

## 2021年度 現場代理人等意見交換会議事概要

日 時：2021年12月14日（火）14：00～

場 所：白山会館2F 「大明の間」



### 【挨拶】

（日建連北陸支部：芦田契約積算・技術委員長）

日建連北陸支部の副支部長で契約積算・技術委員長を務めております芦田でございます。

本日は、現場代理人等の意見交換会の開催にあたり、大変お忙しい中、吉田技術調整管理官様、増田技術管理課長様をはじめ、関係各部の幹部の方々にご出席いただき、誠にありがとうございます。また、平素から当支部の活動にご支援とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。本日は、北陸地方整備局様発注工事52件を施工しております現場の監理技術者、現場代理人等、24名の方々から出席いただいておりますので、よろしくお願いいたします。

今年度から新たに「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」がスタートし、我々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・安全につながるよう、その果たすべき使命を持続していくことが重要と感じているところです。しかしながら、ご承知のように建設業界にあたっては担い手の確保が各社の経営上の最重要課題となっております。そうした中で建設業における働き方改革に積極的に取り組むと同時に、技能労働者等の処遇改善や職場環境の改善に努めているところです。

日建連といたしましては、今年度も「週休二日の実現」と「建設キャリアアップの普及・

推進」を事業計画における２大事業と位置付けて取り組んでいるところです。特に、建設現場における週休二日については、北陸地方整備局様にも積極的な取組みをいただいているところであり、感謝申し上げる次第です。北陸地方整備局の皆様には引き続き、担い手の確保と建設業界の継続発展に向けまして、ご指導の程よろしくお願いいたします。

円滑な工事施工に関しましては、現場における発注者・受注者間の意思疎通、情報の共有に関する改善が図られてきております。また、発注者と受注者が効果的な業務を一層推進していくためには、本日のような意見交換会でコミュニケーションを図ることが、現場の生産性向上に大きくつながるのではないかと考えております。

本日は、北陸地方整備局の皆様と現場の第一線で頑張っている現場代理人等から、日頃の業務に関する疑問や問題点、解決策について意見を交換させていただき、今後の円滑な事業執行に資するものとなりますことを祈念しております。

日建連北陸支部の活動につきまして、引き続きご指導とご協力をお願い申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。



#### 【発注時の照査、協議、条件明示】

(整備局)

「発注時の照査、協議、条件明示」についての意見から、代表的なものを3点抽出しました。

- ①用地取得、残土置き場、各種協議、修正設計等は、解決してから発注していただきたい。
- ②設計図書（図書）と現場が一致していない場合や、現実的でない施工方法になっている場合があるため、現場状況を考慮した発注をしていただきたい。
- ③施工期間の制約や増工等、契約後に新たな条件を提示するのではなく、発注時に提示していただきたい。

という意見をいただいています。

(整備局：企画部)

現場の皆様には条件の明示が不十分だったり、工程に無理があったり、大変ご迷惑をかけております。用地取得、残土置き場、各種協議、修正設計等については、工事発注前に完了しておくべきところですが、やむを得なく未了の中での工事発注となる場合には、入札公告において条件明示をするよう努めているところです。

土木工事は自然を相手にしているため、実際に現地に入ってみないと詳細が判明しないところもあります。そのため、設計図書と現地が一致していない場合や、現実的でない施工方法になっている場合には、照査結果検討部会、工事の円滑化会議などの場を活用して適宜協議されますようお願いいたします。

北陸地方整備局では、令和2年度より全ての工事を対象に「条件明示チェックリスト」及び「工事工程表」を入札公告時に開示する取組みを実施しているところです。この取組みにより、発注時に施工期間の制約や増工等を明示することで、不確定要素を明確にするように努めているところです。

(整備局：河川部)

詳細設計、用地取得、各種調整が完了していない中での発注により、こうした工事を受注されている皆様に対しましては、多大なご迷惑をおかけしております。こうした協議等未了工事は無くしていくように努めることはもとより、期せずして未了のまま契約に至った工事にあっては、より受発注者間のコミュニケーションを密に図ることで情報共有を行い、施工可能時期、施工の段取りや手戻り防止に努めてまいりたいと考えております。また、本来発注側で行うべき関係機関などとの調整については、発注者側で行うように指導していきたいと考えております。

施工時期の制約や増工等の発注時点で想定される事象などについては、条件明示検討会の場などにおいて、特記仕様書などに明示するように努めてきているところであり、今後もしっかりと条件明示を行うよう努めていきたいと考えています。

現場条件を考慮した施工計画に基づき発注となっていないとのご指摘については、現場条件の把握、技術的知識の研鑽を図ることで現実的な施工計画に基づく積算を図るほか、現実的でない施工計画である場合には、照査部会・行程調整部会などの場を通じてご指摘いただき、適正に対応していきたいと考えています。

(整備局：道路部)

工事発注前の各種協議や用地取得、修正設計等については、発注前に完了するよう努めているところですが、今後、より一層努めていきたいと考えています。やむを得ず未完了で発

注する場合には、工期決定に反映させるとともに、工事発注前の施工条件検討部会でも確認し、協議等の対象区間や工種、完了時期等について特記仕様書に条件明示しているといころです。引き続き工程に影響がある条件明示について徹底していきます。

発注図書（図書）と現場が一致しない場合があるところのご指摘につきましては、今後、設計業務の成果物の確認、発注時の確認の徹底をしていきたいと考えています。

工程に関わる施工期間の制約等については、条件明示を徹底していきます。

### 【適切な工期設定】

（整備局）

「適切な工期設定」については、多くのご意見をいただいているところですが、代表的なものを2点抽出しました。

①非出水期のみ施工等、施工期間に制約がある場合は、設計照査・施工計画等の準備期間を考慮し、施工可能期間に最大限施工ができるよう、発注時期を考慮していただきたい。

②現実的でないパーティー数や施工順序、実際に必要な作業期間が入っていない等、実施工程とあっていない官工程となっている場合があるので、現実的な官工程となるようにしていただきたい。

という意見をいただいています。

（整備局：企画部）

工期については、工期設定支援システムの活用や条件明示チェックリストの充実を図り、適正な工期設定に努めているところです。また、特殊な環境や現場条件がある場合には、可能な限り当初発注において考慮するように努めていきます。

なお、現実的でないパーティー数や施工順序、実際に必要な作業期間が入っていない等、当初発注における官工程と実工程に乖離が見られる場合には、工事円滑化会議をご活用いただき、監督職員と協議願います。また、お困りの際は、整備局にお話しいただいても結構です。当方からも適切な配慮を指導いたしますので、ご相談ください。

（整備局：河川部）

河川工事の多くは、非出水期の限られた期間に実施しなければならず、流水中の工事では更に魚類の遡上への配慮も必要であり、河川毎の制約条件を踏まえ、施工可能期間に最大限施工が可能となるよう、適正な契約時期とすべく契約時期の適正化を図るよう努めていきます。また、施工時期の平準化や完成検査が年度末に集中しないようにする観点から、2月を工期末にする事例も見られますが、予算の繰越措置（翌債）を実施したうえで発注することで、無理な工期設定とならないよう努めていきます。

一方、近年、補正予算による発注が多く、契約時期が年度末から翌年度第1四半期となる工事が増えてきており、更に、概略発注となる場合が多いことは認識しております。こうした工事にあっては、余裕工期の設定や、昨年度より余裕工期間を活用し、簡易ECI方式として、「設計・工事連携型」工事（工事受注者が詳細設計に参加協力することで施工性の高い設計と手戻り防止を図る）の試行を実施しており、施工可能期間に最大限施工が可能となるような取組みを積極的に進めていきたいと考えています。なお、補正予算で発注した工事では、事故繰越を回避するため、過度な工程を求める工事も見られるというご指摘もあることから、早い段階から、本局と相談するよう、風通しのよい環境をつくることで、改善を図っていききたいと考えています。

他方、災害復旧工事などにあってはその性質上、早期の復旧・完成を目指す必要があることから、過度な工程を求める工事も見られますが、工程調整部会やその他必要に応じて柔軟に機会を設けつつ、例えば、出水期前までに現実的にどこまで完成させ得るか、といったことを明確化・共有するなどのコミュニケーションを図り、災害対応と実工期のバランスをとるように努めていききたいと考えています。

官工程と実工程との乖離については、先程お話しした取組みを踏まえ、現実的な官工程となるよう努めていききたいと考えています。

（整備局：道路部）

発注時期については、他工事の進捗状況や現地の制約を考慮した発注に努めていききたいと考えています。

官工程は、工事発注前に「施工条件検討部会」において確認し、準備・後片付け期間、雨休率、協議案件等を特記仕様書に記載し、日数等を明示しているところです。引き続き、現地状況をよく考慮したうえで、適切な工期設定に取り組んでいきたいと考えています。また、現場条件等の変更により、工事工程に影響が生じる場合には、「設計変更等検討部会」により、工期延期を含めて協議していきますので、担当職員等にご相談ください。

#### ■H30-33能越道鷹ノ巣山2号トンネル：鹿島・福田JV

雨休率の考え方についてお教えてください。特記に工期は休日等何日を見込むというもの、休日等には土日・祝日・夏季休暇及び年末年始等の長期の休暇も含むというもの、トンネル構内作業は雨が少ないので、雨休率は0.4としているものもありますが、この考え方の違いを教えてください。工程の部会で、発注者の工程で月の稼働日数は何日ですかと質問したところ、月28日とされていましたが、こちらとしては、365日で0.4ということであれば、146日、月にすると18日くらいの稼働が正しいのではないかと考えています。

(整備局)

トンネルの稼働率については、1.4 ということで、一律の基準で定まっているところです。いただいた意見は、検討の材料にしていきたいと考えていますが、稼働率 1.4 については、土・日の日数で休日を計算してやっていると思います。年末年始、お盆といったところの現実に応じた稼働率について、ご意見を頂いたところを研鑽していきたいと考えています。

■ R 2 - 5 朝日温海道路 2 号トンネル工事：大成建設株

トンネル工事を行っていますが、受注後すぐに現場を見にいくと、伐採もされていない状態でした。工事発注前に施工条件等があり、何か月間かの中に伐採や他の工事をやるということで発注をされていると思いますが、契約後に発注者に確認していただいた上で、そういった事象があれば、工事を一時中止とするような仕組みにできないものかと思っています。そこでやり取りをして、一時中止かけていただきましたが、4月の下旬からの一時中止であり、期間的にはその間、2か月弱かかっています。担当されている監督官から、「伐採はされていません」という話が最初にありましたので、こちらから求めなくても一時中止をするべきだと思っています。制度的な問題かもしれませんが、これはお願い事項になります。

(整備局)

その様なことがないように、条件明示をし、かつ全部中止も含めて一部中止、工事中止をきちんとかけるよう指導しているところですが、前工事が終わっておらず、ずっと仕事ができなかったという事象もありました。皆さんの中で困ったことがあれば、支店、本店等を通じても結構ですので、整備局にご相談ください。皆さんの意向に沿わない部分もあるかと思いますが、甲乙の立場は対等ですので、お困りのことがあれば是非ご相談ください。また、当方もそういうことがないように指導していきます。

■ 大河津分水路新第二床固改築 I 期工事：鹿島・五洋・福田 J V

着手とともに条件の確認を行った際に、重複した一つのヤードで計画がなされており、実際のヤードが少し足りないということがありました。しかし、部会等を開いていただき、我々と事務所のほうでしっかり協議させていただいて、何事もなく仕事が進められましたので、引き続き部会を積極的に開催いただき、甲乙で話ができる機会を与えていただければ、有難いと思っています。

また、我々の現場は河口から 1 キロくらいのところですが、大河津分水路特有の上流からくる河川流量、海から入ってくる外洋の波浪、海岸特有の風等、複数の条件が複雑に絡み合っていて、施工条件がなかなか整わないといった状況があります。そういったことに対しても、頻繁に協議させていただく機会を設けていただき、ご相談させていただきつつ、事業を進めていくという共通目標を実践しています。我々の工事は長期間にわたるものですが、引き続

き、こういった形でご指導頂ければと思っております。

(整備局)

全国でも屈指の困難さを持つ工事だと認識しており、河川部としてもできるだけ早く情報をいただき、現場の中で情報共有が図れればよいと考え、月に1回は現場に行って、スムーズに意思疎通が図れるような形で進めさせていただいています。難しい現場だという認識を持っており、今後も現場を見せていただきたいと考えております。

## 【週休2日】

(整備局)

「週休2日」については、代表的なものを3点抽出しました。

①協力会社（下請）が完全週休2日となっていない会社もあるため、賃金等の労働条件等建設業全体での取組みが必要ではないか。

②豪雨や豪雪等になると、工事の遅れや追加作業（除雪）が発生し、週休2日の達成が難しくなる。

③今後も週休2日が定着するよう、発注者指定による義務づけをお願いしたい。

という意見をいただいています。

(整備局：企画部)

北陸地方整備局では、今年度より原則全ての工事において発注者指定型で週休2日モデル工事及び週休2日交代制モデル工事に取り組んでいるところです。

ご指摘のあった、豪雨や豪雪等により工事の遅れや追加作業（除雪）が発生した場合、本来は週休2日が確保されるよう適切に工期を延長するなどの措置が必要と考えますが、受注者の責によらない原因で4週8閉所が達成できないといったことは十分に考えられます。

このため、現場閉所日に受注者の責によらず、やむを得ず工事を行った場合は、現場閉所として取扱うなど、令和4年度の見直しに向けて検討を進めていきます。この場合でも4週7閉所、4週6閉所の補正をかければよいというご意見もあるかと思いますが、この場合でも適正な工期の確保を前提として、現場の制約条件など厳しくチェックすることとしています。

若手入職者を確保するためにも、建設業全体が一丸となって取組を進める必要がありますので、元請企業各社におかれましても、下請の企業の皆様に週休2日の導入や日雇いの廃止などご協力いただけるよう、働きかけをお願いします。

### ■利賀トンネル（河床進入）工事：榎安藤・間

非常に雪の多いところで工事をしており、土・日に豪雪があった場合、継続的に除雪を行

わなければ、その分仕事が止まり、2日遅れるということになることから、豪雪時の対応は週休2日実現に影響するということを懸念しています。先程回答をいただきましたが、受注者の責によらないやむを得ない事象ということで、発注者と協議させていただき、地域特性ということを通認識した上で、打ち合わせをさせていただきたいと思っています。

(整備局)

4週8閉所の達成、現場閉所の定義では事務所を含めて、1日を通じて閉所している状態ということになります。厳密に言えば、こういったケースは閉所の扱いになりませんが、現場を維持するために必要最低限の除雪のみを稼働させるというケースについては、いただいたいご意見も踏まえて、より良くなるように制度を検討していきたいと思っています。

#### ■ R1—4朝日温海道路4号トンネル工事：(株)安藤・間

当工事は発注者指定型週休2日を実施しており、工期全体の休日を定め、それをクリアしようと現場を進めています。しかし、当初契約にない工種が多く発生し、トンネルの掘削を開始するまでに、ほとんどが契約にない工事をやっているのが現状で、そのような中で、もし工期変更がないとすると、最終局面では休日の確保ができなくなります。その辺は協議になるとと思いますが、対応を明確にしてもらえる体制を執っていただければありがたいと思っています。

(整備局)

工期については円滑化会議があり、まずは事務所のほうと設計変更部会を開催していただいて、その中で工程を見直していただきたいと考えています。それでもお困りであるということがありましたら、本局のほうにもご相談いただきたいと思います。

#### 【工事発注の平準化】

(整備局)

「工事発注の平準化」については、代表的なものを1点抽出しました。

①労働力が逼迫し、現場間で取り合いになっている業種（ダンプトラック、型枠工、左官工、交通誘導警備員等）は土日・祝日や時間外勤務でカバーしている部分が多いため、工事発注の平準化をお願いしたい。

という意見をいただいています。

(整備局：企画部)

国土交通省では、「i - c o n s t r u c t i o n」の推進を打ち出し、その柱の一つとして、施工時期の平準化に取り組むこととし、普及促進に努めているところです。

年度当初に、工事が少ないことや年末・年度末における工期末の集中を避け、年間を通じ

た資機材や労働力確保の最適化に向け、適切な工期の設定、余裕期間制度を活用した計画的な発注を目指しています。

また、建設企業に技術者や技能者等の人材、資機材の効率化かつ効率的に活用を促すため、国や地方自治体等の発注見通しの統合・公表を推進することにより、施工時期の平準化に努めています。

新たな取組みとして、国土交通省では防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策や災害復旧等の事業の円滑な実施のため、補正予算の発注においても複数年度にわたる工事等が実施可能となるよう、令和3年の補正予算では、補正予算からスタートする国債を活用することとしており、国債や繰越制度を最大限活用し、無理のない適切な工期が設定されるよう、引き続き事務所等を指導していきます。また、一方で財務省と国土交通省が事故繰越の手続きを簡素化しようという動きもあると聞いていますので、もう少し柔軟にできるようになれば、無理な工期設定も少し減るのではないかと考えています。

(整備局：河川部)

おそらく新潟平野で逼迫しているという意見かと思いますが、河道掘削工事など通年施工が可能な河川工事、新潟平野で見れば、信濃川下流、大河津分水路の3次掘削、中流の掘削が進んでいることもあり、調達が困難になってきているということかと思っています。労働力の逼迫状況も念頭に置きつつ、発注時期の平準化に努めていきたいと考えています。河道掘削工事については、概ね補正予算で発注されるケースが多く、翌債承認を取ったうえで、次年度1年間は工事ができるような形を取ったり、補正においても複数年度にわたる工事が実施可能な制度も活用しながら、労働力等の逼迫に対応していきたいと考えています。

(整備局：道路部)

工事の平準化に向けて、工事の工期末をできるだけ年度末に設定しない取組みや、2ヶ年国債、ゼロ国債、翌債制度を活用した取組みを引き続き実施していきたいと考えています。

また、労働力確保については、地域外からの労働者確保に関する設計変更も可能ですので、そのような状況となった場合には、監督職員と相談いただきたいと思います。

## 【設計変更】

(整備局)

「設計変更」については、代表的なものを2点抽出しています。

①変更数量を提出後、変更契約まで時間がかかりすぎている。変更契約直前で、確認事項や追加資料の提出を求められることも多く、計画的に変更契約作業を行っていただきたい。

②発注者側で経済比較したものや、打ち合わせ簿で回答をもらっているものに対して、改

めて必要性や理由、資料を求められる場合がある。

というご意見をいただいています。

(整備局：企画部)

円滑な工事施工を図るため、ワンデーレスポンスを実施しているところです。

ワンデーレスポンスは、基本的に「即日対応」としていますが、即日回答が困難な場合は、いつまでに回答が必要なのかを受注者と協議のうえ、「回答期限」を設けるなど、次の段取りができるように、その日のうちに回答することとしています。

また、やむを得ず「回答期限」を超過する場合は、明らかになった時点で速やかに受注者に新たな「回答期限」を連絡することとなっていますので、改めて事務所に指導してまいります。回答期限が超過した場合には、適宜協議をお願いします。

(整備局：河川部)

設計変更作業において、計画的な変更作業に努めていきますが、遅滞や効率的な実施がなされていないどこかで目詰まりを起こしているような事案があったりすることもあるかと思えます。その際は出張所、事務所あるいは事務所の副所長に相談されるということもあるかと思えます。また、具体の事例についてお聞かせいただきたいと思えます。

(整備局：道路部)

契約変更にかかる時間がかかりすぎているという事案があることに関しては、複数の工事が重複しているということはあると思いますが、今後出来る限り速やかな手続きに努めていきます。ご意見のあったことにつきましては、聞き及んでいるところですが、本局の立場からも事務所に指導していきたいと考えております。

また、変更契約直前の追加資料の依頼や、発注者側の責務の資料依頼等を無くすよう計画的な変更手続きにも努めていきます。こちらについても、本局の立場から、事務所に指導していきたいと考えています。

#### ■利賀ダム河床進入トンネル工事：前田建設工業㈱

「効率化された実感できるものがない」ということについては、現場の中で一番時間を割いている、一番大変な業務が設計変更になりますが、設計変更業務は、同じように紙で印刷して、それを提出するというのをずっと繰り返してやっており、もっと事務所と効率化ができ、さらに整備局との間でもスムーズなやり取りになるシステムがあればいいという思いがあります。

(整備局)

設計変更に係るものについては、効率化という観点からすると、相変わらず書類のやり取りがあるというご意見ですが、例えば、特記仕様書の協議を減らして、発注者の指示に変え

ていって縮減を図ることができるのかということもあると思います。

トンネル工事を行う際には、見えない部分も数多くありますし、条件がいろいろと変わって、精算変更に応じていかなければいけないということもあります。金額をきちんと精査するという意味では、資料の確認はきちんとさせていただかなければいけないという性格を持っていることも含めて、ご理解いただきたいと思います。しかし、やり取りの効率化については、特にコロナ禍でWeb会議や、打ち合わせの資料であればメール等で送ることもできます。関係者が一堂に会して、資料等を確認しながら進めるというやり方は、今後も出てくるのではないかと思います。引き続き効率的なやり方を検討させていただきたいと思います。

### 【コロナウイルス感染対策に伴う影響】

(整備局)

「コロナウイルス感染対策に伴う影響」については、代表的なものを2点抽出しています。

①在宅勤務の影響により、電話及びメール連絡時に担当者不在の頻度が多くなった。職員のPC環境整備も含め、電話連絡及びメールにおけるレスポンス対応は願いたい。

②感染対策のため、施工条件確認部会や工程調整部会が書面での開催となったが、必要な会議は対面かWebで行っていただきたい。

というご意見をいただいています。

(整備局：企画部)

コロナ禍において、政府からも基本的対処方針が出され、緊急事態宣言下においても、公共工事は社会の安定の維持の観点から継続を求められている事業として位置づけられていたところ。そのような中で、建設業の皆様にはコロナ対策を実施しながらの工事継続の実施などにご尽力いただき、改めて感謝を申し上げます。

北陸地方整備局では、全職員に在宅勤務に対応できるような環境整備、具体にはパソコンですとか携帯電話を含む通信関係の環境整備を行ったところです。インフラ分野のDXの流れもある中で、環境整備に努めてまいります。

現時点では北陸地方整備局職員の在宅勤務も緩和され、任意での実施となりましたので、今後確実に改善するものと考えています。引き続きWeb会議や遠隔臨場等を最大限活用し、円滑に工事が進められるよう努めていきます。

(整備局：河川部)

新型コロナウイルス感染拡大防止対策については、政府の基本的対処方針に基づいて今後も進めていきますので、ご協力をいただきたいと思います。

(整備局：道路部)

コロナ禍の対応で、在宅勤務で在庁していない日がありますが、休暇を取得していない限りは勤務となりますので、パソコン環境を含めて対応できるよう、より一層努力していきたいと考えています。

感染対策のための対応ですが、書面開催ではなく対面やWebでの会議が希望ということであれば、監督職員にご相談ください。

## 【工事書類の簡素化】

(整備局)

「工事書類の簡素化」については、代表的なものを3点抽出しています。

①計画工程、実施工程、履行報告、段階確認書、材料確認書、立会依頼書等がありますが、クリティカル工程共有表(CCS)に必要事項(進捗率、立会予定等)を追記することで一つに集約できないか。

②現場発生品仮置場及び残土仮置場の場所の変更なども含め協議が多く、資料作成の負担が大きい。

③検査時の書類項目は減ってきているが、実際には裏付け資料としていたり、検査時の指摘に備え用意したりしている。検査で確認されていることを統一していただき、確認事項を公表していただきたい。

という意見をいただいています。

(整備局：企画部)

クリティカル工程共有表(CCS)は、発注者が作成する施工条件明示を基に、受注者が実施工程を作成することで、受発注者は工事工程、クリティカルパスを共有することにより、受注者の手待ち、手戻り等をなくし、円滑かつ効率的な工事施工に資するためのツールですので、ご活用をお願いします。

平成29年度から「協議事項のあり方検証モデル工事」を試行し、令和元年7月より入札契約手続きを開始する全ての工事を対象に、特記仕様書の「監督職員と協議する」という表現方法は、発注者が発議すべき事項を明確にし、記載事項の削除も含め、指示・提出・報告・承諾として記載するように見直しています。引き続き、書類毎の必要性について精査を行うなど、皆様の負担軽減につながるよう、更なる簡素化に取り組んでいきます。

監督職員と技術検査官の重複確認廃止の徹底及び受注者における説明用資料等の書類削減により効率化を図るため、工事検査書類限定型モデル工事の試行を実施してきましたが、令和3年度より、検査書類限定型工事として制度化し検査時に確認する書類を10項目に限定しています。また、対象工事は原則全ての工事を受発注者協議により実施できるものとし、

施工能力評価Ⅱ型の工事は全ての工事を対象としています。受発注者間の協議で、受注者からぜひやりたいというお申し出をいただければ、削減した書類で検査できるという取組みを行っていますので、ぜひご活用いただければと思います。

また、検査のたびに徹夜で印刷するようなことは絶対やめましょうということで、日常的に使われているASPや今後進展するDXを使い、働き方改革の面からも日常業務の延長に検査があるという形としていこうという方向性もあり、それに向けて検討を進めています。皆さんの意見を聞きながら、より良い制度になるようにしていきたいと思っています。書類の削減については順次取組みをしていますし、これからも取組みを緩めずやっていきたいと考えています。

(整備局)

今、皆さんがどうやったらいいかというお話がありましたが、今日、現場代理人等の皆さんとお話する機会があり、こういった機会をきちんと持って、逆に皆さんから、こうすればよいのでは、という提案をもらいたいと思います。日建連、各県の建設業協会、専門系の団体の皆様からの意見をいただいて、それを受けて当方で何ができるのか、どうすればいいのかということを考えなければいけないと思っています。今後、皆さんが日頃の業務を行われている中で、これをこうすればといった部分について、ご意見をいただく場面を作りたいと思っています。技能者等の方ばかりに目がいっていますが、今大変なのは技術者だということも承知しております。これだけ多くの意見をいただいており、どうすればよいかというお知恵も拝借していきたいと思いますので、引き続きよろしくお願ひします。

### 【概略発注・概数発注】

(整備局)

「概略発注・概数発注」については、代表的なものを2点抽出しています。

①変更要素が多く、詳細部の検討や関連資料の作成等、現場業務の負担が大きくなる傾向にあるため、概略発注・概数発注は極力行わないでいただきたい。(道路工事のトンネル仮設備も含む)

②詳細設計後や舗装修繕工事の立会后等、大幅な減額となるのは困る。

という意見をいただいています。

(整備局：企画部)

概算発注とは、詳細設計はあるが設計数量が確定していない案件について、設計数量を概算数量として発注することを指しています。

また、概略発注とは詳細設計図面及び設計数量が用意できない案件について、標準横断図

などの概略図及び概略数量で発注することができるものとし、災害復旧工事といった工事の緊急性を踏まえて活用を図っているところです。

これらは補正の発注などもあり、うまく組み合わせて使い分けをしているということですが、ご不便をおかけしている部分もあり、今後、内部でも相談しながら、設計ストックを確保するとか、条件明示をするなど、できることは適切に対応するよう努めていきます。

(整備局：河川部)

概略発注については抑制するように努めていきたいと思いますが、概略発注であっても工事内容、工事規模に大きな差異が生じないように努めるとともに、契約後速やかに図面・数量など提示するよう努めていきたいと考えています。

また、先ほどご紹介しました簡易ECI方式の試行など、概略発注する場合も施工者の皆様と意思疎通を図りながら事業を進め、手戻りを少なくするといった取組みも含めて努めていきたいと考えています。

(整備局：道路部)

概数発注に関しては、設計数量が確定後速やかに契約変更することとしており、その契約変更をベースに工事を進めていくことが原則としてあります。また、契約変更が速やかにされていないというご意見もいただいておりますので、徹底していくように努めていきたいと考えています。概算数量発注時には、余裕期間制度を活用するとともに、工期の始まりまでに施工条件検討部会を開催し、工期の変更が必要となる場合には、速やかに工期の契約変更を行うよう努めていきます。

ご意見の中にもありましたが、トンネル工事においては、当初から積み上げ計上する場合は公告資料や設計図書で詳細な条件設定が必要となる一方で、不確定要素が大きく、現場条件に応じた大幅変更が必要となることから、簡易積算方式による試行を行っているところですのでご理解いただければと考えております。一方、現場において大きな負担となっているといったご意見につきましては、検討していきたいと考えています。

詳細設計後及び立会後の大幅な減額については、施工延長の変更等、様々な対応を実施し、そのような事態にならないように努めていきます。

#### ■国道 289 号 4 号トンネル工事：佐藤工業㈱

本工事においては、トンネルの仮設備関係、用排水路関係の数量が、概算・概略発注となっており、変更要素が大きいものを対象として発注時に率で計上されていますので、精算にあたっては全ての項目を積み上げて数量計上、積算するのは受注者としてはかなり労力的に負担となっています。また、仮設の中の工事用道路に関する部分が概略で出されており、実施工をするにあたって非常に困難な図面になっています。排水溝も、例えば3本の法面にU

字溝が敷設してあるような状態があり、協議していく形になりますが、そういった労力が負担となっています。概略・概算発注、どちらにしても設計時にもう少し詰めておくべき図面が、かなり大まかな図面で作成され、数量が入っている状態となっていることから、結果的に、受注者側の作業する部分が多くなっていくところもありますので、概略発注、概数発注については極力行わないでいただきたいと思います。

事前設計の成果をいただいております、ある程度の条件設定はしてありますが、入札時にある程度きちんとした形で契約していれば、それに対する増減を追っていただければいいだけであり、そういったものに対する労力と出発点の違いがあるということです。

(整備局)

工事を進めていく際に、現場のお金の出入の部分にきちんとした物差しがなくなっているということだと思いますが、先程回答したとおり、積算の簡素化を行っていることもご理解いただきたいと思っています。しかし、設計成果については、しっかり提示していきたいと考えています。現場の負担が大きいという意見は承りましたので、ここで、どうするかということは申し上げることはできませんが、意見については、工事課と技術管理課で議論の材料にしていきたいと考えています。

工事用道路の概略発注につきましては、例えばトンネル工事であれば本官工事であり、工事課のほうも審査しますので、しっかり見ていきたいと考えています。

■朝日温海道路4号トンネル工事：(株)安藤・間

トンネルの仮設備の件ですが、直工に一定の比率をかけて仮設費を算出されていると思いますが、トンネル工事もいい山だったり、悪い山だったり、補助工法が必要だったりということがあり、トンネルのメーター単価がかなり違ってきます。メーター単価が高くなるようなトンネルでは、仮設費が大きく積算されている状況になっていますので、それを積み上げで設計変更し直すと、かなりの減額になりますが、管理していく中では、それを見ていかなければなりません。設計変更のときに相殺が行われる形になると思いますが、その辺も管理していくうえで考えなければいけないことから、負担が大きくなっていると思いますので、よろしくをお願いします。

(整備局)

トンネルの現場ではそういった意見があるということ把握したうえで、全国的なトンネルの担当者会議などもありますので、各地整に全国的な状況も聞いて、勉強していきたいと考えております。今ここで、率を変えますということは申し上げることはできませんが、トンネル会議等で確認していきたいと思っています。

## 【その他・自由討議】

### ■国道289号2号トンネル工事：西松建設(株)

工期が11月30日で変更契約がその当日でしたが、担当者もご苦労があると思いますが、改善をお願いします。

(整備局)

マンパワーということもありますが、そうなってしまったというのは大変申し訳なく思っており、今後はできるだけ早く対応するよう、気を付けてやっていきたいと考えています。

### ■利賀ダム河床進入トンネル工事：前田建設工業(株)

受注者の施工の負担軽減ということで、いろいろ取り組まれています。発注者側のほうが非常に大変そうで、発注者側の負担を減らさないと、逆に受注者側も、発注者が指示する資料を作ることが多くなっていることから、発注者側の負担も減るような対策をお願いします。

(整備局)

建設DXということでは、発注者も含めた皆様の働き方改革全般にかかわることだと理解しておりますので、まだこれからの取組みだと思っておりますが、発注者側も無駄を省く等、徹底的していききたいと考えています。

### ■栗ノ木道路栗ノ木川付替その10工事：(株)加賀田組

受注者の質問に対し、非常に受注者に寄り添った回答をしていただき、感謝申し上げます。そのような中、我々が普段接する監督職員、担当職員、現場技術員の方も受注者に寄り添っていただければ、私どもも非常に施工しやすいと思いますので、よろしくをお願いします。

(整備局)

設計変更の際の書類や検査書類の大変さについて伺いましたが、これからBIM/CIMなどのツールを使っていく中で、これを使えばもっと簡単に数量計算書ができるのか、検査書類もBIM/CIMを使ってそのまま検査書類に変わるとか、そういった検討をされる業界的な会議はあるのでしょうか。

### ■栗ノ木道路栗ノ木川付替その10工事：(株)加賀田組

新技術やBIM/CIMに関して取り組んでいる現場はあまりないですが、新技術やAIといった技術の各講習を各会社でやっており、それを共通仕様書に則った形で成果物にできるのか、今までの提出物に沿った形で行えるのかということについて、発注者と協議が必要な事項がかなり多いと感じています。

(整備局)

発注者だけで考えても、発想が中々追いつかない部分もあり、現場の皆さんが作業されて

いる中で、こうすればよいとか、こういうものを使えばよいというものを、アイデアとしていただけると、検討しやすいと思いますので、機会がありましたら、色々ご提案していただければと思います。

■新潟海岸金衛町第4号ヘッドランドその6工事：(株)加賀田組

新潟海岸金衛町第4号ヘッドランドの工事を担当しておりますが、海工事は海上での工事がメインであり、日本海側は4月過ぎくらいに準備をし、大体8月のお盆過ぎくらいまでを目安に完了させるイメージです。しかし、昨今の海上状況でいうと、9月、気象条件が良ければ10月頭、中旬くらいまで施工ができるような状況になっているのですが、当初いただいた施工の数量では、どうしても10月の中旬から下旬までの施工となってしまいます。適正な工期設定や週休2日に向けた話ということでは、ブロック製作や養浜工事、関屋浜に砂をつける工事もあり、それと並行で作業を行っています。陸上作業であれば通常に施工できるのですが、メインの海の工事は風の日でないと施工できず、晴れていてもうねりが多かったり、時化で作業ができない日が続くと、週休2日を達成するために苦慮します。今年は春先から気温が上がらず、8月位からは海上が荒れてきて、工期に間に合わないのではないかとということで、7月位から土曜日の閉所を解除して作業してきました。結果は、10月末までには無事に終わることができましたが、最後はブロック張作業があり、基準地点の数を増やす等で対応しました。工期は3月26日契約、7日開始だったので、もう1か月程度早くしてもらおうと、海の工事では少し余裕ができてお感じしておりますので、ご検討をお願いします。

(整備局)

新潟海岸の工事は、これまでは補正のゼロ国債での発注となっていました。例年、そのようなサイクルで動いていますが、事務所のほうには伝えさせていただきます。しかし、予算の関係があり、難しい部分もあることはご承知おきいただきたいと思います。

■大河津分水路山地部掘削その12工事：(株)加賀田組

大河津の山地掘削を施工していますが、当現場でも、地域の問題があったり、ライフラインの問題が残っていたり、種々の問題があって乗り込みと同時にすぐ施工ができませんでした。また、積算についても、受注したと同時に運搬距離が少ないところになり、減額分の掘削量を増やしたり、他の工事で補うこととなりましたが、設計変更部会や工程調整部会等を通じ、こちらの意見を述べさせてもらった結果、それを有効に活用していただくとともに、工期も伸ばしていただきました。出張所及び事務所にご尽力いただき、頑張っています。当初の工期も大きく伸ばしてもらい、2月まで掘削するような形で動いております。問題点もありますが、こういったことを継続していくことが重要だと思っております。また、施工もICTやCIM等の条件もあり、我々も努力しながら進めています。設計変更においてもC

I Mでの土量の算出等、これまでの平均断面で出しているものに比べれば楽になっていますし、C I Mの使い方によっては、I C Tも含めて、工事の簡素化が実感できると思います。しかし、受注者と発注者との間でC I Mに関して、もう少し歩み寄る部分があると思っていますので、今後も、その辺について教示いただきたいと思っています。

(整備局)

当初想定していた三条の工業団地からは近場になりましたが、しっかりと条件を明示したうえで発注することを徹底したいと思っています。これから冬にかけて、土砂搬入場所の手当や搬入場所もだいぶ足場が悪いと聞いていますので、何かいいアイデアがあればと思っています。

B I M/C I Mの関係については、大河津分水路事業はB I M/C I Mの試行対象となっていますので、今後も、事務所としても積極的に取り組んでいくこととしています。一方で、新しい取組みですので、皆様からご提案もいただきつつ、工法とも照らしつつ、効率化につながるよう進めていきたいと思っています。



#### ■「総括：吉田技術調整管理官」

本日は契約積算・技術委員長、各委員の方々をはじめ、多くの現場代理人等の皆様にご出席いただき、有難うございました。

工事を進める中で、発注時の条件明示で皆さんがお困りになっているとの話も伺いましたが、皆さんからも意見を出していただき、実際に現場がより良く動くようになっていきたいと考えております。

週休2日制につきましては、建設業界としては待ったなしの状況となっています。令和6年からは時間外労働の上限規制が適用されることとなっており、労働基準法に違反するようなことが起きないためにも、発注者としても一生懸命取り組んでいますが、県や市町村、N E X C O等も含めて、建設業界全体で取り組んでいかなければいけないと考えています。市町村においては、様々な進捗状況がありますが、整備局も各市町村を回って、働き方改革に

向けた指導、助言をしているところです。

工事発注の平準化については、以前から交通整理員が足りないといった話は聞いておりましたが、技能者、運搬等の繁忙期が一緒になり、人が足りなくなるということをお聞きしました。詳細な状況については、また別の機会にでも教えていただければと思います。

設計変更については、検査日に変更ということがあったとお聞きしましたが、そういったことについては、局も含めて皆さんにご苦勞をおかけすることがないようにしていきたいと考えています。

工事書類の簡素化については、これまでと比べて良いという部分と、全然効果が見えていないのお話もありましたので、できるだけ受注者の皆様が効果を実感できるような対応をこれからも進めていきたいと思っています。

概略発注、概算発注については、受注者の皆様にご迷惑をかけていますが、どうやって精度を上げていくかということで、河川部を中心に設計工事連携型といった簡易ECI型を試行し、余裕工期の中でコンサルの中に皆様の技術力を取り入れて、手戻りのない設計を目指して取り組んでいます。余裕工期であり、専任義務もないといった新しい考えも取り入れて、皆様とより良い施工となるよう取組んでいきたいと考えています。

発注者側も大変であり、負担を軽減する方法を検討してもらいたいとの有難いお話しもいただきましたが、業界全体として、技術者の皆様のご発言にあったように、最大のイベントである設計変更に労力を捧げなければいけないという状況を変えていかなければならないと思っています。平素からやっているものが最後にはきちんと仕上がり、徹夜をしてもやらなければいけないというものがなくなることがベストであると考えており、受注者の皆様から意見をいただく機会を今後も持ちたいと思っています。皆様に一堂にお集まりいただくほうがいいのか、個々にヒアリングに回ったほうがいいのかという部分も含めて、考えていきたいと思っています。

整備局内でICTの関係でヒアリングを行い、Webで各会社を結んで現場代理人の方々のご意見を聞きましたが、本音をお聞きするというだけではWebでも可能だと思っており、そういったことも含めて、各団体の方々にもご協力いただきながら聴き取りをしていきたいと思っていますので、その際にはご協力をお願いします。

最後になりますが、引き続き工事施工にご協力をお願いいたします。本日は貴重な意見をいただき、有難うございました。

<現場代理人等出席者> (五十音順)

(株)安藤・間	新野積橋橋脚その1工事	立川 大介
(株)安藤・間	利賀トンネル(河床進入)工事	靱山 雅彦
安藤・間		
・不動テトラJV	R1-4朝日温海道路4号トンネル工事	山岸 明広
(株)加賀田組	栗ノ木道路栗ノ木川付替その10工事	渡邊 邦弘
(株)加賀田組	新潟海岸金衛町第4号ヘッドランドその6工事	宮野 直樹
(株)加賀田組	大河津分水路山地部掘削その12工事	中村 昭彦
(株)加賀田組	千曲川穂保地区堤防強化工事	大戸 剛
(株)加賀田組	大河津分水路大河津橋下流右岸低水護岸その2工事	橋本 正人
鹿島・五洋・福田JV	大河津分水路新第二床固改築I期工事	荻野 剛
鹿島・福田JV	H30-33能越道鷹ノ巣山2号トンネル工事	安齋 勝
佐藤工業(株)	国道289号4号トンネル工事	合歓垣誠司
佐藤工業(株)	大源太仮棧橋撤去工事	林 誠一
大成建設(株)	R2-5朝日温海道路2号トンネル工事	石原 弘樹
大成・岩田地崎JV	朝日温海道路11号トンネル工事	小仲井一郎
第一建設工業(株)	R2水原維持管内耐震補強その4工事	高橋 雄介
大日本土木(株)	阿賀野バイパス百津跨道橋外軽量盛土その2工事	一柳 満
西松建設(株)	国道289号2号トンネル工事	山下 勝治
(株)福田組	朝日温海道路(勝木ICアクセス路)改良工事	松谷 竜一
前田建設工業(株)	利賀ダム河床進入トンネル工事	福谷 将徳