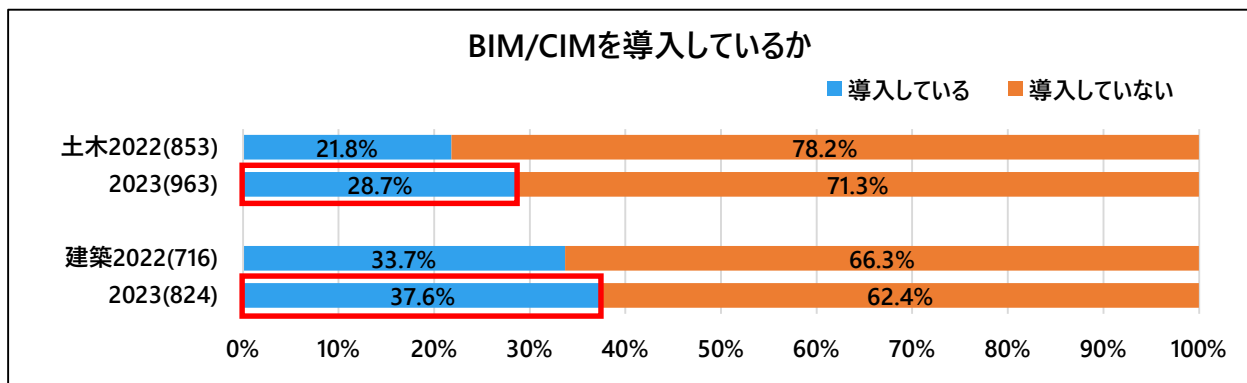
・BIM/CIMの導入、活用に向けた課題解決の取り組みをお願いします。

※昨年度より継続要望

国交省においては、2023年4月より直轄土木業務・工事でBIM/CIMの原則適用を始めており、また、建築BIM加速化事業では補助要件を見直し、小規模な案件も補助対象にするなど裾野の拡大に積極的に取り組んでいただいております。

しかし、国交省の調査によると都道府県と政令市ではBIM/CIM活用工事の実施団体が1割強にとどまり、また作業所アンケートにおいても、BIM/CIMを導入しているのが土木工事で3割弱、建築工事で4割弱と浸透しているとは言い難い状況です。BIM/CIMを導入していない理由として「導入する必要性がない」「設計図書がBIM/CIMでない」が多くあげられております。作業所からも「発注者から受領した設計図書（2次元図面）から3次元モデルを作成するのは非常に手間がかかり、時間、コストに見合う費用対効果が感じられない」といった声があがっております。

つきましては、国交省におかれましては、発注時にBIM/CIMデータが反映された設計図書を頂けるよう、調査、設計業務での積極的なBIM/CIMの導入をお願いします。



【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・設計審査会でBIM/CIMを使った資料を出したが、発注者の理解を得られなかった。
（国土交通省（関東地方整備局）／農業・河川／35～39歳）
- ・現在詳細を発注者と協議中で、今後出来上がりイメージから干渉具合のチェック、施工数量算出に至るまで業務効率化につながることはどんどん取り入れていきたい。
（国土交通省（関東地方整備局）／鉄道（新設）／55～59歳）
- ・トンネル掘削データ整理、発注者との説明資料や現場作業員への説明資料の作成、現在の切羽状況や今後の地山予測などにBIM/CIMを用いている。
（鉄道建設運輸施設整備支援機構／鉄道（新設）／40～44歳）
- ・既設構造物・隣接工区・埋設物などとの干渉確認や、歩車道切り回しによる周辺環境への影響説明など、多岐に渡る工事調整に活用できる。
（その他／道路（改良）／45～49歳）
- ・BIM/CIMに手を回せる職員数が確保できていない。
（国土交通省（関東地方整備局）／道路（新設）／60歳以上）

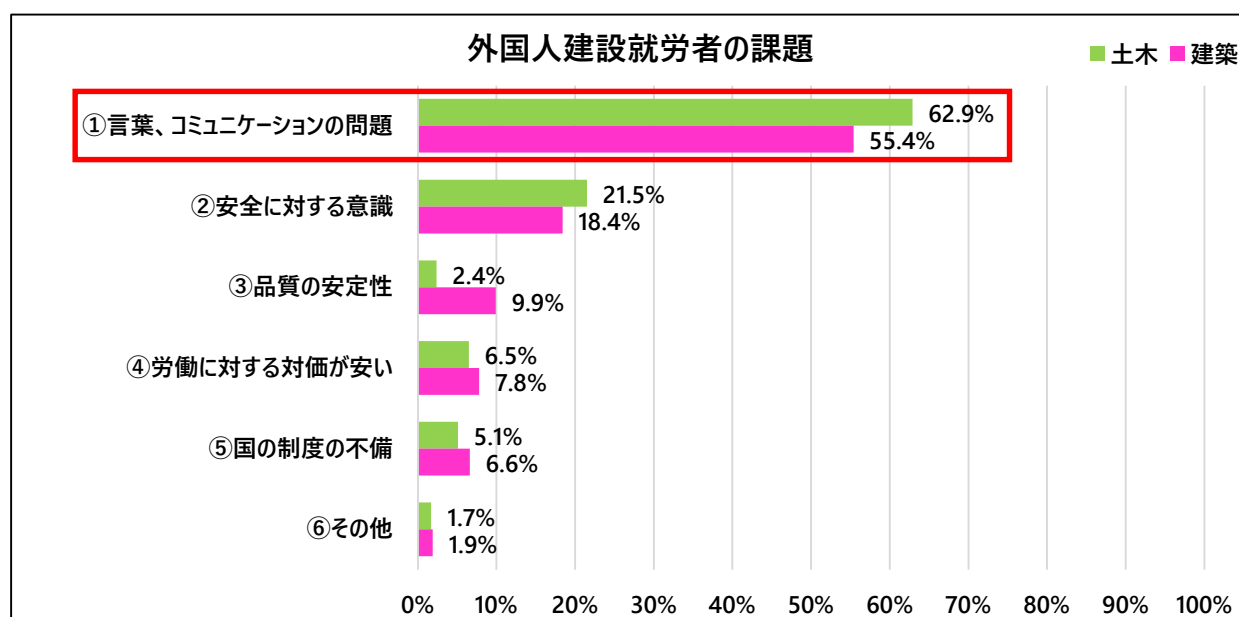
【提言6】 労務不足解消にむけて

- ・外国人建設就労者の適正かつ円滑な受け入れの実現にむけて、育成就労制度（建設分野）における日本語能力試験に伴う支援をお願いします。

国交省におかれましては、建設産業で深刻化する人手不足に対応するため、ICT 活用による生産性向上や公共工事設計労務単価の引上げによる国内人材確保などさまざまな取り組みを実施していただき感謝いたします。しかし、このような取り組みを行ってもなお生じる人手不足について、外国人建設就労者の受け入れの拡充が、建設産業の基盤を維持し、今後も発展させていくために必要不可欠であると考えています。

作業所アンケートでは、外国人建設就労者が建設産業で働き続けていくうえでの課題を聞いておりますが、土木工事では 62.9%、建築工事では 55.4%の作業所が「言葉、コミュニケーションの問題」と回答しております。

国交省では、国土交通大臣が定める特定技能所属機関の基準を設定するなど、外国人建設就労者の受け入れについて取り組まれておりますが、さらなる受け入れ拡大にむけて、特定技能 1 号および 2 号への移行時に必要である、受け入れ機関が外国人就労者に受験させる日本語能力試験に伴う支援をお願いします。



【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・制度に不備がある。受け入れる側の体制にも制度が確立されていない。
（その他中央官庁 / 上下水道施設 / 40～44 歳）
- ・担い手不足のため、現在外国人労働者は必要不可欠であるので、国の制度を緩和していただきたい。
（地方自治体(県・政令市) / 上下水道施設 / 55～59 歳）

- ・協力業者に外国人技能実習生が増えているが、言葉が通じない（特に来日直後）等の作業員とコミュニケーションを図るのに困難を極めている事例がある。
（国土交通省（中国地方整備局） ／ 道路（新設） ／ 35～39歳）

【提言7】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

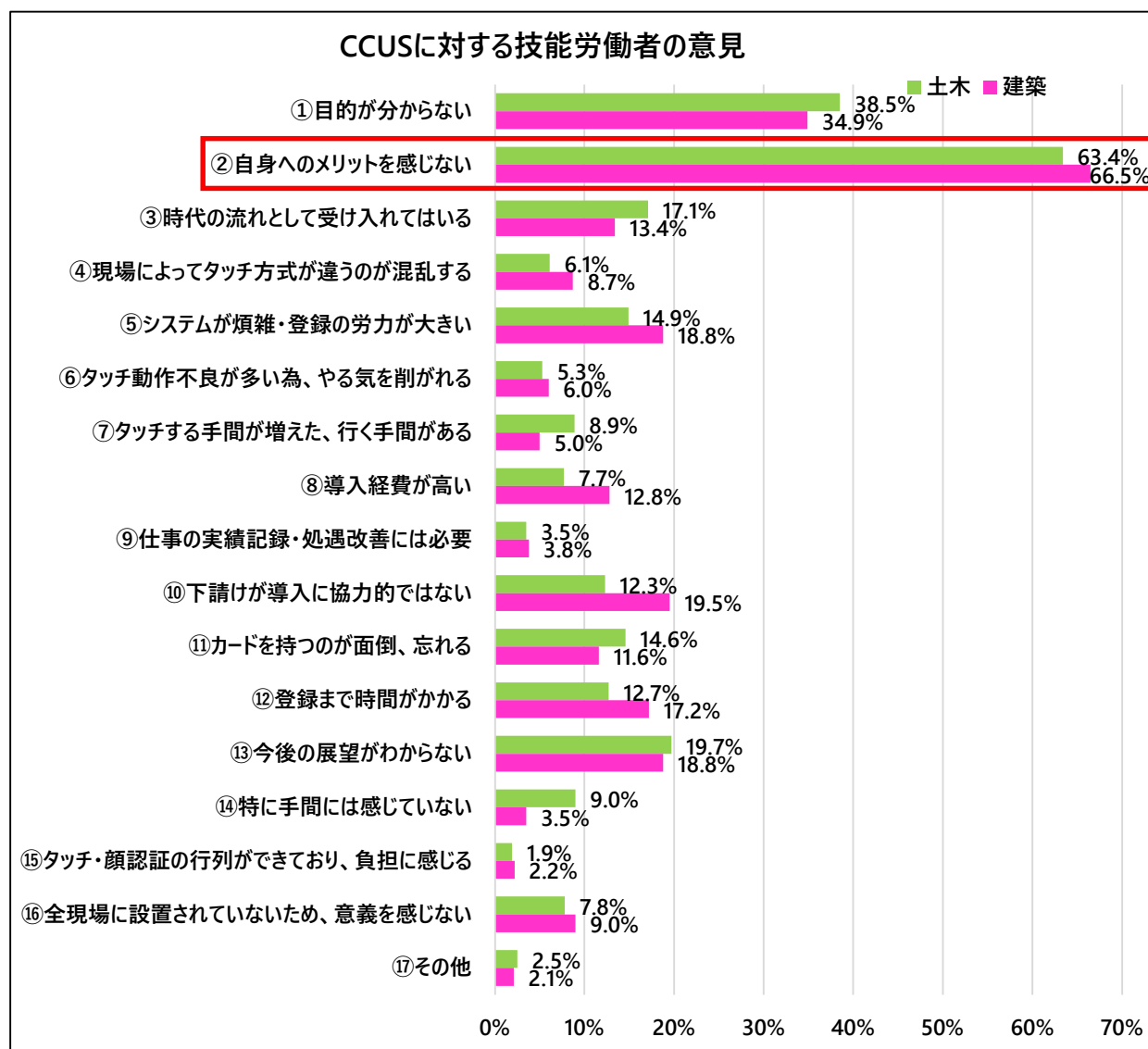
・CCUSのさらなる普及にむけて、地方自治体、民間発注者及び建設業者への働きかけをお願いします。

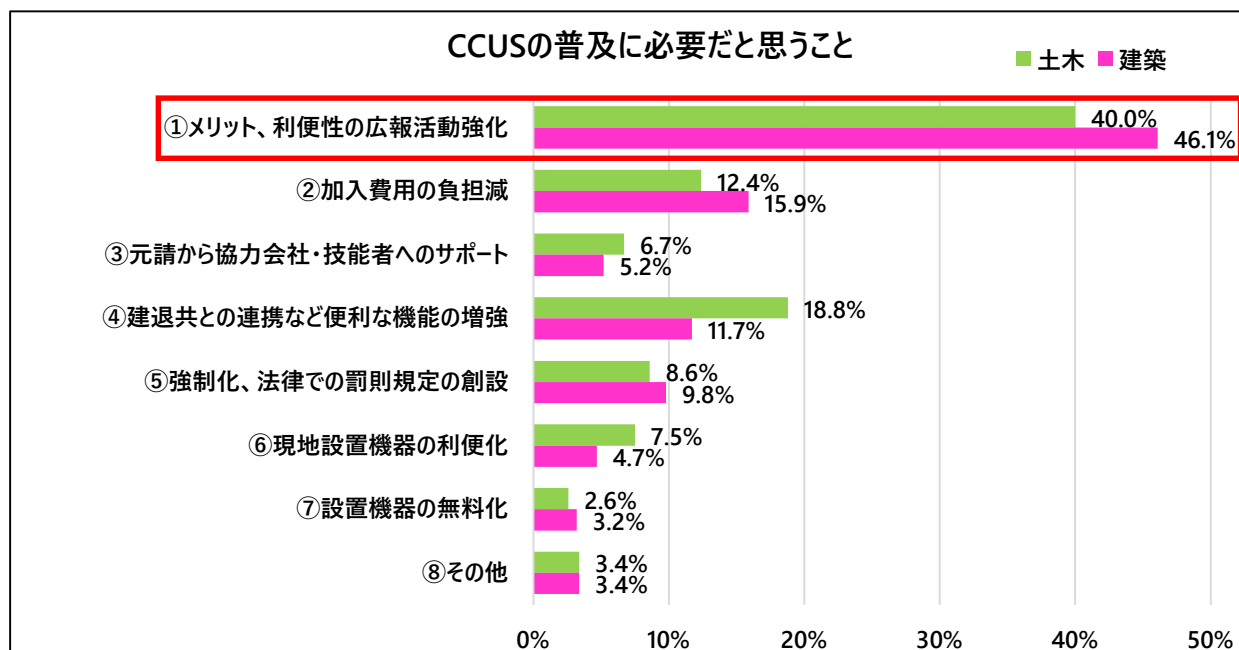
※昨年度より継続要望

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）のさらなる普及、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、技能者の能力評価や処遇改善をはじめ、CCUSの普及拡大にむけて様々な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、CCUSに対する技能労働者の意見を聞いておりますが、土木工事、建築工事ともに、6割強の作業所が「自身へのメリットを感じない」と答えております。また、CCUSの普及に必要なだと思いを聞いたところ、4割強の作業所が「メリット、利便性の広報活動強化」と答えており、今後もさらなる普及活動が必要だと感じております。

国交省におかれましては、CCUSにおけるレベル別年収の公表、また都道府県や市区町村の発注工事ではCCUS活用モデル工事の実施など、技能労働者の処遇改善にむけた取り組みをされておりますが、適切な賃金の行き渡りが実現するよう、引き続き地方自治体、民間発注者及び建設業者への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）

- ・ CCUS を利用することによって技能者の待遇が改善された（給料が上がった）という実感を、本人がもてる様にするのが重要だと思う。

（国土交通省（関東地方整備局） / 道路（新設） / 40～44 歳）
- ・ 民間工事での活用がないため、協力業者へ加入を推奨できない。

（民間公益企業（鉄道） / 鉄道（改良） / 45～49 歳）
- ・ 目的や意味が分からず建設キャリアアップシステムを使用している技能労働者がほとんどである。そういう方にむけて周知していく必要があると思う。

（国土交通省（四国地方整備局） / 道路（新設） / 45～49 歳）
- ・ 地元企業にメリットがあるシステムの構築が必要だと思う。大手ゼネコン工事での普及率は高いが、地元企業への浸透が薄い。

（民間公益企業（電力） / 電力・エネルギー施設 / 60 歳以上）
- ・ タッチする技能労働者がその恩恵を真に享受できるようにする必要がある。例えば、これにより昇給した、昇格したなどの経験した人が増えれば、好循環が生まれると思われる。

（民間公益企業（道路） / 道路（改良） / 45～49 歳）

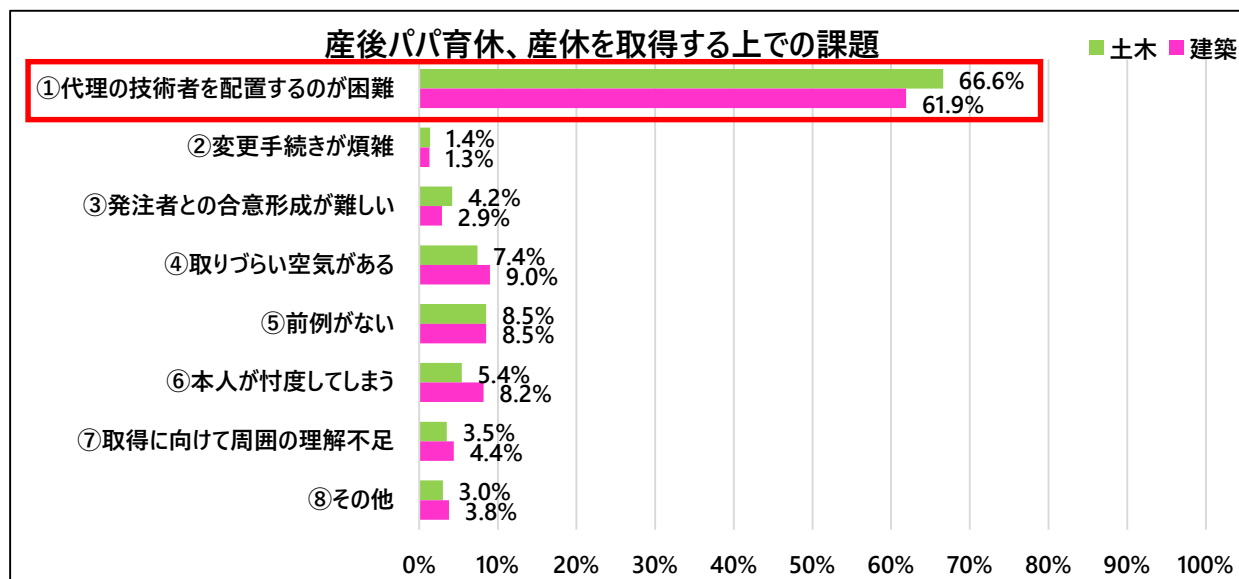
【提言8】建設産業のさらなる魅力向上にむけて

- ・作業所で働く技術者が産後パパ育休（出生時育児休業）を取得できるよう、監理技術者制度運用マニュアルの見直しをお願いします。

国交省においては、「建設産業女性活躍ネットワーク」を構築し、女性活躍の推進にむけた取り組みをされていますが、これからの建設産業を男女問わず誰もが働きやすい産業とするためには、男女が家事・育児へ共同して参画することが重要であり、男性の意識改革と理解の促進が不可欠と考えております。

作業所アンケートでは、監理技術者、主任技術者が産後パパ育休（出生時育児休業）を取得するうえでの課題を聞いておりますが、土木工事、建築工事共に6割強の作業所が「代理の技術者を配置するのが困難」と答えております。

2022年12月に改正された「監理技術者制度運用マニュアル」においては、監理技術者等の途中交代の条件として「監理技術者等の死亡、傷病、出産、育児、介護又は退職等の場合」と記載されていますが、「出産・育児・介護」の場合の監理技術者の交代に関しては、有期の一時的な交代が可能な措置として運用できるような配慮をお願いします。また、監理技術者等の交代が認められる条件として、「入札前に明示された範囲とし、同等以上の技術力を有する技術者との交代であること」から「適切な施工及び工事の品質が確保できる体制であること」等、柔軟なご対応をお願いします。



【組合員の声】（発注者／用途／回答者年齢）

- ・今回の工事は監理技術者に資格要件があり、社内では数人しか該当しないため、実質交替の技術者を立てることはほぼ出来ないというのが実情である。

（国土交通省（関東地方整備局）／鉄道（新設）／55～59歳）

- ・制度としては産後パパ育休を取得することは可能だが、現実的には人員不足のために取得が困難であると感じられる。

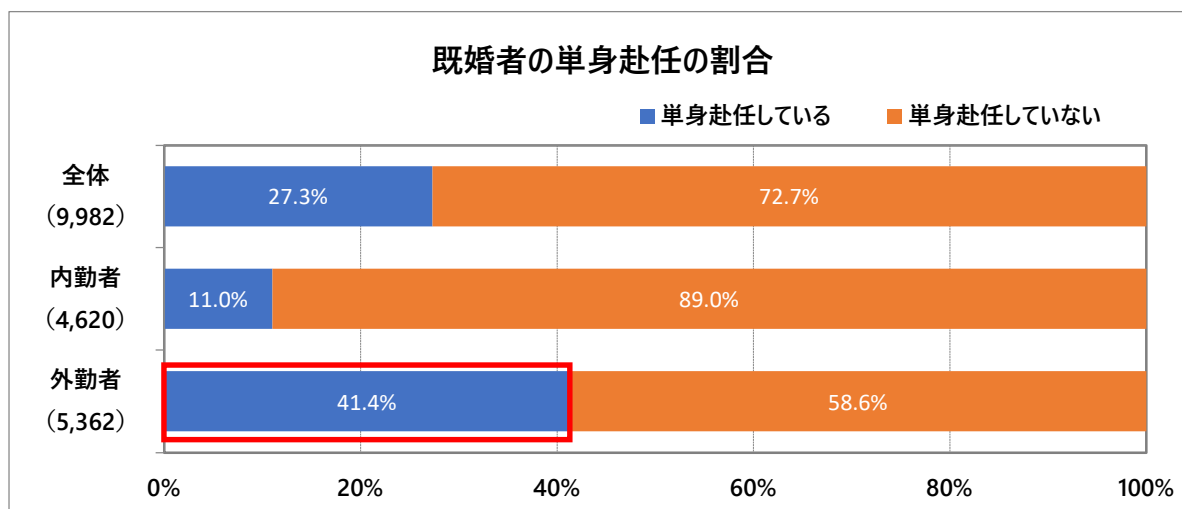
（国土交通省（中国地方整備局）／道路（新設）／35～39歳）

【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、業務遂行のため単身赴任を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。

※昨年度より継続要望

日建協の調査によると、既婚組合員のうち、外勤者の41.4%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、業務遂行のためでありながら給与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」「単身赴任先が遠いほど実収入が目減りするの是不平等である」という声が多く聞かれます。



日建協 2023 時短アンケートより引用

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場合があります。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けていても、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 971 作業所（うち国交省発注 177 作業所）

建築 832 作業所（うち国交省発注 7 作業所）

調査時期：2023 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：19,265 人

調査時期：2023 年 11 月