

## ■ 平成 30 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：平成 31 年 3 月 6 日 (水) 15 : 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	内藤 正彦		
地方事業評価管理官	小山 浩徳	技術調整管理官	村下 剛
技術開発調整官	山本 悟	営繕調整官	久保田裕二
河川情報管理官	石川 俊之	道路情報管理官	土田 稔
技術管理課長	松永 和彦	技術管理課長補佐	吉田 健一



### ■冒頭挨拶

(北陸地方整備局：内藤企画部長)

本日は、日本建設業連合会北陸支部との意見交換会にあたりまして、お忙しい中、芦田支部長をはじめ、皆さんにお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。また、日ご

ろより国土交通行政、特に北陸地方整備局が行います整備にあたりまして、さまざまなご支援、ご協力をいただいておりますことを、この場を借りて改めて感謝申し上げたいと思います。

昨年を振り返りますと、雪に始まり、夏の豪雨、そして北海道をはじめとする地震災害が発生しました。北陸地方では、人が亡くなるような大きな災害の発生はありませんでしたが、全国を見れば、あらゆる種類の大きな災害があり、1年を代表する文字が「災」という文字が、その辺りを象徴しているかと思います。北陸地整管内では、通常災害復旧を要するようなことはなく、どちらかという他地域を支援するような状況で、地域の守り手というだけではなく、全国の守り手として建設業の皆さんにいろいろな形でお世話になっているのが実情かと思います。

少し思い起こしてみますと、夏の震度7の地震の山地部の山肌があらわになった状態を見ますと、やはり中越地震を思い起こすということもありましたし、大雨という意味では、平成23年の新潟県を中心とする大雨を思い起こす状況でした。全国の災害に同時に備えるとなると、やはり限られた予算では相当制約があり、そういう意味では、災害復旧は別途の予算で毎回支援していますが、特に皆さんの力をお借りするような改良復旧の部分については、どうしても被災地中心となり、北陸地方整備局の対応が思うように進まなかったという実感を持っております。

年末には、防災・減災、国土強靱化の3か年の緊急対策が決まりまして、被災地だけではなく、同じような危険に対して全国同時に取組むということで、二次補正予算では全体で827億円、直轄で335億円という比較的大きな予算が手当てされました。3か年の緊急対策ですので、平成31年の当初予算、そして平成32年までは担保されていますが、その次につなげていくということが非常に重要な課題だと思っております。

こういう事業費がしっかり確保できたことは非常にいい話ですが、急に予算が増えるとなると、現場で実行していくにあたって、いろいろな課題も出てまいります。そういう課題があつたうえでも、労働基準法の改正に伴う長時間労働の是正や週休2日の実現にも取り組んでいく必要があると思っております。特に、発注者において、しっかりした工程を示すとか、事業の条件を示していくということは、何とか発注をするということだけではなくて、事業の実施を最後まで担保するうえで非常に重要だと思っております。

そういう意味では、週休2日の取組みにつきましては、希望型の工事の約半数が実施したいという状況ですので、一歩前進してきたのかなとも思います。それを実現するには、適切な工期や場合によっては変更して適切な工期を設定するということも必要ですし、受発注者間のコミュニケーションがしっかりできていないといけないと思っております。一方的な発注

者の思いだけでは、うまく仕事は進みませんので、特に現場状況の厳しい北陸地域においては、その点をしっかり議論しながら進めていく必要があると思っています。

給与や社会保障関係につきましては、労務単価が今回も上乘せされており、これで平成9年の水準を超えるところまで回復してきましたことは、一定の成果ではあります。ただ、これをやりながら、上乘せがあるとはいいいながらも限られた事業費の中で仕事をしていくうえでは、やはり i-Construction を含む生産性の向上をうまく取組んでいく必要があります。今は導入初期ですので、前向きに取組みがされているとしても、いわゆる全体のコストを下げるというところまで一足飛びにはなかなかいきません。そこをどう乗り越えていくか、これを継続しなければ、一過性のものでは意味がないので、うまく進めていくためには、どうしたらいいかという実質上の課題は、非常に大きいと思っています。

一方で、国の直轄事業が先導して、県、市町村の事業にも展開していかないと業界全体の効率化が図られないと思います。そういう意味では、講習会や現場見学会などについては、非常に積極的な講習会や現場見学への参加が進んでおり、普及の手立てはありますが、皆で乗り越えていくための課題は、まさにこれからというところだと思っています。

そのようなことから、限られた予算をしっかりと使って、地域を下支えする社会基盤をしっかりと作っていきます。そのためには、実行過程が無理のないものでないといけないと思っています。持続可能な、そして将来の担い手確保につながる、継続性のある、そういう事業執行を目指していくためには、この場で少し突っ込んだ議論をさせていただけるとありがたいと思っています。



**(日本建設業連合会：芦田支部長)**

本日は、意見交換会の開催にあたりまして、年度末を控えた大変お忙しい中、内藤企画部長をはじめ、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、日頃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ご努力いただきまして、誠にありがとうございます。

2月7日には、平成30年度第2次補正予算が成立されまして、現在、北陸地整におかれましては、補正予算の執行にご尽力をいただいているところです。また、2019年度当初予算案につきましては3月2日に衆議院を通過し、参議院において審議が進んでいるところでもあり、年度内の成立が確実となったところです。

今年度の北陸地方の建設業を取り巻く状況として、上半期における公共事業の受注動向を見ますと、新潟県、富山県は前年同期と比べて6～8%台の増加、石川県では13%の増加といった状況となっておりますが、石川県につきましては、県内の北陸新幹線延伸工事の受注が一服した状況となっております。今後、下半期においては、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の臨時特別の措置を含む第2次補正予算の執行等により、一層の増加が見込まれるものと考えております。

ここ数年、北陸地方も厳しい状況の中でありましたが、この3か年緊急対策をはじめ、自然災害に備えるための防災・減災対策やインフラの老朽化対策に重点配分され、公共事業費が一定の水準で確保されておりますことは、我々の業界としましても大変大きな期待を寄せておりますとともに、地域の守り手としての使命を感じているところです。

国土交通省におかれましては、2050年を見据え、未来を切り拓くための国土づくりの理念、考え方を示すグランドデザイン2050が策定されております。基本戦略にありますように、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推進していくためにも、引き続き、安定的かつ持続的な公共事業予算の確保・拡大を強くお願いする次第です。

日本建設業連合会におきましても、平成27年3月に策定した建設業の長期ビジョンにもありますように、建設業の担い手確保・育成と、生産性の向上を両輪とする取組みを推進してきております。特に、近年はすべての産業界において担い手不足が大きな問題となってきております。地域の基幹産業でもあります建設業界といたしましても、その使命の根幹を揺るがすようなこの問題に対処しなくてはならないところにきております。

まず、建設業の働き方改革にあたっては、週休2日実現や、時間外労働の適正化に向けた自主規制の推進、また、建設技能者の処遇改善であります賃金の引き上げにあたっては、昨年9月18日に日本建設業連合会では労務費見積り尊重宣言を行い、12月21日には、この宣言の定着を図るための実施要領も策定したところです。このように、建設業界の喫緊の課題となっております担い手の確保に向けた諸施策に、会員各社一丸となって取り組んでいるところです。

建設業における週休2日につきまして、日本建設業連合会では昨年12月に週休2日実現行動計画の達成状況に係る今年度上半期のフォローアップ報告書を取りまとめております。

これによりますと、土日閉所を基本とした事業所における4週6休以上の閉所率は67%の達成となっております。2019年度末の4週6休以上の中間目標達成に向けて、引き続き週休2日の実現に取り組むこととしております。週休2日実施支援モデル工事の発注や、それらのフォローアップを通じた取組みもいただいているところであり、建設業界の週休2日実現に向けまして、次年度以降もさらなる施策の展開を期待しているところです。また、建設現場へのICT等の導入の普及促進は、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。

工事施工の効率化に関しましては、工事円滑化推進会議や生産性向上説明会の開催等により、現場での受・発注者間のコミュニケーションが円滑に図られるよう、これまでの意見交換会を通じてお願いしてまいりました。総合評価落札方式や工事施工の円滑化に向けた取組みにつきましても、幾多の改善が図られてきたことに改めて感謝申し上げる次第です。

本日は、予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ます。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存じます。

## ■ 1) 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)

我が国の経済動向は、ここ数年にわたり緩やかな回復基調をたどっております。昨年12月21日には2019年度の政府予算案が決定されたところです。

公共事業関係費では今年度の2次補正予算案から3年間、『防災・減災、国土強靱化のための3ヶ年緊急対策』の臨時・特別の措置の計上を含めて、15.6%の増(通常分でも1.3%増)の予算が計上されたところです。北陸地整管内でも前年度水準で確保され、ご尽力をいただいているところではありますが、当該予算案が北陸地域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、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す。

一方、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催などに向けて、首都圏や中部、関西地方の建設投資の需要の大きさなどから当該地域の建設業界には堅調な傾向があるようですが、北陸地整管内の状況を見ますと、各県においても多少の差もありますが、全国的にはその地方の建設投資の需要の如何によって地域間の格差が鮮明になっているのではないかと感じております。

私どもの建設業界におきましても、政府及び国土交通省による積極的な施策を追い風とし、

品質の高い建設事業の着実な遂行に加え、建設業界における「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、日建連では、「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」を平成 30 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たところです。

特に、週休二日の推進につきましては、日建連では平成 29 年末に「週休二日実現行動計画」を定めて 5 年間で定着をめざすよう、不退転の決意で取り組んでまいります。目標の達成までには様々な課題があるとは思いますが、引き続き、ご協力とご支援をお願い申し上げます。

我が国が少子高齢化社会を迎えている中で、建設業界の担い手確保・育成には、いわゆる「新 3 K（給与が良い、休日が取れる、希望が持てる）」の実現が極めて重要であり、若手入職者には十分な魅力を与えられる現場環境と処遇改善を進めて行くことが必要と考えております。

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業が担う役割は大変大きいところがございます。我々の業界といたしましても、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、利賀ダム建設などが控えておりますが、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、南海トラフ巨大地震や首都直下地震などが想定されておりますが、発災時の日本海側からの支援ルート、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うえで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）**

継続的に安定した予算を確保することについては、安全安心で活力ある魅力的な地域づくりのためにも重要と認識しています。平成 30 年度の北陸地方整備局関係の第 2 次補正予算につきましては、総額で 827 億円、内訳として、直轄で 335 億円、補助で 491 億円となって

います。この補正率（補正／当初）は、全国平均では14%のところ、北陸全体では21%を確保したところです。

平成31年度につきましては、公共事業関係費全体で5兆9,663億円、対前年比1.15倍となっており、個別の箇所付けはこれからの作業となりますが、北陸地整としても必要な予算の確保に努めていきたいと思っております。

平成28年3月に策定した「北陸ブロックの社会資本整備重点計画」に位置づけられている大河津分水改修や日東道をはじめ、利賀ダム、八十里越や上越魚沼地域振興快速道路など、大規模な事業を展開しているわけですが、引き続き事業促進を図ってまいりたいと考えております。

公共事業予算の確保はもとより、担い手の確保や工事現場の環境改善等、受・発注者が協力して取り組むべき課題がたくさんあると認識しております。いろいろな場面でご理解、ご協力、ご支援をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。



## ■ 2) 入札・契約制度について

### (日本建設業連合会)

平成17年に公布された「品確法」が契機となり、総合評価落札方式が一般的となって10年以上が経過しました。この間、参加資格通知時の採否事前通知や、問合せ窓口の設置などによって透明性の改善が進められ、近年では受・発注者双方の省力化として段階選抜方式や新たな入札方式が採用されています。

また、若手技術者の活用・育成のため、平成24年から専任補助者制度が試行されました。その後のこの制度を普及させるため改善が進められていますが、まだ十分に利用されているとは言えません。

今後さらなる改善として、下記の事項につきましてご検討をお願いします。

#### (1) 「段階選抜方式」について

会員のアンケート調査では、「現状のままで良い」とする回答が 38%あったものの、入札機会の減少・技術提案力の衰退や配置予定技術者の不足などの理由から「やめてほしい」とする回答も 38%ありました。

配置予定技術者の施工能力評価基準はやや緩和されましたが、そもそも発注案件の少ない北陸地方整備局管内において、段階選抜方式採用の必要性は高くないと考えます。また、選抜者は実績や技術者の多い企業に固定化されることへの懸念や、経験の少ない若手技術者の配置が不利であることなど、制度内容の更なるご検討をお願いします。

## (2)「専任指導者制度」について

会員のアンケート調査では、「利用したことがある」との回答は 19%（過去2年も1～2割程度）で、せっかくの制度が十分に利用されていません。利用していない主な理由としては、「技術者不足の折に技術者2名が長期間拘束される」・「若手技術者の条件が厳しい」などが挙げられています。

この制度を広めるため、以下の改善ができないかご検討をお願いします。

- ・若手技術者の条件緩和（若手技術者の資格経験を、監理技術者又は現場代理人にこだわらず担当技術者でも可とする。）
- ・専任指導者の兼務を可とする。（専任指導者は本・支店の工事管理部門の技術者等でも可とする。）
- ・落札決定後の受注者選択とする。（契約時に配置予定技術者を専任補助者に変更し、別途若手技術者を監理技術者として配置も可とする。）
- ・専任指導者の途中変更を可とする。

## (3)「入札契約制度の説明会」について

北陸地方整備局におかれましては、現状では定期的な入札契約制度の説明会の開催はなされていません。他の発注者におきましては、年度当初に事業説明も含め発注予定や入札契約制度についての説明会を定期的に行っているところもあります。

会員からのアンケートでは、「定期的な開催を望む」が 65%、「大幅な改正があった場合は開催を望む」が 35%となっています。

北陸地方整備局の「入札契約制度の説明会」の開催に関しての方針をお聞かせ下さい。

## (4) 新たな入札・契約方式について

昨年度、北陸地方整備局においては、WTO案件としての初めての「一括審査方式」の発



注がありました。会員のアンケート調査では「今後も積極的に進めてもらいたい」との意見が83%あり、引き続き採用をお願いします。

一方、「ECI方式」の導入については、「積極的に進めてほしい」との意見は28%となっており、入札対応の負担が大きいことや企業規模による固定化などの懸念があり、まだ理解が進んでいない状況です。しかし、施工者の技術や経験を有効に活用できること、工期短縮・コスト縮減に対する有効性を評価する意見もあります。

同様に、「同時提出型」の導入については、「積極的に進めてほしい」との意見は23%となっており、短期間での技術提案作成・見積作業などの入札対応の負担が大きいとの意見が多く、否定的な意見が多くありました。

これらの意見を踏まえ、今後の新たな方式についての方向性、計画などについてお聞かせください。

#### (5) その他

以下の要望が会員から寄せられていますので、ご検討をお願いします。

- ・提案項目数の削減、提案範囲や複数提案の制限などで過度なコスト負担が発生しないような評価課題の設定を願いたい。
- ・入札後の評価結果の面談において、評価内容・理由について全く回答いただけない。農政局では応札者の技術力向上の目的で、面談時に評価内容の開示を実施している。北陸地方整備局においても具体的な回答をいただけるよう改善を願いたい。
- ・工事の難易度に応じた入札方式の採用を願いたい。
- ・技術提案提出後の技術者ヒアリングは負担が大きいため止めてもらいたい。

#### (北陸地方整備局)

多数の競争参加者が予測される工種等において段階選抜方式を試行しております。段階選抜の目的の一つとして、受発注者双方の事務量が軽減されるということがあります。しかしながら、選抜者の固定化対策として、平成28年度は10社、平成29年度は12社、平成30年度には15社と拡大をしてきているところで、配置技術者の配点は、段階選抜方式の本省ガイドラインを基本に一次審査を行っています。

なお、技術者の施工実績と複数工事のときの方針提案が試行的に監理技術者や現場代理人として従事した工事であれば、1つの工事の申請で行う方式を採用しています。段階選抜の一次審査においては、固定化対策や配置予定技術者の評価等、体制の状況を見ながら、さらなる検討を進めてまいりたいと考えております。

若手技術者の条件緩和については、経験の少ない配置予定技術者に専任指導者を付けて専任指導者の実績等を評価する専任指導者制度の試行を継続します。専任指導者の配置要件は、施工経験と立場を総合評価で加点をしています。平成 28 年から工事規模により、地域要件の広域?などで設定され、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、平成 29 年からは専任指導者と名称を変えて実施しています。配置予定技術者、若手の要件については、発注機関を問わない過去 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います。工種を問わない過去 5 年間の国交省所掌工事の場合、該当工事の同種ではないため担当技術者の立場が不十分という考えで、主任（監理）技術者、現場代理人のどちらかとしています。現時点ではこれ以上の緩和は考えてはおりません。

複数の工事にわたって兼務することは、特例を除き、その工事に設定された専任義務がある技術者の指導者という立場の特殊性から、兼務はできないとしています。

落札決定後の受注者選択についてですが、入札公告で求めた競争参加資格を満足できず、かつ技術提案時の技術者と契約後の技術者を変更することは、加算点算出に影響しますので、今のところ不可としています。

専任指導者の途中交代についてですが、専任指導者は施工管理のマネジメント等の経験が乏しい技術者の身代わりとして配置される技術者です。配置技術者は名目上、監理技術者であっても、経験の乏しさから、その工事を一貫してサポートしてもらう必要があることから、途中変更は不可と考えております。結果として、途中変更のルールは、監理技術者と同じ扱いとなります。

日建連会員各社を対象とした入札契約制度については、従前より大きな変更がないと考えており、北陸地整では説明会の開催は実施しておりません。会員各社の皆様が総合評価落札方式などの実施方針やその内容について、どのようなことが伺いたいのか教えていただければ、それに合った説明会について、必要があれば検討したいと思います。

一括審査方式の適用は、複数の同種工事を同時期に発注する場合、工事の品質確保と受発注者双方の負担軽減のため、提出する技術資料の内容が同一になるときに実施しております。工事の品質確保と受発注者の負担軽減が図られる工事において、今後も積極的に活用していきたいと考えております。

E C I 方式の採用については、北陸では平成 28 年度に金沢河川国道事務所管内の「国道 157 号の犀川大橋の橋梁補修工事」で技術協力・施工タイプとして試行をしています。入札手続きの段階だけではなく、工事の施工段階も含め、実施結果等の検証をしているところです。工事規模の大小にかかわらず、工事仕様の確定が困難な工事を対象に試行を検討してま

います。E C I方式でのメリットについては、詳細設計段階から工事の施工業者の意見を汲み取ることが可能であることから、仮設等で施工業者としての意見を設計当初に反映させるということで事業の内容を鑑みて適用することが相当と考える工事については試行していきたいと考えております。他地整の試行工事の事例も見ながら、E C I方式の受・発注者ともに理解が進むように考えていきたいと思っております。

入札書と技術資料の同時提出の取扱いについては、高知県内での入札談合案件を踏まえた入札契約手続きの見直しの実施により制度化されたものです。対象工事は、一般土木工事で施工能力評価型を適用する工事で、予定価は6,000万円以上3億円未満となっています。入札書と技術提案書を同時提出により、対象工事の予定価格が外部に漏洩することを防ぐため、入札書及び技術資料等の提出期限から開札までの間に作成することとし、予定価格作成時期の後倒しをすることができるものです。入札公告、入札説明書の交付から技術資料・施工計画や入札書の提出期限において短期間で技術提案作成、見積作業とならないように、日数の確保に努めてまいります。

E C I方式の採用にあたっては、大規模な工事だけではなく、小規模なものでも技術的に高度な能力を求められる工事を広く活用できるということを視野に、仕様が定まらない工事に適用することを検討しています。

技術提案、交渉方式であるE C I方式においては、設計段階から施工会社が技術などの提案を行うことにより、工法や材料等についても新技術の導入が促進されることを考えております。また新技術の活用促進施策として、新たな方式の一つとしてE C I方式を位置付けています。他に、新技術導入促進型総合評価落札方式があり、実用段階に達していない新技術の開発または要素技術の検証に関する提案を求める取組みも行っております。

技術提案を求める評価事項については、1～2課題で5事項とする試行を行っております。品質確保の観点から、工事毎の課題を踏まえ、課題テーマを設定し、入札説明書に記載のとおり、提出された技術提案のうち、過度にコスト負担を要する提案がなされた場合、より有意に評価しないこととしています。

総合評価落札方式では、施工能力評価型と技術提案評価型の2つのタイプで実施しています。地方農政局の総合評価落札方式は、高度技術提案型とか標準A、B、簡易型となっています。北陸地整の場合、技術提案評価S型のように、施工上の特定の課題等に関して、施工上の工夫に関する提案を求めて、総合的なコスト縮減や品質向上を図るようなものは、採点・配分等の評価内容を開示しない方針です。面談のやり取りは、必要最低限という形でさせていただいており、面談の回答については適切に対処してまいります。

総合評価落札方式のタイプは平成25年度以降、技術提案評価型、施工能力評価型の2タイプ

ブであり、工事の技術的な難易度を総合的に評価してタイプ選定をして行っています。

総合評価落札方式において提案を求める「技術提案」や「施工計画」の評価において、ヒアリングを省略していますが、一括審査方式を活用した場合は、配置予定技術者としての「技術提案」等の理解度を把握するため、ヒアリングを実施しております。

価格と企業や技術者の施工能力及び技術提案等を評価し、それを点数化して、最も評価値の高い者を落札者とする総合評価落札方式において、一括審査方式を活用すると、最も評価値の高いもの以外でも落札する可能性があることから、配置予定技術者の能力を確認するため、ヒアリングは必須と考えております。

また、WTO工事においても実施することとしており、大規模かつ長期の工事であることから、技術者能力を適切に評価するため、ヒアリングが必要と考えています。ヒアリングのやり方については、企業側の手間を極力かけない方法があるかどうか検討してまいります。例えば、平成30年度の発注した「大河津分水路新第二床固改築Ⅰ期工事」では、ある特定の場所で行わず、web 現場説明として、パソコン上でのやり取りを行うなど、工夫した取り組みも行っています。



### ■ 3) 工事施工の円滑化、設計変更について

#### (日本建設業連合会)

(工事施工の円滑化について)

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、昨年度と同様に日建連北陸支部会員各社へのアンケートを実施し、39件の工事から回答を得ました。今年度は、港湾関連工事からの回答も多数ありました。

- 1) 「設計図書の照査ガイドライン」、「設計変更ガイドライン」は約70%程度の工事で周知・活用されていましたが、「周知・活用なし」との回答のも10%程度ありました。昨年度と比較して少し周知・活用率が低下した要因は、港湾整備関係工事での展開率が

低かったことにあります。「条件明示の手引き」と「工事一時中止に係るガイドライン」の展開率は昨年度より下がり約 60%の展開率となっています。「条件明示」、「工事一時中止」につきましては施工計画、工程策定、工事費積算のための重要な要素ですので、さらなる活用推進をお願いします。

- 2) 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」、「工事・事業情報共有部会」、「設計変更等検討部会」については、昨年度とほとんど変わらず、全体の 50%弱程度の工事でしか開催されていません。各部会の積極的な開催・展開をお願いします。

建設業の喫緊の課題である「担い手確保、現場での生産体制の維持」を達成するためには、生産拠点の第一線である現場施工の円滑化による建設業の業務改善、イメージアップ、生産性向上が必須の課題となっています。日建連としても「働き方改革」を最優先課題として取り組んでおりますが、民間工事においては事業工程、工期が優先されるため展開が困難な場合が散見されます。公共工事に限らず、民間工事においても「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」等の施策に基づき適正な工事発注、施工の円滑化が展開されるよう、ご指導・ご協力のほど宜しくをお願いします。

(設計変更の現状について)

- 1) 設計変更の前提となる「現地・施工条件の明示」は全体の約 66%の工事で「十分に条件明示」があったとの回答がありましたが、全体の約 30%の工事からは「明示が不十分」との回答がありました。今後とも、現地・施工条件明示、積算への反映をお願いします。
- 2) 「工期・請負金額の変更協議」は約 75%の工事が「十分に実施された」との回答で、ほぼ昨年度と同様の結果でした。また、「設計変更協議においては適切な期間を確保して頂きたい」、「設計変更時期、金額が発注者側の都合で決められる」等の意見もありますので、ご配慮をお願いします。
- 3) 「設計変更の書面での指示」は全体の約 90%の工事で実践されております。「概算金額の提示」は試行工事で 3 件、試行工事以外でも 3 件報告されており、割合は昨年度の 10%から約 15~20%まで若干上昇しています。概算金額の提示については、各工事からの要望が多くありますので更なる推進をお願いします。
- 4) 「設計図書の訂正・変更」は約 30%の工事で「無償での訂正・変更を指示された」と回答されています（昨年度は約 50%）。昨年度よりは改善されていますが、設計図書の訂正・変更は発注者の責務となっていますので、発注者側での確実な対応をお願いします。

5)「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。

設計変更に関する自由意見は以下のとおりです。今後とも、片務性のない設計変更による契約金額の変更協議を指導願います。

- ・施工の安全性に配慮した計画への変更は、設計変更が認められないケースが多い。
- ・レベル2より下の階層の工種でも、契約時に想定し得ない項目の追加変更については契約時の合意比率で縛ることなく、官積算100%での設計変更をお願いしたい。
- ・受・発注者間の協議を十分に行い、現場条件に合わせて的確な設計変更行われた（3件）。設計変更協議に迅速に対応していただきたい（2件）
- ・設計変更事項が多く、これへの対応が負担となった。
- ・設計変更は工期末に1回実施されたが、設計変更は工期内に適時実施していただきたい。

(甲乙間の協議について)

- ・指示、承諾を明確にする取り組みは、全体の約25%程度の工事で展開されております。設計変更の対象であるかの明確化にもつながりますので、更なる推進をお願いします。

### **(北陸地方整備局)**

条件明示については、土木工事条件明示の手引きがあり、一時中止については、「工事一時中止に係るガイドライン(案)」が出ていますので、これらを活用して適正に対処してまいります。施工条件を明確にすることについては、生産性の向上説明会等にて徹底していききたいと思っております。併せて、ガイドラインの改定についても進めていききたいと思っております。「施工条件確認部会」、「工程調整部会の開催」については、平成29年度から全工事で開催することにしておりますので、引き続き周知徹底を図っていききたいと思っております。また、それ以外の「照査結果検討部会」、「工事・事業情報共有部会」、「設計変更等検討部会」については、受注者、発注者のどちらかの発議は問わず、必要に応じて開催できますので、開催を希望される場合は、受注者からの発議をお願いします。

民間工事への働きかけですが、土木、建築とありますので、建設業全体として、工期設定、あるいは週休2日を実現していくためには、民間工事への働きかけも非常に重要と考えております。「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」については、国土交通省本省から、公共・民間工事の発注者、建設業団体に対して、周知徹底を図っているところで、整備局としても、いろいろな説明会で周知しています。

また、民間工事受注割合の高い業者（ハウスメーカー等）を中心に実施している立入検査

において、このガイドラインについて説明しています。今後とも民間、あるいは社会全体に、このような取組みが周知されるよう、努力していきたいと思っております。

設計変更に際し、当初の施工条件が明確になっていない部分もありますので、そこについては最初の「施工条件確認部会」、あるいは変更に際しては、「設計変更等検討部会」を開催することになっておりますので、引き続き発注者等にも周知・徹底を図ってまいります。

概算金額の提示について、平成 30 年度は 34 件のモデル工事を実施しています。実施した工事を対象に受注者、発注者へのアンケートを実施しており、その結果を踏まえて対応していきたいと思っております。平成 31 年度はさらに本官工事を含め概算金額を明示する対象工事を拡大してまいります。

設計変更の図書等については、発注者の責任において作成することになっておりますので、受注者をお願いする場合、その経費を見ることになっております。その点については、発注者の責任で行うことを周知・徹底してまいります。

指示・承諾を明確にする取組みについては、これまで協議により受注者に資料作成の負担をかけていた部分について、指示や報告、承諾のように明確にすることによって受注者の負担を軽くする取組みのモデル工事を実施しています。平成 29 年度は 14 工事、平成 30 年度は 29 工事で試行しており、昨年度のアンケート結果からは、受注者、発注者ともに継続してほしいといった回答を得ております。これについては平成 31 年度から全工事で実施すべく調整を進めているところです。

#### ■ 4）適正な工期設定と休日確保について

##### （日本建設業連合会）

###### 1. 工事情報の明示について

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の 50%弱程度であり、各現場まで十分に浸透しているとはいえない状況でした。特に大規模な施工条件・工法変更、設計変更を伴う工事においては、今後とも発注者・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る情報の共有、共通認識を持った事業（工事）の運営をご指導いただきますようお願いします。

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）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作成を発注者側からも推進してい

ただきたい。

今回のアンケートでも4週5閉所以下の工事が全体の40%（昨年72%）を占めており、十分な休暇を取得できていない状況です。また、「用地取得や地元・関係官庁との調整期間、北陸特有の冬期間休止等の気象条件を加味した適正な工期が発注時に設定されていない。」等の意見が50%（昨年30%）を占めています。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をお願いします。

## 2. 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

近年、生産性向上とか働き方改革がさげばれています。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います。アンケート調査結果において、昨年度よりも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16%（昨年30%）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40%（昨年11%）となっています。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1つに休日の少なさが挙げられています。

アンケート調査結果によると、「工期変更が不要である」と回答した作業所は24%（昨年36%）であり、その他については、工期変更の協議をさせていただいておりますが、改善傾向は見られるものの「工期変更が適切に行われなかった」と回答している作業所が4%（昨年10%）ありました。

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います。工事内容の追加等があった場合に、それに見合った適切な工期の見直しを行っていただくとともに、北陸地方整備局として建設労働者の休日確保に関する取組みの状況をお伺いします。

### （北陸地方整備局）

設計コンサルタントを入れた3者会議の開催については、「設計条件確認部会」があります。これについては、「工程調整部会」と合わせて全工事で開催することになっておりますので、職員にはしっかり周知し、対応していきたいと思っておりますので、遠慮なく受注者からも開催の依頼、協議を監督員に言っていただければと思います。工期については、土日・祝日・夏季休暇・年末年始休暇を含んで設定しています。また、特記仕様書に、施工条件、準備期間、後片付け期間、雨休率や特別、工期に影響のある事項（日数）等を明示しています。

受注者から提出していただく工程表に合わせて、クリティカルパス、工事工程にかかわる施工条件を明示させていただき、工程共有表（CCS）の作成・配付に加え、「工期設定支援



システムで作成した工事工程」と「発注者で記載した土木工事条件明示」を含めた3点を工事契約後の初回の打ち合わせで配付・共有する試行工事に取り組んでいます。

週休2日についてですが、必要な経費を見るとか、今年から指定型あるいは希望型として柔軟に対応しています。発注者全体の取組みとして、統一的な閉所日を計画しています。今年のゴールデンウィークは、大型の10連休が予定されていますが、統一的に休めないか調整を進めているところです。これがキックオフになれば次の段階で、統一的な閉所のやり方があると思いますので、どのように取組んで行けば良いかについては、ご意見をいただきながら、一緒に考えていきたいと思っております。

### **（日本建設業連合会）**

いろいろ実施していただいていることは、よく分かりました。実際、アンケートの結果、工期変更が適切に行われていないという回答が約4%ありました。現場は自然相手ですので、他業種と対比して、やはりこの点が大きく違うと思っています。現場も非常に忙しくなってきた、工期変更と一緒に考える時間もなくなってくる状況も考えられますので、工期変更についても協議の前に言っていただけるよう、ご指導いただければ非常に助かります。

## **■5）生産性向上について**

### **（日本建設業連合会）**

「働き方改革」、「過重労働防止」推進の観点から、建設現場における生産性向上、業務の効率化は業界全体で取り組むべき課題と考えています。昨年度と同様に、①各工事で取組まれている生産性向上対策、②工事書類の簡素化、③電子・紙での書類の二重提出についてもアンケートを実施しましたので結果をご報告します。

（各工事で取組まれている生産性向上対策）

工事管理用統合ソフトは全体の70%の工事で採用されています（昨年度より20%上昇）。プレキャスト部材の採用は昨年度約20%で報告されていましたが、今年度は約10%の工事でしか活用されていませんでした。3次元CADの活用頻度については、昨年度は10%以下でしたが、約20～30%に上昇してきています。

（工事書類の簡素化について）

工事書類の簡素化、電子提出については、書類の電子化は昨年度より一層改善され、ほぼ全ての工事で進んでいるとの回答でした。「簡素化を図るべき事項はあるが、進んでいない」との意見が全体の約50%を占めており、書類の簡素化の一層の推進をお願いします。

(電子・紙での書類の二重提出について)

「二重作成・提出の書類が多い」、「多くは無いが二重提出の書類がある」との回答は昨年度より若干上昇し、全体の約 50%となりました。さらなる二重提出の抑制、電子化の推進をお願いします。

### (北陸地方整備局)

道路工事において、一般的に使用されている大型構造物で最も多く使用しているプレキャスト製品は、平成 28 年度に作成されたプレキャストコンクリートの活用事例集にありますように、車道用の大型ボックスカルバートです。日本建設業連合会のアンケートでは 10%でしたが、今年度活用した実績は、3 事業で 10 基、延長で約 240 メートルになります。活用にあたっては、すでに既製品化されている大型製品、ボックスカルバートと言いますと I 型と III 型があるのですが、最大で幅が 8.5m、高さが 6 m です。この程度までは積極的に使うことで指導しており、事業全体の工期短縮、県道の迂回路使用期間の短縮、冬季施工における品質向上の効果がある場合に、積極的に採用しています。

さらに、今年度は工期の関係もあり、橋梁の橋台背面に設置する「踏み掛版」のプレキャスト製品を採用した現場もあります。今後もプレキャスト製品の積極的な活用に努めてまいりたいと思いますので、ご協力をお願いします。

国土交通省では、基本方針として C I M の活用普及のために、原則として測量・調査段階から 3 次元データを導入し、設計・施工、維持管理の各段階で活用を推進していく方針です。

北陸地整管内では、今年度の実績として、B I M、C I M 業務を含む 3 次元の設計業務を 34 件実施しています。これらの業務成果は、I C T を活用した工事に順次引き継いでいく予定で、今後さらに活用を図るために皆様方が活用した事例を私どもの研修等にもご協力いただきながら、発注者、受注者とも、さらに I C T を積極的に活用していきたいと思っておりますので、ご協力をお願いします。

工事書類削減のためのリーフレットを作成して、二重提出をさせない、(しない) ことで、事務職員等に周知しているところです。具体的には契約等、最初の打ち合わせ時に二重提出にならないように受注者と発注者で事前協議チェックシートを用いて、どの書類を電子データで、どの書類を紙ベースで出すかを最初に決めさせていただき、それに基づいて二重提出にならないような取組みをしているところで、この点についても、徹底してまいります。受注者への資料作成の負担を軽減するモデル工事については、平成 31 年度から全ての工事を対象に実施する予定です。

さらに、44 種類ある完成時の書類を 13 種類に減らすモデル工事も実施しており、これに

については予定価額1億円以下の工事で実施しています。書類を減らして、しっかり検査ができるかなど、試行した効果の検証をしており、この取組みを拡大することで検討しているところです。



## 自由討議

### (北陸地方整備局)

発注者と受注者、設計コンサルタントが同時に一堂に会して行う工事連携会議が、十分に進んでいない部分があると思っており、その原因は一体何なのか疑問を持っています。なぜこのようなことを申し上げるかという、実は工事連携会議が十分でないがために、現場でヒヤリ・ハットが起きていて、社会問題に発展したような事例があります。このようなヒヤリ・ハットが続くと重大災害につながっていくことから、一体どこに原因があるのだろうかと思っているのですが、やはり監督職員まできちんと周知をしない限り、定着しないのではないかと思っています。

もう1点、これは情報提供ですが、出水期には河川の許認可事項が厳しく、受注しても全く仕事ができないという事例がいろいろな方から言われておりました。今年、緊急3か年対策の中で、例えば樹木伐採等、河道掘削については、出水期に実施可になっています。ただ、例えば樹木を切って、仮置きするのを川の中に置いておくと、工事のときに流れていくので、流れないところに置くなどの対策は必要なのですが、出水期にできる作業もありますので、情報提供をさせていただきました。

### (北陸地方整備局：内藤企画部長)

本日は、具体的な話も含めて議論させていただきました。特に、アンケートを継続していただいていることですが、個別の現場での話はなかなか出しにくいと思いますが、こういう形で支部を通じて全体の状況を伝えていただき、また、我々も具体的なコメントや背景となる資料もいただいているのでそれらを使って、一歩進んでいる部分もありますが、まだまだ達成の程度は低いということを現場までしっかり伝えたいと考えています。

こういう取組みを継続いただき、確実に進んでいる状況を把握しながらやっていきたいと思ひます。回答は、必ずしも皆さんの期待どおりではない部分もありますが、具体的な話を進める中でできることもあります。是非、このような意見交換会をきっかけに、具体の対策、取組みが進むように取組んでまいりたいと思ひます。本日は、ありがとうございました。

以 上