

2020年度 公共工事の諸課題に関する意見交換会 (北陸地方整備局)

日 時：2021年3月10日(水) 13:30～

場 所：白山会館 2階 「大明」

<北陸地方整備局の出席者>

企画部長	中野 讓治		
統括防災官	山本 悟	技術調整管理官	山田 幸男
技術開発調整官	姫野 芳範	建設業適正契約推進官	片山 敦史
河川情報管理官	中谷 正勝	道路情報管理官	吉田 英治
営繕調査官	丸山 素道	技術管理課長	村上 和久
技術管理課長補佐	北出 一雅		(敬称略)



■冒頭挨拶

(北陸地方整備局：中野企画部長)

紹介いただきました、北陸地方整備局企画部長を務めております中野です。本日はご多忙の中、芦田支部長をはじめ日本建設業連合会の皆様には、このような機会を持っていただきましてありがとうございます。

まず、平素より北陸地方整備局の事業の執行に当たり、国土交通行政全般の推進に多大なるご尽力、ご協力をいただいていることにつきまして、厚くお礼申し上げます。

今年度も残り1か月ということで、振り返ってみますと三つくらい大きなことがあると思

います。一つ目は、北陸地方では久しぶりの大雪。二つ目は、東日本大震災から10年の節目を迎える年度に当たるということで、改めて防災・減災、国土強靱化というものを再認識して進めていかなければいけないということがあろうかと思えます。三つ目は、新型コロナウイルス感染症対策と経済の両立ということに悩みながら、いろいろチャレンジしながら進めてきた1年かなと思えます。いずれも日本建設業連合会の皆様、会員企業の皆様には大変いろいろなお世話になりましたし、また、これから新しいチャレンジを続けていかなければいけないと思えますので、引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

三つについて、少しずつ申し上げたいと思えます。まず、大雪の関係です。関越道等で大規模な車両の滞留が生じてしまうという事態がありました。これについては検証委員会、検討委員会もあり、まとめも出始めているところです。改めなければいけないこともあろうかと思えますけれども、今回、道路管理者の新しい役割、ミッションとして、そういう大規模な車両滞留が生じないのが一番いいのですけれども、どうしても生じてしまった場合には人命救助を最優先しなければいけないということで、そういう雪害時の乗員保護という言葉が新しくできまして、それは基本的に地方整備局が中心になってやることになっております。これはなかなか大変なこととして、我々も持っている資機材、人員を全部投入して、自衛隊、警察、県、建設業協会の皆様、建設企業の皆様とも連携してやらないとなかなかできないミッションです。これまでは、雪害については基本的に地元の建設企業の皆様が除雪をやられているわけなので、この人たちの人員、資機材を、協定のもとに対応していくということになっておりましたが、本当に大規模な滞留が生じたときに、どういうやり方ができるかということについて、もし日本建設業連合会あるいは会員企業の皆様で何か、こういうやり方もあるのではないかという知恵がありましたら、教えていただければと思えます。

それから、防災・減災、国土強靱化につきましては、5か年加速化対策ということで閣議決定をいただいております。さまざまご尽力をいただいたところですが、お礼申し上げます。5年間で15兆円、国土交通省については9.4兆円ということで決定されております。これをしっかりと執行していくということがこれから重要になってまいります。特に5か年の1年目は令和2年度の補正予算という形でついておりますので、この執行は制約を受けるわけですが、当初を含めた予算を切れ目なく執行し、確実に施工を確保するという一方で、しっかりと効果を発現し、防災・減災、国土強靱化の加速化につなげていくということは非常に大事になります。予算がただだけでは一切加速化になりませんので、これを有効に使っていく、効果を出していくということをしつかりとやっていきたいと思えます。これは我々発注者と受注者の皆さんと歩調を合わせないとなかなかできないことだと思えますので、これについても、よろしくお願いいたします。

予算等については資料をつけておりますので、ご覧いただければと思います。北陸地方整備局については、3次補正予算が総額、直轄事業、補助、災害復旧等を合わせて1,359億円つけていただいております。これは補正率、当初に対する比率ということで、全国ベースでは0.25なのに対して北陸地方整備局は0.30で厚めにいただけることになっております。この機会を使っていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それから、5か年加速化対策の3本柱の一つの柱でもあるのですが、建設業界全体として、あるいはインフラ分野のデジタル・トランスフォーメーションの推進、それから担い手確保を目的とした働き方改革が加速化対策にそのまままきに入っているということで、これは当然、新型コロナウイルス感染症対策の中で、これも加速化していかなければいけないということで、しっかりと進めてまいりたいと思っております。働き方改革につきましては、給与、休暇、希望とあるのですが、週休二日には従来から取組んでおります。直接的には担い手確保という観点から、北陸地方整備局では来年度より原則発注者指定型で100パーセント週休二日に取組むということで、他の地方整備局よりは前倒ししてやっということですので、ご理解、ご協力をいただければと思います。

それから、同じくICTを活用した生産性の向上ということです。ここは恐らく日本建設業連合会会員企業の皆様はいろいろな新しい取組みを含めて業界の中ではトップランナーとしてやっていることと思っております。ぜひ、いろいろお知恵をいただきながら、我々発注者もしっかり対応していければと、勉強してまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

言葉としてはいろいろありますが、非接触とかリモートとかプレキャストとか、いろいろなものがあると思っております。しっかりと進めてまいりたいと思っております。プレキャストについては、北陸地方整備局が日本建設業連合会と一緒に全国を代表して先行して進めていくというテーマになっておりますので、これも引き続きお願いいたしたいと思っております。

それから、生産性向上のDXの推進の中で大きなテーマとして、BIM/CIMというものをしっかりと仕事の中に位置づけていく、モデリングという位置づけがあります。これは測量設計、それから現場の施工、監督検査、完成データ、一貫して3Dデータを使って統合プラットフォームにそれを載せていくというような一貫したことを最終的な施策として考えております。当整備局でも大河津分水路改修工事の中で先行的にやっております。こういったものをしっかりと他の工事にも取り入れていけるように努めてまいります。これはなかなか簡単な話ではなく、いろいろと試行錯誤ということになりますが、引き続きどうぞよろしく願いいたします。

以上、大雪への対応の話、それから防災・減災、国土強靱化の加速化、それから働き方改革、デジタル・トランスフォーメーションの推進と、さまざまありました。1年間、ありが

とうございました。来年度以降も新しいチャレンジと一緒に続けてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

今日は、せっかくこういう機会をいただきましたので、新型コロナウイルス感染症にもめげずに、有意義な会になることを祈念して、開催に当たっての挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。



(日本建設業連合会北陸支部：芦田支部長)

本日は、意見交換会の開催に当たりまして、年度末を控えた大変お忙しい中、中野企画部長様をはじめ各部から幹部の皆様にご出席を賜り、厚くお礼申し上げます。また、日ごろから北陸地方建設事業推進協議会等を通じ、官民相互の連携と建設事業の効率的な推進に御努力いただきまして、誠にありがとうございます。

ご承知のとおり、国内では1年余りにわたり第2波、第3波と断続的な新型コロナウイルス感染症の拡大に見舞われ続けてまいりました。そうした中、日本建設業連合会では建設現場における感染予防対策のガイドラインを策定し、事業を継続してきたところです。また、1月18日には感染対策も含めた今年度の第3次補正予算が成立されたところであり、2021年度当初予算案についても3月2日に衆議院を通過し、現在、参議院にて審議されておりますが、年度内の成立も確実となったところでございます。来年度からは、新たに「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」がスタートとなりますが、北陸地方整備局におかれましては、切れ目のない公共事業の執行に引き続きご尽力をいただき、国土交通省のグランドデザイン2050の基本戦略にもありますように、日本海側と太平洋側の連携の強化や災害に強い国土形成など、国民が安全で安心して生活ができる基盤整備をさらに推進していくことを強くお願いする次第であります。

さて、北陸地方整備局管内においては、一昨年10月の台風19号では信濃川水系での千曲川での破堤、信濃川中流域での堤防越水などにより広範囲の住宅浸水被害が発生いたしました。

た。また、この冬は記録的な豪雪により交通障害が発生するなど、国民生活に大きな影響を与えたところでございます。私どもの業界といたしましても、防災・減災、インフラの老朽化対策等が国民の安心・安全につながる公共事業の必要性を痛感しておりまして、地域の守り手としての使命を感じているところであります。日本建設業連合会におきましても、政府による積極的な施策のもと、建設事業の着実な遂行に加え、働き方改革と生産性革命を強力に推進し、担い手の世代交代に確固たる道筋をつける必要に迫られている状況にあります。このため、日本建設業連合会では、昨年度に引き続き週休二日の実現と建設キャリアアップシステムの普及推進を今年度の事業計画における2大事業と位置づけ、業界の命運をかけて取り組んでいるところであります。

週休二日の推進につきましては、週休二日実現行動計画を定めて5年間での定着を目指し、不退転の決意で取り組んでまいりました。昨年度末までに掲げました中間目標であります4週6閉所については、土木建築の全体で約67%の達成状況となっており、まだまだ様々な課題があると感じております。北陸地方整備局におかれましても、週休二日実施支援の試行工事発注やそれらのフォローアップを通じたさらなる取組みをいただいております。感謝を申し上げます。建設業界の週休二日実現に向けまして、来年度以降もさらなる施策の展開を期待しておりますので、引き続き一層のご協力、ご支援をお願い申し上げます。

建設キャリアアップシステムにつきましては、建設技能者の保有資格、保険の加入状況、現場の就業履歴等を業界横断的に登録蓄積することにより、技能者が能力や経験に応じた処遇を受けられる環境を整備することで、将来にわたって建設業の担い手を確保することを目的としておりますが、北陸3県の技能者登録は昨年12月末時点の前年同期比で約120%の増加となっており、全国平均が160%強であることとくらべると、普及が進んでいるとは言いがたいところがあります。引き続き、建設キャリアアップシステムの普及推進について一層のご協力をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

国土交通省では、新型コロナウイルス感染症を契機とした非接触リモート型の働き方への転換や安全性向上を図るため、デジタル技術を活用したインフラ分野のDXを進めておられるところですが、そうしたDXの建設現場への普及促進は作業の効率化に直結するものであり、ひいては現場の生産性向上を高めるとともに、入職希望者に対して魅力ある建設現場をアピールできるものと考えております。工事施工の円滑化におきましては、4点セットの周知徹底をはじめ工事・事業情報共有部会や工程調整部会等の各種部会の開催により、現場での受発注者間のコミュニケーションが十分に図られることが何よりも重要なことと考えておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

本日は、あらかじめ提出させていただきましたいくつかのテーマについて意見を述べさせ

ていただき、忌憚のない意見の交換を通じて、意義のある意見交換会とさせていただきたいと思っております。はなはだ簡単ではありますが、開催に当たりましてのあいさつとさせていただきます。本日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

■中長期的な公共事業予算の確保について

（日本建設業連合会北陸支部）

令和2年12月21日には2021年度の政府予算案が閣議決定されたところですが、公共事業費では国土強靱化関連費として上乘せしておりました臨時・特別の措置が終了したことにより、前年度比では11.5%減額でしたが、通常分との比較では0.04%増とほぼ同額となっているところです。今年度で終了となります3か年緊急対策に引き続き、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定され、初年度分の事業費を今年度第3次補正予算案に2.5兆円が計上され、2021年度当初予算案と一体で8.6兆円の規模で執行されるものとなります。北陸地方整備局管内でもおおむね前年度水準で確保されるものと思っておりますが、今年度補正予算額及び2021年度当初予算額の確保が新潟県内の一層の社会資本整備に向けたものとなりますよう、また、今年度内に成立し、新年度早々に執行できますよう期待しているところでございます。

今年度はコロナ禍にあつて、未だ収束が見通せない状況にあり、経済活動に多大な影響を生じさせております。こうした中で、建設投資は社会経済活動市場動向等に与える影響が極めて大きいことから、投資の大きさのいかんによって地域間の格差も生じさせていると感じております。私どもの建設業界におきましても、政府による積極的な施策のもと、建設事業の着実な遂行に加え、「働き方改革」と「生産性向上」を強力に推進し、担い手の世代交代に確固たる道筋をつける必要に迫られている状況にあります。このため、日本建設業連合会では、昨年にも引き続いて「週休二日の実現」と「建設キャリアアップシステムの普及推進」を2020年度事業計画における2大事業と位置づけ、業界の命運をかけて取り組む姿勢を明確に打ち出してきたところです。

我が国が少子高齢化社会を迎えている中で、特に建設業界の担い手確保に向けては日本建設業連合会の「週休二日実現行動計画」を踏まえて、2021年度末までに4週8閉所を実現するよう、不退転の決意で取り組んでおります。目標の達成までにはさまざまな課題が残されておりますが、北陸地方整備局におかれましても、引き続き、現場における週休二日の取組みに一層のご協力、ご支援をお願い申し上げます。北陸地域経済の活性化と雇用を支える基幹産業として建設産業が担う役割は大変大きいところがございます。本格化しております大河津分水路の抜本的な改修、日沿道のミッシングリンクの解消、利賀ダム建設などに続きます

新たな大型プロジェクト等による中長期的な社会資本整備計画の策定を業界としましても期待しているところであります。

防災・減災体制から見ますと、近い将来（2035年±5年の発生予想）、南海トラフ巨大地震や首都直下地震などの発生が想定されております。発災時の日本海側からの支援ルート、あるいは太平洋側からの代替物流ルートなどの北陸地域からの列島横断的な高規格道路によるネットワークの整備、拡充は迅速な災害支援体制の確保や国民生活に欠かせない物流の安定的な確保を図るものとして、大変重要と考えております。

これらを踏まえまして、北陸地方整備局には、将来に向けた社会資本整備と地域経済に配慮した基盤整備を着実に推進していただきますよう、引き続き安定的かつ持続的な公共事業予算の確保をお願いいたします。

（北陸地方整備局）

予算規模については、15か月予算の全国の総額として9.2兆円、そのうち公共事業関係費として7.2兆円となっております。北陸地方整備局管内の第3次補正予算は、少し手厚い予算となっておりますので、しっかりと執行していきたいと思っております。「防災・減災・国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定されていますが、5か年で終わる話ではないと思っております。5か年では加速化させ、その次もしっかりと継続できるように、予算を確保しなければならないと考えておりますので、引き続きご理解ご協力をお願いします。

初年度は補正予算という形で措置されておりますが、円滑な執行という意味では、制約のある中で執行していかなければなりません。当初予算で措置した方が事業も進めやすいので、令和4年度の当初予算で措置できるように、いろいろなところで訴えていかなければいけないと思っておりますので、引き続きご協力をお願いします。

最終的には、国民の皆様方がどのように思われるかだと思います。我々は、これまで取り組んできたことや、合理的な対策、これから進める対策の効果をしっかりと見せていくことが一番大切なことだと思っておりますので、引き続きご協力をお願いします。

（日本建設業連合会北陸支部）

昨年12月に5か年加速化対策が閣議決定されたことは、建設業界にとって歓迎すべきものと考えております。日本建設業連合会としては、防災・減災、国土強靱化のさらなる推進を図るべく、北陸地方整備局をはじめとする発注者と連携して社会資本整備の重要性や建設業の施工能力の現状などについて広報、啓発を図ることとしております。今後、各支部においては、地方、地元経済団体等と連携しつつ、シンポジウムなどの開催を企画して、新たな経済成長のためのインフラ投資の拡大を柱とする積極的な財政政策の必要性について、世論の振興に努めていくこととしておりますので、北陸地方整備局からも引き続きご助言、ご指

導いただきますよう、よろしくお願いいたします。



(北陸地方整備局)

いろいろな場を通じて、支部主催のシンポジウムにも取組まれていると伺っております。明日が3月11日、震災から10年という節目ということで、いろいろな大きなイベントがあります。その中で、これまで取り組んできたことや、これから加速化して取り組むべきことを一緒に発信していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

北陸支部のシンポジウムは、今年度開催予定ですか。

(日本建設業連合会北陸支部)

新たな取組みとして、昨年秋に仙台市で第1回のシンポジウムを開催しました。今後は毎年3支部ずつくらいで、支部と経済界が一緒になって必要性について訴えていく取組みを考えています。北陸支部は今年の秋に開催を予定しており、その準備に向けてこれから取り組むところです。その際には、北陸地方整備局にもいろいろとご指導をお願いすると思いますが、よろしくお願いいたします。

(北陸地方整備局)

いろいろな形で協力もさせていただき、一緒に取組んでいければと思いますので、よろしくお願いいたします。

■入札・契約制度について

(日本建設業連合会北陸支部)

今年度の会員会社のアンケート調査の結果について、一例をご紹介します。段階選抜方式については、一次選抜業者数や選抜条件の改定を行いながら発注者、受注者双方の負担軽減を目的として試行されていますが、会員会社のアンケートでは、8割がその目

的を理解しているものの、その中の5割が選抜条件の見直しを要望している結果となっております。

次に、アンケート調査の結果を踏まえて、以下の項目についてご検討いただくようお願いいたします。

一つ目、土木技術者の育成についてです。土木技術者の年齢構成に偏りが見られ、高齢化の進展とともに次世代を担う若手技術者の人数は相対的に減少しています。また、全国の各地方整備局が段階選抜方式を採用していることから、若手技術者の監理技術者への登用も進んでいない状況です。現行の専任指導者制度は、入札参加申請から開札までの長期間、配置予定技術者2名が拘束される。若手技術者は、過去5年間の8地方整備局の工事で主任技術者、現場代理人として契約工期の2分の1以上施工経験があること等の制約により、活用が進展しておりません。これらを踏まえ、若手技術者への技術の伝承を促すような専任指導者制度のさらなる改善が望まれます。

二つ目、一括審査方式についてです。複数工事の発注に際し、一つの参加申請で入札参加が可能であり、発注者、受注者の業務負担が軽減されます。しかし、WTO案件では1回しか適用されておりません。技術提案の作成業務が軽減される、申請する配置予定技術者が1名になる、複数の会社が受注できるといった観点から、積極的な推進を望みます。

三つ目、その他の意見・要望です。8地方整備局において北陸地方整備局のみが実施している配置予定技術者ヒアリングは、従事している工事や本人への負担が大きい、ヒアリングの結果に差がつかないなどの意見が出ています。また、技術提案では、提案履行費用の縮減として提案内容の制限や提案範囲の絞り込みなど、さらなる改善の要望も出ています。今後の新たな入札方式については、会員も強い関心を抱いております。

(北陸地方整備局)

技術開発調整官の姫野と申します。よろしく申し上げます。

今ほどいろいろいただきましたご意見についてですが、まず、1番目の専任指導者制度の利用の選択時期のお話なのですが、これはいわゆる東北地方整備局でやっている形のように、契約締結後の選定も可能にしてくださいというお話だと思いますが、北陸地方整備局としても、中長期的な担い手の確保とか育成は必要不可欠であると考えておまして、専任指導者制度は経験の少ない配置予定技術者に専任指導者をつけて、その専任指導者の実績等を評価するという試行的な取組みで行っているということは皆さんご存じのとおりです。工事の配置予定者の審査において、過去の施工経験は現場代理人と監理技術者を同等評価して、また、経験のある技術者が現場経験の少ない主任または監理技術者を指導する専任指導者制度、そしてこの専任指導者を配置する場合、専任指導者の施工経験の立場を評価対象としていると

ころです。

東北地方整備局で取り入れている専任指導者制度の利用の選択時期を契約締結後とする取組みにつきましては、本省からも全国の実態も聞いておりました、当整備局においても、皆様のご意見を踏まえながら、前向きに検討してまいりたいと思っております。

二つ目の、若手技術者の実績要件を大幅に緩和するというお話なのですが、専任指導者制度は、工事の規模によって地域要件の広域と狭域が設定されて、この設定に応じて配置予定技術者の施工経験と立場を緩和しております。一般土木で3億円以上のような広域の場合は、配置予定技術者、これは若手技術者になりますが、この要件は、一つ目として、発注機関は問わないけれども過去15年の同種工事の場合、主任(監理)技術者、現場代理人、担当技術者のいずれでも可としております。二つ目として、工種を問わないが過去5年間の国土交通省所管工事の場合は当該工事の同種工事ではないため、担当技術者の立場では不十分と考えておりました、主任(監理)技術者または現場代理人のどちらかとしています。Bレベル以上の工事については難易度も高いことがあって、専任指導者制度として今のところこれ以上緩和することは考えていないところです。

また、北陸地方整備局では、近年は技術者不足に対応するために、工事の内容を鑑みまして、競争参加資格として、施工実績要件は同種性を問わず、公共工事の実績があればよいとして、配置予定技術者の施工能力等の同種工事の施工経験は同種性に応じた評価を実施しているところです。今後もほかの地方整備局での取組みも参考にしながら、若手技術者の皆さんを監理技術者等へ登用することを促すような取組みについて、引き続き検討してまいりたいと思いますので、アイデア、ご助言等がありましたらよろしくお願いいたします。

それから、大きな二つ目の一括審査に関するお話になりますが、一括審査の適用を拡大というお話で、一括審査方式は工事の目的、内容が同種で同時期かつ施工計画または技術提案に求めるテーマが同一となるような工事を対象に適用していることとなります。比較的工事難易度の低い施工能力評価型I型から技術提案評価型S型において採用しているところです。北陸地方整備局では、能越自動車道の輪島道路の洲衛高架橋の上部工事において、上り線、下り線の工事を一括審査するなど、適用の拡大を進めています。また、去る令和3年2月1日には、受発注者の負担軽減のために、「令和2年度第3次補正予算に係る所管事業の執行における入札・契約業務等の円滑な実施について」において、一括審査方式のさらなる活用も含めて公表したところです。北陸地方整備局としましても、受発注者双方にメリットがあることですので、条件が合えば積極的に拡大して取組んでまいりたいと思っております。

それから、3番目のその他の意見の中で、まず、配置予定技術者のヒアリングのお話なのですが、これは今、北陸地方整備局では技術提案の確実な履行に当たって、配置予定技術者

が当該工事の施工上の課題、特に配慮すべき事項の有無、それから技術的所見などの必要な技術力や知識を有しているかなどの、書面では読み取れない部分の情報をヒアリングを通じて確認しようということで、ヒアリングを実施しているのですが、これは「国土交通省直轄工事における総合評価落札方式の運用ガイドライン」というものがありまして、その中で、ヒアリングすることが必須になっています。北陸地方整備局は素直にそれに従ってやっているだけで、どこのガイドラインにも基づかずにこれを省略している地方整備局の状況というのは、私どもの承知するところではないところです。ヒアリングの実施の有無については、このガイドラインの改定等があれば積極的に検討してまいりたいと思っております。

また、ヒアリングの実施方法につきましては、こういう御時世ですので、負担にならないように、電話とかウェブなどをうまく活用して、なるべく負担の少ない範囲で積極的に進めてまいりたいと思っております。

それから、技術提案項目の検討になりますが、技術提案評価型S型、WTO対象工事の評価5事項の試行は継続いたします。これは評価課題が2課題 10 事項となっているものを1課題から2課題で5事項、半分にしようということで、これも引き続き継続いたします。今後も、技術提案の項目自体の削減、それから提案課題の設定については、総合評価落札方式のそもそもの目的とかねらいというものも鑑みながら、なるべく受・発注者ともに事務手続きの負担軽減になるような方策について検討してまいりたいと思っております。

それからもう一つ、ECI方式の今後の方針ということでお話しますが、今までのECI方式は今年度工事、大石西山排水トンネル立坑他工事、新潟大橋耐震補強工事などについて適用しております。今後もECI方式の適用が必要な工事があれば、積極的に活用を図ってまいりたいと思っております。今年度はWTO案件自体が北陸については少なく、来年以降、また1件ということはないと思うので、WTO案件についても内容を見て、適合するようであれば積極的に活用してまいりたいと思っております。

(北陸地方整備局)

河川情報管理官の中谷と申します。令和元年東日本台風ではいろいろお世話になりました。ありがとうございました。

WTO案件ではありませんけれども、今年度の補正予算で新たに河川工事で執行しているものを簡単にご紹介します。見た限りで分かると思いますけれども、ミニECIみたいなものです。来年度発注で予算執行を早めるということで、来年度発注した後に、同時に設計を行いますけれども、その設計のときに概略発注で契約した工事の業者に設計にも加わっていただいて、施工面からの助言をいただきながら設計するというので、より施工性の高い設計を行っていくということで、執行を早めていくという構成を新しくしております。千曲を

中心に約三十数件、今、進んでいますけれども、ある程度評価をいただいているところもありますので、まず、実際はこれからですけれども、今年度の予算についてもやってみたいというお声をかなりいただいておりますので、少し増やせるものは増やしていきたいと思っております。

(日本建設業連合会北陸支部)

先ほどの技術者の育成のところですが、日本建設業連合会としても若手技術者の育成は重要な課題であると考えております。ご承知のとおり、昨年10月から改正建設業法が施行されており、監理技術者の専任の緩和、主任技術者の配置義務の見直しなど、工事現場の技術者に関する取り扱いが合理化され、それを踏まえ、国土交通省では監理技術者制度運用マニュアルの改正がなされたところです。改正建設業法の特例監理技術者及び監理技術者補佐を配置する要件に関しまして、国土交通省では分任支出負担行為担当官工事であること、工事の技術的難易度がⅢ未満であること、監理技術者補佐を専任で配置することなどの要件が付されております。これによりますと、日本建設業連合会の会員各社の大半は制度対象から外れている状況にありますことから、今後、この試行工事を検証されまして、制度の対象範囲を拡大することをご検討いただくことをお願いいたします。

(北陸地方整備局)

今ほどの特例監理技術者のお話なのですが、当北陸地方整備局では、今から申し上げる条件でやっているのですが、一つ目は、直轄工事の場合はいわゆる事務所契約である工事であること。二つ目に、特例監理技術者が兼務可能な工事は同時に2件まで。三つ目に、兼務する工事が24時間体制で応急処理や巡回を含む維持工事同士ではないこと。四つ目に、兼務する工事において立ち会い等の職務を適切に遂行できる範囲内であること。それで、一般土木C等級の競争参加資格の地域条件に加えて、各地域に隣接する市町村を含む範囲というようにやっているのです。それで、ご存じのように、今の制度の建て付け自体が大規模な、いわゆる平野部のような工事をターゲットにしていないのではないかとすることは当然思っていて、ただ、そうは言っても、技術者が全体的に足りなくなっているというところは業界全体の思いなので、そこのところ、多分、この制度を今後国として進めていく中で、結果を検証しつつやっていくのだろうと思っています。いろいろな工事とか参加資格だとかの技術者も含めた要件の緩和は、受発注者ともに求めているところ、目指すところは同じなのですが、これはいつも、では、品質確保はどうなるのかと。その間に挟まったバランスでいつも悩んでいるところなのです。ですから、そこところをうまく見ながら、発注者の私どもも受注者の皆さんもお互いにウィン・ウィンになれるようないいバランスを持ってなんとかやっていきたいと思っておりますので、今後ともご意見、ご指導あればよろしくお願ひしたいと思います。

います。

■工事施工の円滑化・設計変更について

（日本建設業連合会北陸支部）

工事施工の円滑化についてですが、工事施工の円滑化4点セット、「条件明示の手引き」、「設計図書の照査ガイドライン」、「工事一時中止に係るガイドライン」、「設計変更ガイドライン」及び「工事施工の円滑化に関する各種部会」の展開・活用状況について、昨年度と同様に日本建設業連合会北陸支部会員各社へのアンケートを実施し、53件の工事から回答がありました。その結果の概要をご報告申し上げますとともに、この結果を反映しました要望事項を箇条書きにしましたので、ご確認ください。

まず、アンケートの結果の概要です。1点目、工事施工の円滑化4項目とも、ほぼすべての工事で周知されておりますが、「周知はあるが活用なし」との回答が約12%（昨年度は20%）の工事から報告がされております。

2点目、発注者・設計者・受注者間の情報共有を図るための「設計審査・施工条件検討部会」、「施工条件確認部会」、「照査結果検討部会」、「設計変更等検討部会」は昨年度とほぼ変わらず全体の40～60%の工事で開催されておりますが、「工事・事業情報共有部会」の開催率は昨年度の約30%から低下し、約20%の工事でしか開催されておりました。

以上の結果を踏まえた要望事項です。1点目、円滑化4点セットの全工事での展開・活用。2点目、「工事施工の円滑化に関する各種部会」の周知と開催要請の活性化。発注者、受注者の協働に向けてです。3点目、「建設工事における適正な工期設定のためのガイドライン」及び昨年10月1日の改正建設業法の施行に伴う中央建設業審議会により策定された「工期に関する基準」等に基づく、民間工事における適正な工事発注・施工の円滑化の展開、推進に向けた民間発注者等への指導強化。以上3点の要望事項です。

引き続き、設計変更の現状についてです。1点目、設計変更の前提となる「現地・施工条件の明示」については、全体の約75%の工事で「十分に条件明示があった」との回答があり、全体の約20%の工事からは「明示が不十分」との回答がありました。この数字は昨年度とほぼ同様の数字です。

2点目、「設計変更の口答での指示」で、昨年度は0件でしたが、今年度は約15%（8件）の工事から報告がありました。「概算金額の提示」では、昨年度は全体の約25%の工事でしたが、今年度は約35%の工事で実施されております。「概算金額の提示」の試行工事は11件ありましたが、内2件は「試行工事であったが概算金額の提示なし」との回答でした。

3点目、「設計変更の訂正・変更」については、「無償での訂正・変更を指示された」との

回答が昨年度は約 20%の工事でしたが、今年度は約 30%の工事から報告をされております。発注者の責務として「設計図書の訂正・変更」が実施されたとの回答は、昨年度と同様で約 50%となりました。変更協議については、「十分に実施された」との回答が昨年度は 75%の工事でしたが、今年度は 85%まで上昇しております。自由意見としましては、設計図書の訂正・変更も変更対象として提示を出すべきとの意見がありました。

4 点目、「各種スライド変更の適用」は、適用条項を満たさなかった場合を除き、適切に適用されているとの回答が 100%でした。

以上の結果を受けての要望事項ですが、1 点目、全工事での設計変更時における概算金額提示を制度化。2 点目、発注者の責務としての「設計図書の訂正・変更」の実施（変更対象としての指示）を再度指導。3 点目、設計変更は適切な時期に文書で指示し、過度な時間をかけずに実施。以上 3 点の要望事項です。

最後に、甲乙間の協議についてです。指示、承諾を明確にする取組みは、昨年度とほぼ同様の全体の約 25%の工事でしか展開されていないというのが令和 2 年度の結果でした。

（北陸地方整備局）

今お話しされた点については、全て対応するよう事務所に指示しているところです。今年の調査で申しますと、4 点セット等の実施について事務所の副所長に確認しましたところ、「実施している」という回答が上がってきており、今ほどのアンケート結果と食い違っている状況です。恐らく、必須で開催する部会と希望により開催する部会の取り扱いにおいて、食い違いがあるのではないかと考えています。このような話は、全て受発注者のコミュニケーションが取れてないところにあると思いますので、しっかりコミュニケーションを取るために、普段からいろいろな調整を話し合っただけで検討していくことが大事になってくると思います。

民間発注者等への指導強化については、地方整備局独自で出来ない部分もあり難しいところですが、本省の中央建設業審議会（中建審）でも工期に関する基準を策定し、発注者を含めた請負契約の当事者に勧告することになっており、令和 2 年 7 月に「工期に関する基準」が勧告されたところです。また、今回このようなお話があったということは検討会に伝えていきたいと思っております。

全工事での設計変更時における「概算金額の提示」については、今年度から全ての工事概算金額の明示を行うよう指示しているところですが、アンケート結果では、まだ実施されていないところもあるということです。今後、指導していきたいと考えています。

「設計図書の改訂・変更」時に、金額変更しないということについては、しっかりと改善していく必要があると考えています。費用をかけて作業したことに対して、必要な費用を支

払っていないのは、とても良くない行為だと思っています。個別には言えないところがあると思いますが、こういう工事でこのような扱いをされたということを言っていたかかないと改善できないところまで来ていると思いますので、よろしくお願いします。

設計変更の適切な時期に文書で指示し、過度な時間をかけない実施についても、コミュニケーションをしっかりと取っていれば防げるのではないかと思います。いろいろなガイドラインや制度はできており、このとおりに実施してくださいと事務所には言っていますが、日本建設業連合会のアンケート結果や、いろいろなアンケート結果で行われていないという結果が上がっていますので、その点については、しっかり対応したいと思います。

甲乙間の協議についても、やはりコミュニケーション不足に端を発する話になるかと思いますが、その辺りもしっかり対応していきたいと考えています。受発注者は対等な関係ですので、遠慮せずに言っていただきたいというところもあります。お互いに平行線とならないよう、コミュニケーションをしっかりと取ることが大事だと思います。当然、指導は行いますが、指摘もしていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部)

私どもも毎年同じような結果が上がってくるということで、やはりコミュニケーション不足の感は否めませんが、一方では、コミュニケーション不足で全部くくってしまうことも良くないと思っています。本当にコミュニケーション不足が原因なのか、はたまた違う原因があるのかをもう少し掘り下げなければいけないのではないかと思います。

また、業界全体としてこれから若手の技術者を育てようということで、いろいろと国土交通省でも政策を出しておられますが、今後は受発注者間のコミュニケーションが大事になっていくのだろうと思っています。こちらでもやることはありますし、一方的にこちらからできていまして申し上げるつもりもありません。もう一步掘り下げた取り組みをしてまいりたいと思いますので、引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

(北陸地方整備局)

やることはしっかりやっていないと、だんだんだれていだけなので、本当にしっかりやる時期に来ているのかもしれないと思いますので、我々も頑張ります。

(日本建設業連合会北陸支部)

やることだけが目的ではありませんし、その中身や目的がありますので、受注者側でもさらに共有に努め、考え方を変えていきたいと思っていますので、引き続きよろしくお願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部)

10年くらい前に国土交通省の現場を担当したのですが、ちょうどその頃から設計変更ガイ

ドラインなどが充実し、条件変更についてはきちんと書面で、打ち合わせ簿で交わしながら話のできた経験があります。やはり国土交通省が全体の工事をリードしていただいて、自治体や道路会社など、いろいろな発注機関にこの10年くらいで広がってきたという感じもしています。そういう意味でも、国土交通省の工事においては、4点セットをしっかりと現場に浸透させていただき、やはり国は違うなと思わせるような取り組みが必要だと思いますので、よろしくをお願いします。

■適正な工期設定と休日確保について

(日本建設業連合会北陸支部)

副支部長で大成建設の岡田です。どうぞよろしくお願いいいたします。適正な工期設定と休日確保についてご説明いたします。

まず一つ目、工事情報の明示についてです。適正な工期設定、工事施工の円滑化に向け、「工事設計審査・施工条件検討部会」、「施工条件確認部会」、「照査結果検討部会」、「工事・事業情報共有部会」、「工程調整部会」、「設計変更等検討部会」等の会議体が設定されていますが、今回のアンケート調査結果では、開催されている工事の割合は全体的におおむね50%程度となっており、昨年に続き、各現場まで十分に浸透しているとは言えない状況でした。発注者・受注者・設計担当コンサルタントの3者による各種会議の開催により、情報の共有、共通認識を持った事業(工事)の運営は必要と考えております。

また、建設業における「働き方改革」、「ワーク・ライフ・バランスの充実」に向けた時間外の労働時間の短縮は、「魅力ある職場としての建設業」、「担い手確保」のための喫緊の課題であり、適正な施工計画、4週8閉所を前提とした工事工程の共有を発注者側からも推進していただきたく、お願いいいたします。

今回のアンケートでは、4週5閉所以下の工事が全体の19%、昨年は30%、一昨年は40%であり、確実に減少傾向です。閉所できない主な理由といたしましては、「発注時の工期設定が適切でない。北陸特有の冬期間休止等の気象条件を加味した適切な工期が発注時に設定されていない」等の意見が上げられています。引き続き、発注時の工期設定の根拠となる稼働日設定、標準工程等の工事情報の明示が必要と考えております。

続きまして、二つ目です。適正な工期設定並びに休日確保に向けた取組みについてです。近年、若者が職業を選択するうえで、建設業が他産業に比べて劣る要因の一つに休日の少なさが挙げられており、生産性向上と働き方改革が求められています。そういった中であっても、建設業界においては週休2日制の確保もなかなかできていない状況となっております。アンケート調査結果において改善傾向は見られるものの、作業所閉所日を4週4閉所として

いる作業所が6%、昨年13%、一昨年16%で、4週8閉所の作業所閉所日が達成できている作業所は56%、昨年43%、一昨年40%となっており、改善傾向は鈍化しております。また、「工期変更が不要である」と回答した作業所は16%、昨年33%、一昨年24%となっております。また、「工期変更を協議中である」及び「工期変更が適切に行われた」と回答した作業所は58%となっており、引き続き工期変更における協議を継続させていただきたく、お願いいたします。

休日の確保を含む適正な工期設定は若者の就労定着化に必要不可欠となるものと思っております。昨年10月1日に改正建設業法が施行され、官民工事を問わず、著しく短い工期による契約締結が禁止されました。また、当該改正に実効性を持たせた「工期に関する基準」が中央建設業審議会により策定されたところです。建設工事における適正な工期設定について、より一層明確になったものと思っておりますので、現地監督員様への周知徹底をお願いいたします。工事内容の追加等があった場合は、工期の変更について、受発注者間の円滑かつ適切な協議が行えるように、引き続きよろしくご指導をお願いいたします。

(北陸地方整備局)

まず、最初の3者による各種会議の開催ということで、こちら先ほどの回答と似通ってきてしまうのですが、やるところはきっちりやって、だんだんとだれてくるだけと捉えられますので、しっかりと事務所を指導していきたいと考えております。

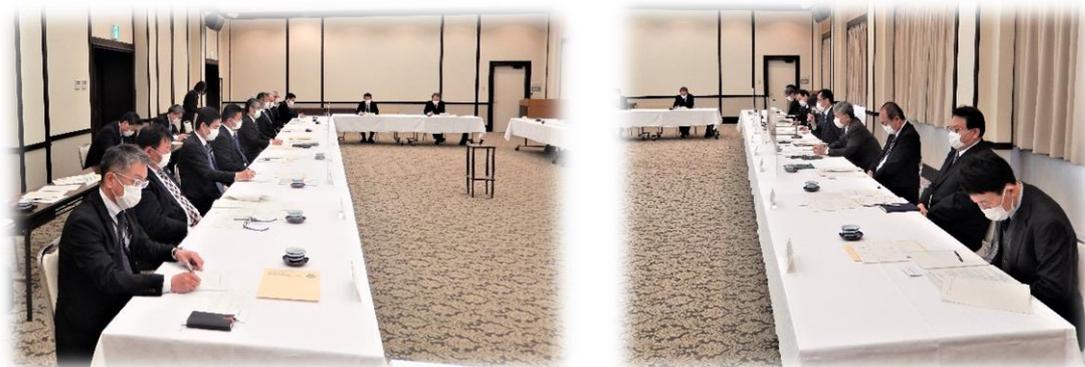
ただ、先ほども言いましたけれども、いろいろな会議を兼ねていたりするところもあるので、それをお互い認識しながら、何々部会とか書いてありますが、一緒になっている場合もありますので、しっかりお互い認識を深めながらやっていかないといけないのだと思っております。あと、適正な施工と4週8閉所を前提とした工事の工程ということなのですが、こちらは先ほども企画部長が言っていましたけれども、来年度から週休二日の指定型工事をやっていくということを考えています。ただ、今ほどのアンケートは、要は1か月に何度閉所するかということでやっていくので、要は真に近い形の週休二日というような思いで、今のうちの週休二日の考え方というのは、1か月の内に8日休めばいいという、工期の中で決められた日数を休めばいいということになってくるので、本来の意味の週休二日、要は質の高い週休二日になっていないということで、それでは若い人が入ってこないということになるので、そこもきっちりやっていきたいと考えています。

今、発注者協議会、県や市町村を含めて、4週6休をやっていきたいと思いますということで、直轄分の集計は出ていたのですがけれども、大体、新潟県、富山県、石川県で7割から9割くらいで4週6休ができていると。要は土曜日をきちんと休めているという状態です、当然、

指定型をしてすぐに全てができるなどということは考えていないので、その辺りはまた少しいろいろ調整しながら、雪の問題だとか季節のいいときにやりたいとかいろいろな問題が出てくるのですが、そこは若い人たちが入ってくれるような週休二日にしていかなければいけないと考えておりますので、しっかり取組んでいきたいと思っております。

あとは、適正な工期設定並びに休日確保に向けた取組みの中で、改正建設業法の現地監督員への周知ということは、監督員の中には変なことを言っているということもあるかと思っておりますけれども、できるだけそういうことがないように周知をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

あと、適切な工期変更に関する円滑な協議ということで、これも当たり前のお話でございますが、それを確保しなければなにもできていかないというところがありますので、そこもしっかり指導していきたいと考えています。それで、週休二日が組めるような工期を確保するということが基本ですので、受注者からも協議してほしいということはしっかりいただいて、その中でまたいろいろな調整があるかもしれませんが、それが基本だと思いますので、しっかり現場にも周知していきたいと思っております。



(日本建設業連合会北陸支部)

今ほどご回答いただきました週休二日工事に適用されております補正係数につきましては、2020年度から共通仮設費、それと現場管理費が改善されたところですが、労務費の補正は現行の5%のままとして見送られております。4週8閉所実現に対処するに当たりまして、技能労働者の週休二日、年収の現状維持を考えた場合、週5日の就労で現状の週6日分の労務費を支払うこととなりまして、単純に計算いたしますと、労務単価を20%向上させる必要があります。また、4週8閉所で設定工期を厳守する場合は、日常的に1.5時間程度の残業が発生する計算となりまして、100分の125の残業割り増しが発生してまいります。そうしますと、1日の労務費の経費は23.4%の増額となります。現状の補正率5%では、施工を円滑に進捗させるうえで4週8閉所実現、技能労働者の処遇改善の推進が相当に難しい現状をご理解いただきまして、今後、労務費にかかる補正係数のさらなる改善をお願いしたい

と思います。どうぞよろしく願いいたします。

(北陸地方整備局)

補正係数の話になってくると、やはり国交省としては支払われたお金を見て補正係数を決めるということになります。何となく鶏が先か卵が先かみたいな話になってしまいますが、皆様方がしっかり労務者の方にお支払いしていただくと、次の年の補正係数が上がるということになるので、しっかりお支払いいただいて、調査に反映していただくという。やはりその根拠が要るということになってまいりますので、その辺りもよく考えていただいて、しっかりお支払いいただければ、次の年の全国調査の中で反映されれば、1.1になり1.25になり、どんどん上がっていくのだと思いますので、よろしく願いいたします。

■建設現場の生産性向上について

(日本建設業連合会北陸支部)

働き方改革、過重労働防止、担い手確保の観点から、建設現場における生産性向上や業務の効率化は業界全体で取り組むべき課題と考えております。昨年度と同様に、「各工事で取組まれている生産性向上対策」、「工事書類の簡素化・電子提出」、「電子・紙での二重提出」について、アンケートを実施し、その結果の概要をご報告するとともに、結果を反映した要望事項を箇条書きにしましたので、ご確認をお願いしたいと思います。

1点目、各工事で取組まれている生産性向上対策についてです。生産性向上対策では、タブレット端末72%(昨年60%)、3次元CAD49%(昨年35%)、CIM技術35%(昨年20%)など、昨年度に比べて活用する工事が増えております。その実施形態を受注者の自由意志と回答する工事が多く、自助努力としてICTやソフトウェアの導入を図り、業務の効率化を進めております。一方、3次元CADを含むCIM技術は現場の費用負担が大きいとの意見があります。その他の意見には、会議体のWeb化、電子署名の展開、遠隔臨場の促進などがありました。ASPはほぼすべての工事で利用されて、情報交換、共有が図られてきております。

これらの中の要望事項としましては、ウェアブルカメラ等による双方向通信を使用した遠隔臨場の推進。もう一点が、設計変更で費用計上が可能な受注者希望型BIM/CIM活用工事の運用の2点が要望事項として挙げられております。

2点目が、工事書類の簡素化・電子提出についてです。工事書類の簡素化は約50%の工事で進んでいるとの回答がある一方で、更なる簡素化を昨年度と同程度の約30%の工事が求めていました。電子提出はASPの導入が進展しており、ほぼ全ての工事で進んでいます。簡素化を求める意見として、協議事項に伴う資料の作成等がありました。

これらに関する要望事項としましては、協議に伴う負担軽減を図る協議事項設定のあり方の取組み強化。工事検査書類限定型モデル工事の対象拡大。様式の集約による工事書類の削減（例えば、確認・立会依頼書、休日・夜間作業届などを週間工程表に集約することにより提出書類を削減）といったことが出ております。

3点目は、電子・紙での二重提出です。電子と紙での二重提出がほとんどないと回答する工事が約55%、発注者から二重提出を要求されたと回答する工事が約10%であり、二重提出の改善が進んでいると考えられます。



（北陸地方整備局）

遠隔臨場等については、1月末時点で、11事務所47工事で試行しているところです。何が良いかを確認しながら、一番良いものを探していく取組みをしています。当然、受注者で費用負担があったものは設計変更で見ると指導をしていますので、いろいろなものを試して、その中で一番使えるものを使っていく、選別していく時期だと思っておりますので、そのような取組みを行っていきたいと考えております。

BIM/CIM活用工事の運用につきましても、先ほどの遠隔臨場と同じような考え方で進めていくことになると思います。2024年からは本格的導入という話がありますので、現在取り組んでいるICTをBIM/CIMにつなげていく取組みを行っていきたいと考えています。

工事書類の簡素化ですが、「協議事項設定のあり方」の取組強化ということで、その辺りもしっかり行っていきたいと考えています。書類の簡素化は、北陸地方整備局が先行して取り組んできた経緯がありますが、最近是他地整の方が進んできて、少し出遅れた感があります。そうは言いながら44項目を13項目にしたりするなど、いろいろな段階を踏んで試行してお

りますが、新型コロナウイルス感染症の関係で一気に 10 項目にする取組みを始めている地方整備局がありますので、その点は見極めながら書類の簡素化を進めてまいりたいと思います。電子納品の書類の二重提出については、そのようなことがないように事務所を指導してまいります。

(日本建設業連合会北陸支部)

我々も 2024 年度に向けて、とにかく生産性を上げていかななくてはいけないということは喫緊の課題だと思っております。会員各社の技術開発等も含めて、積極的に生産性向上対策を実施していきたいと思っておりますので、ご指導のほどよろしく申し上げます。

■建設キャリアアップシステムの活用状況について

(日本建設業連合会北陸支部)

前田建設工業の東福です。建設キャリアアップシステムの活用状況についてご説明します。今年度より、建設キャリアアップシステムの導入、活用状況についてのアンケート項目を追加いたしました。結果の概要は以下のとおりです。

- 1 番、全体の約 3 分の 1 の工事では、カードリーダーが設置されていない状況である。
 - 2 番、元請事業者としての登録は約 90% の工事で実施されているが、現場、契約状況、施工体制まで登録している工事は全体の約 55% でしかない。
 - 3 番、事業者 I D の登録状況。1 次協力会社 33%、2 次協力会社 13%、3 次協力会社 6%。
 - 4 番、技能者 I D の登録状況。1 次協力会社 27%、2 次協力会社 12%、3 次協力会社 7%。
 - 5 番、技能者 I D 登録者のカードタッチ状況。カードタッチ率が 70% 以上との回答は全体の約 30%。約 3 分の 1 の工事ではカードリーダー自体が設置されていないということでした。
- お願い事項としましては、「建設キャリアアップシステム導入メリットの明確化」、「システム運用事務局の登録事務手続きの簡略化、迅速化への指導」、「建設キャリアアップシステム導入モデル工事の拡大」です。よろしく申し上げます。

(北陸地方整備局)

建政部建設業適正契約推進官の片山です。今ほどお話しいただきました 1 点目、建設キャリアアップシステム導入メリットの明確化についてですけれども、建設キャリアアップシステムは、業界の高齢化が進んでおりますので、建設業の担い手の確保に必要なシステムになっているところです。このシステムについて、業界共通の制度インフラとして育てて定着させるために、令和 2 年 3 月 23 日、大臣と業界団体のトップとの意見交換におきまして、官民施策パッケージを取りまとめまして、国土交通省においてパッケージに基づきまして、今年度ですが、国直轄工事での義務化モデル工事や推奨モデル工事を各地方整備局で実

施しております。昨年12月ですけれども、CCUSを活用しました建設業退職金共済制度の電子申請方式の試行的実施を実施しております、来年度、令和3年度には建設業退職金共済制度についてCCUS活用の本格実施を予定しているところです。建設キャリアアップシステムを活用した社会保険加入確認について、令和2年10月にガイドラインを発出して継続化しているところです。着実に同パッケージに基づく取組みを進めているところです。お話にありました、加入のメリット、システムのメリットについてございますが、私も現場を何件か回らせていただきまして、お話を聞いているところです。なかなか加入のメリットがないとか、システムが使いにくいといった声も聞いているところです。現在、本省で建設技能者のレベルに応じた賃金支払いの実現に向けた仕組みの検討、あと、カードリーダーの設置を不要とする顔認証機能の実装に向けた検討、総合評価における加点など、地方公共団体における取組みの促進を進めているところです。さらにメリットの向上、利便性向上に向けた取組みを進めているところです。引き続き、官民施策パッケージに位置づけられた令和5年度からの建設業退職金共済制度の建設キャリアアップシステムへの完全移行と連動した、あらゆる工事における建設キャリアアップシステム完全実施に向けて、業界団体と連携しながら取組みを進めてまいりたいと考えているところです。

2点目の登録事務手続きの簡略化、迅速化についてです。従前、建設キャリアアップシステムの登録情報の真正性を確保するために、厳格な審査を行っていた結果、登録手続きが煩雑になっておりました。これらを踏まえまして、令和3年度から簡略型登録と詳細型登録に分けた技能者の2段階登録申請方式によりまして、登録審査を合理化することとしております。簡略化登録につきましては、申請者の利便性を高めまして、登録意欲を損なわない手法として導入されるものになっております。簡略型の登録でありましても、就業の履歴は蓄積可能になっておりますので、後にレベルアップを希望した際にも、簡略型登録時に蓄積した就業履歴と合わせて登録評価を受けていただくことが可能になっているものです。詳細型登録につきましては、最初から保有資格、あと、研修の受講履歴といった情報を登録することになります。就業履歴と合わせて能力評価を受けられることになっています。

建設キャリアアップシステムですけれども、本来の目的であります技能者の経験に基づく客観的な評価というものがあります。キャリアアップシステムの普及を進めまして、技能者のレベルに応じた賃金が得られるようしくみづくりを進めていくことが重要になるかと考えております。登録に際しまして、質問等が殺到していると建設業振興基金から聞いております。建設キャリアアップシステムのホームページのQ&Aの充実を図って、問い合わせに対して効率的に回答の対応を図っているところだと建設業振興基金から聞いているところです。建設キャリアアップシステムにつきましては、建設キャリアアップシステムの運用方

針について、運営協議会において今後、議論、決定を行って、手続きの簡素化、有用性についても議論してまいりたいと本省から聞いているところです。

(北陸地方整備局)

引き続き、CCUS義務化モデル工事の拡大についてですが、令和2年度についてはWTO案件の義務化モデル工事が1件、それとWTO以外の推奨モデル工事が1件という2件やっております。令和3年度以降はまた順次、対象工事の拡大を試行していきたいと考えていますので、よろしくお願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部)

ご説明ありがとうございました。いずれにしましても、技能者のキャリアの見える化、待遇改善というものは最も大切なことだと思いますので、私どもとしましてもご説明があったことを協力会社、1次だけではなくて、2次、3次も含めて丁寧な説明をしていくとともに、事務手続きやサポートもできる限り行い、登録率などを更に向上させるよう努力をしてまいりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

以上