

# 契約内容の明確化に向けた提案

～国土交通省の施策の活用調査結果より～

平成 20 年 5 月

日本建設産業職員労働組合協議会

# はじめに

日本建設産業職員労働組合協議会（日建協：加盟組合数 39、組合員数約 38,000 名）は、建設産業のホワイトカラー労働者で組織した産業別の労働組合です。特に労働時間短縮（以下、時短）にむけては、提言書や労働時間調査結果をもとに、行政、発注者、加盟組合企業に対して提言活動を行っています。

そのようななか、日建協が加盟組合員を対象とした労働時間調査（約 1 万名を対象に 2003 年 11 月に実施）によると、土木作業所の平均所定外労働時間は 70 時間を超え、そのうち 100 時間以上が約 3 割を占める長時間労働をしていました。その原因を分析してみると「発注時に契約図書に不明確な部分があり着工後の変更対応が多く、その分の残業がとて多い」など、対価を伴わない契約外業務（以下、無報酬業務）が残業の多さに繋がっているとの意見が多くみられました。

そこで、日建協では提言「公共工事における無報酬業務を解消するために」を作成し、無報酬業務の解消による労働時間短縮にむけて、2004 年～2006 年にかけて発注者側労働組合との意見交換や、国土交通省地方整備局などの発注者への提言活動を行ってきました。

その結果、各地方整備局においても日建協が主張する「無報酬業務」の存在を認識しており、その原因として工事請負契約における責任区分の不明確さをあげ、その解消と工事の適正な運営にむけて「工事条件明示の徹底」をはかるための手引きや、業務範囲が曖昧になりがちな「設計図書の照査」業務についてのガイドラインを作成するなど、契約内容をより明確にしスムーズな施工体制を整えていこうとする対策がとられています。また、全ての地方整備局の方から、「発注者からの不当な要求を安易に受け入れるのではなく、双務契約上のパートナーとして、相互の信頼関係をもとに堂々と主張してほしい。それでも問題が解決しない場合は、局に連絡してもらって構わない。」との意見がありました。このような契約内容の明確化にむけて国土交通省が、各種施策を講じていることについては大きく賛同するところで、無報酬業務の解消に繋がると期待しています。

しかしながら、日建協が実施している日建協加盟組合企業訪問や作業所ヒアリングの結果によると、「各種対策がうまく活用されていない」との声が聞こえてきました。

そこで、日建協では、これらの施策を受発注者間で適正に活用し契約内容を明確にすることで、よりよい社会資本整備を行っていきたいと考え、最先端の作業所での運用状況を把握し、施策に対する改善点の有無を調査するために、国土交通省の施策の活用状況及び各工事事務所の対応状況等について作業所アンケート（2007 年 10 月）と作業所ヒアリング（2007 年 11 月～12 月）を行いました。

アンケートとヒアリングの結果、施策の浸透度は受発注者ともに低いためまだそれほど運用されておらず、本来発揮されるべき効果が出ていないとの結果が出ました。しかし、施策に取り組んだ作業所からは施策が適切に運用されれば負担が減るであろうとの答えは多く、期待が伺われました。また、施策の運用上の問題点として、取り組みに地方整備局ごとのばらつきがあることや、積極的な啓蒙がなされていないことがあげられました。施策の適切な運用のためには、受発注者双方への周知が必要と考えます。日建協では引き続き加盟組合内での広報を行ってまいります。更に使いやすくするために改善提案を作成いたしました。

つきましては、提案内容を後に示しますので、工事の適正かつ円滑な進捗のために内容についてご一考いただきたいと思います。

## 目次

I.	提案書について	
1.	提案書の目的	・・・1
2.	無報酬業務の定義	・・・1
3.	無報酬業務の現状	・・・2
4.	注力するところ	・・・2
II.	アンケート結果及び改善提案	
1.	アンケートの目的・基本事項	・・・3
2.	条件明示の通達について	・・・4
3.	設計照査ガイドラインについて	・・・7
4.	設計変更などについて	・・・10
5.	三者会議について	・・・13
6.	ワンデーレスポンスについて	・・・14
資料.	施工条件明示の具体的問題点	・・・16

# I. 提案書について

## 1. 提案書の目的

国土交通省が契約内容の明確化や工事の円滑な進捗に向け打ち出している「条件明示の手引き」や「ワンデーレスポンス」などの施策はまさに日建協が求めていたものであります。それら施策がうまく活用されれば、無報酬業務が削減され、今まで無報酬業務にかけていた時間を取り戻し、その時間を本来やらなければいけないよりよい社会資本整備につながるプロセスに活用することで受発注者共にwin-winの関係につながると日建協は考えます。そのため日建協は以下に示すアンケートから得た改善案を受発注者双方へ提案させていただきます。

## 2. 無報酬業務の定義

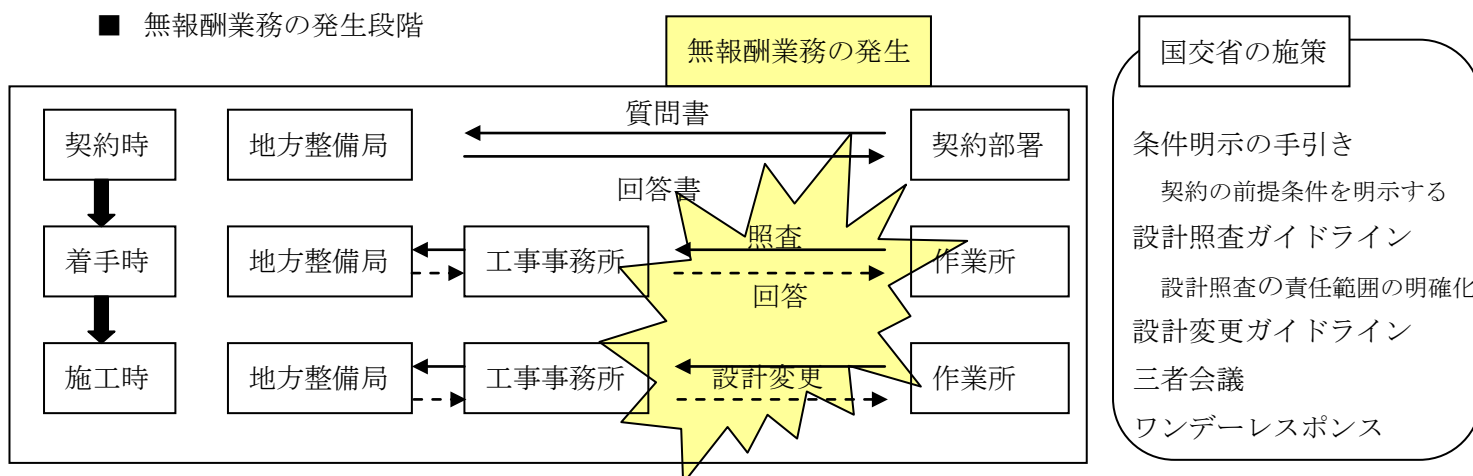
日建協の言う無報酬業務とは以下のようなものです。

無報酬業務の定義：

- ① 契約時の契約図書の曖昧さ（内容の不備）から生じる契約外業務（関係機関との協議及び資料作成、設計変更資料作成等）において、その業務を受発注者どちら側が行うべきかの責任区分が不明確なため、商習慣的（片務的）に受注者が発注者の要求により行っている業務。
- ② 受注後の設計照査において、設計・計画と混同するような過度な検討（構造計算、耐震計算等）を発注者の要求により行っている業務。

上記に示したような契約外業務を受注者が行うことで発生する、本来行わなくてもよい労働時間のことを無報酬業務と定義している。

### ■ 無報酬業務の発生段階



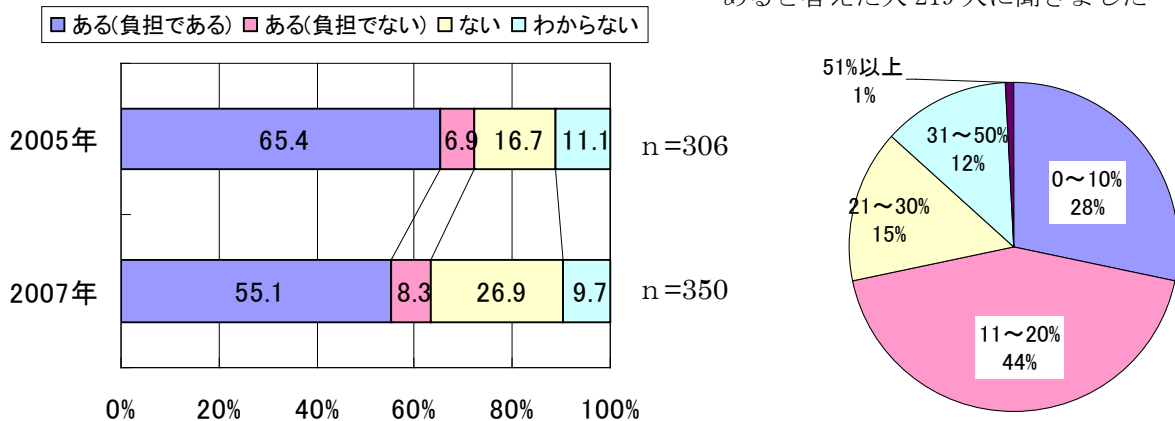
作業所で無報酬業務の発生する段階は大きく2つに分かれます。1つ目は設計照査の段階で、受注者は図面と計算書の整合などを確認すればよいことと契約約款ではなっていますが、実際には発注者が本来行うべき設計・計画における構造計算や耐震計算など過度な検討を要求され、行っていることがあります。2つ目の施工段階では、本来発注者が行うべき関係機関との協議や条件変更が生じたための変更業務を行っていることがあります。加えて、作業所において設計変更を行おうとした場合、「契約時の質問書に書いていないので認められない」と言われることもしばしばあります。契約の当事者で無い作業所からは質問書に対して異議を唱えられず、再び話し合いの土俵に乗せるために膨大な資料の作成が必要となり、その業務にかかった時間が労働環境を悪くしている原因の一つとなっております。

### 3. 無報酬業務を行っている現況

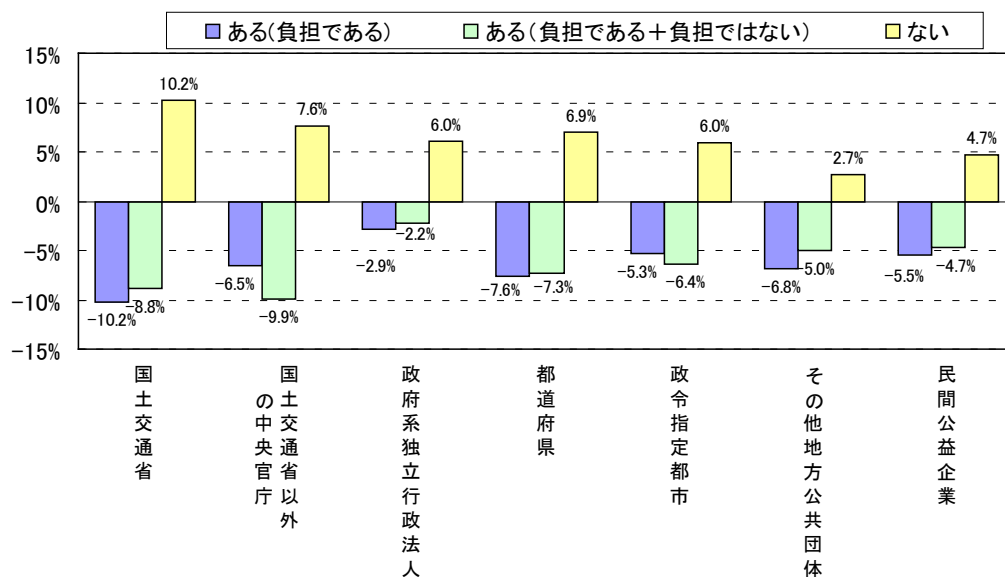
この調査とは別に日建協は毎年11月に時短アンケートを行っています。その中で2005年と2007年に「無報酬業務を行ったことがあるか」「それは業務上の負担となっているか」という設問をしています。その結果によればこの2年間で国交省工事の無報酬業務は10%ほど減っている結果となっています。しかしまだ6割以上の組合員が無報酬業務を行っています。

#### ■無報酬業務を行ったことがあるか

■一日の就業時間のうち無報酬業務が占める時間の割合  
時短アンケートで無報酬業務を行ったことがあると答えた人219人に聞きました

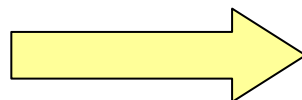


#### ■発注者別無報酬業務の増減



### 4. 注力するところ

国交省の施策の活用



無報酬業務の抑制

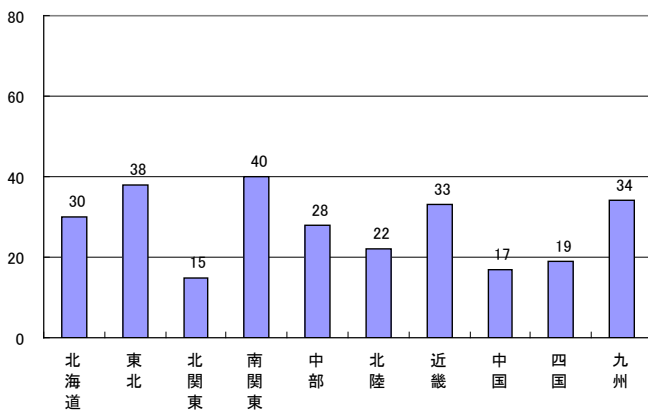
国交省の打ち出した施策は、無報酬業務の発生原因である不明確な責任区分を明確化するものであり、日建協がこれまで求めてきたものです。しかし、アンケートの結果では施策の認知度が低く活用の意志がまだまだ感じられませんでした。中でも契約内容の明確化や片務的体質の改善には、工事の入りの段階である契約の時点での施工条件明示の重要度が非常に高いと考えております。そのため日建協は以下に示すアンケートから得た改善策を受発注者双方へ広めていこうと考えています。

## II. アンケート結果

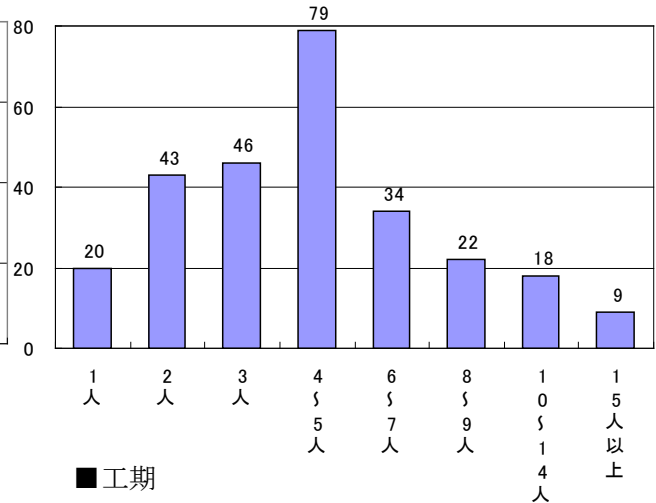
### 1. アンケートの目的・基本事項

日建協では2006年からの国土交通省への提言をつうじ、同省が契約内容を明確化する施策に取り組みはじめたことを知り、それが活用されることが無報酬業務の削減につながると考えました。しかし、組合員からは施策を知らない又は活用していないという声と共に、依然として無報酬業務に費やす労働時間の負担が大きいとの声が多くありました。そのため2007年10月より、無報酬業務の現状と施策の運用状況を調査するためにアンケートと(277作業所対象)ヒアリング(10作業所対象)を行いました。

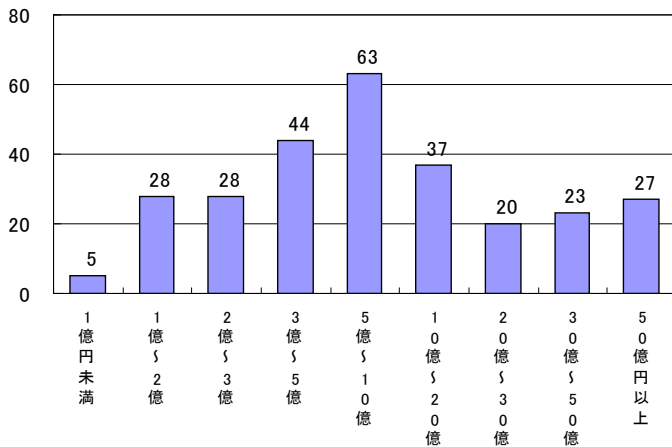
■発注者



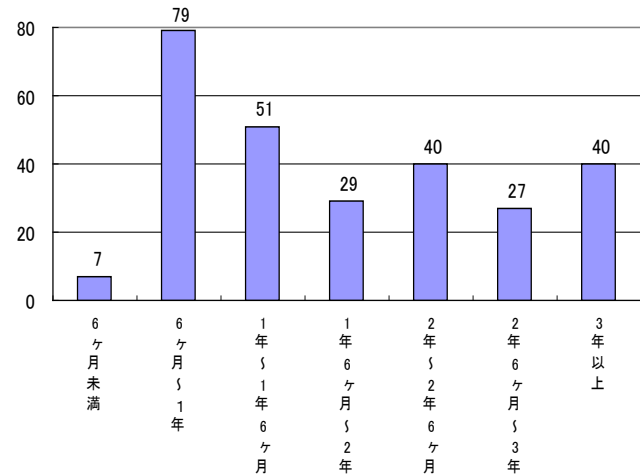
■配属人員



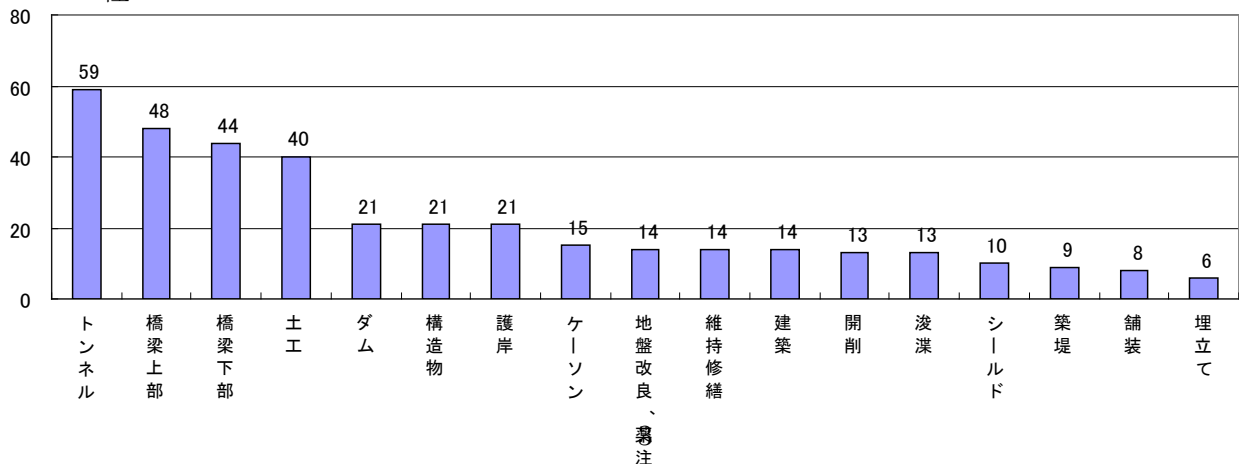
■請負金



■工期



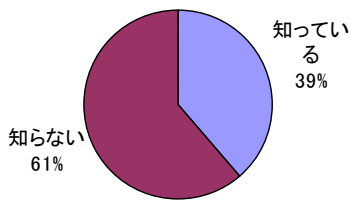
■工種



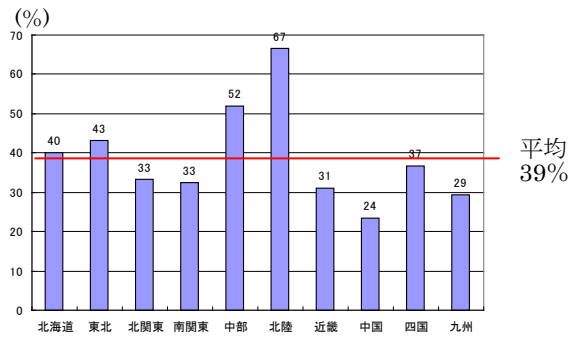
## 2. 条件明示の通達について

### (1) アンケート結果

#### ①条件明示の通達を知っているか

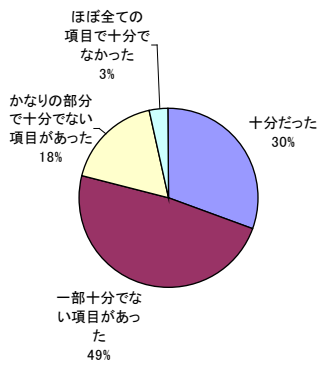


- 6割の現場で条件明示の通達を知らなかった

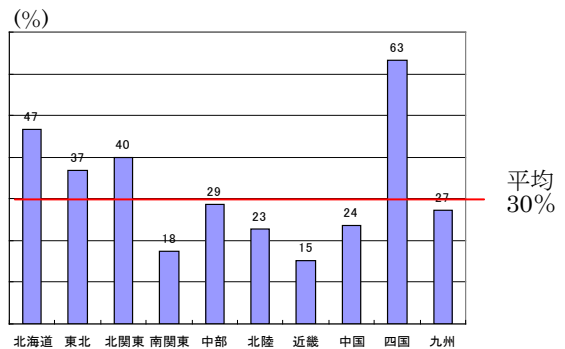


- ガイドラインを出している北陸がやはり高い

#### ②条件明示は十分だったか

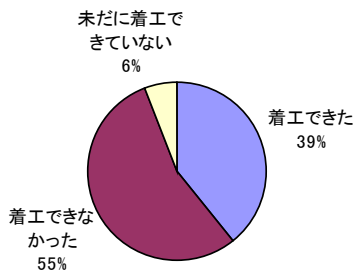


- 7割の現場で条件明示が不十分だった



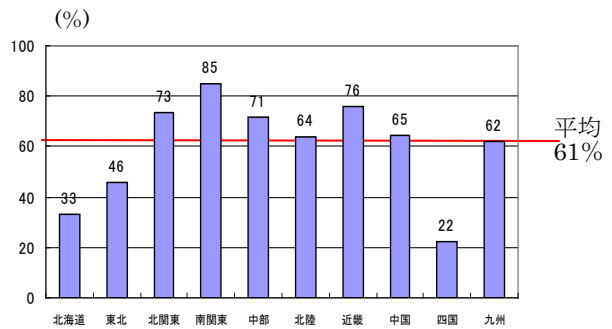
- 四国・北海道で高く、近畿・南関東で低いなど、地整ごとにばらつきが大きい

#### ③受注後予定通り工事着工できたか

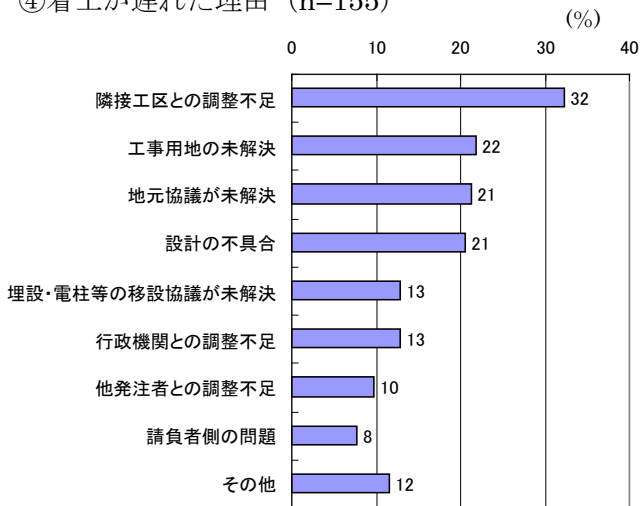


- 6割の現場で受注後予定通り着工できなかった

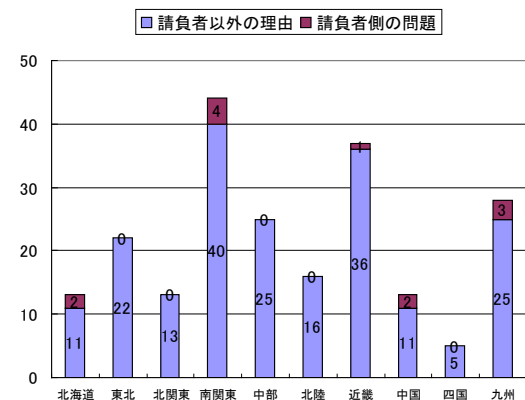
#### 着工できなかった割合



#### ④着工が遅れた理由 (n=155)



- 設計の不具合以上に発注時の調整不足が多い



## (2) ヒアリング結果

- ① 道路局発注の工事に着手しようとした際、建設用地の一部について協議がなされておらず着手できなかった。そのことは発注条件には記載されていなかった。用地は河川局の用地で、部局は違うが同じ省内の管轄であったが、なかなか協議が進まなかった。また、着手できなかった時点で工事中止命令を申請したが2ヶ月間おろしてもらえなかった。その間再開の目処が立たなかった。
- ② 3月の受注時に建設用地に一部未買収用地があり7月には解決予定と特記仕様書に記載されていた。しかし住民の反対等も有り乗り込みが10月にずれ込んだがその時点でも解決の見込みが立っていなかった。解決の見込み時期について問い合わせても解答が出ず、そのため工事の準備にかかれなかった。
- ③ 橋梁上部工工事において、橋脚6基の完了を条件に工期短縮のVE提案をしていた。入札時に現地を確認し、質問したところ乗り込みまでには完了予定との回答をもらったため受注した。しかし、乗り込み段階には6基中2基しか出来ておらず、完成の目処が立っていないものもある。今回は工期短縮のVE提案のため工期遅延の場合超過金が発生する。請負者の責務として工期の遵守は望めないが1径間のみで施工している。この状況を担当者レベルは理解を示しているが局段階では変更理解を示してもらえないかわからない。
- ④ 文化財調査が予定されており、工事に着手できないことが明らかにもかかわらず、条件明示にはその記載がなかった。(受注後工事事務所に挨拶にいった際、担当者から「文化財調査があるため、すぐには工事にとりかかれたい」旨を伝えられた。)

## (3) 問題点

- ① 受注者側の広報が不足しており、認知度が低いようである。(アンケート1参照)
- ② 発注者の発注部署に施策の運用が浸透していないようである。
- ③ 発注時の条件に用地未解決や隣接工区との工程の未調整が記載されていないために次の段取りに入れられないことがある。(アンケート4参照)
- ④ 発注時に設定された条件どおりにならない場合に、その後の回復に向けた協議に応じてもらえていないことがある。(アンケート4参照)
- ⑤ 技術提案の設計・施工条件が変更になった場合の設計変更の取り扱いや設計変更の対象範囲などが明確になっていない。(ヒアリング結果参照)
- ⑥ 各地整毎の取り組みに差があるようである。

## (4) 具体的提案

### 1) 発注者(国土交通省本省)にむけて

- ① 条件明示についても、設計変更ガイドラインの周知を図ると同様に、地方整備局ごとの施策への取り組み差をなくするため、全国で先行している北陸地方整備局のような施策を展開していただきたい。
- ② 国土交通省での施策の効果を検証し、その成果を総合評価方式を指導すると同様に、地方自治体や公営企業など他の公共工事にかかわる発注者へも指導していただきたい。



2) 発注者（地方整備局）にむけて

- ① 通達を受発注者がお互いに認知して共通認識の下活用していくために、現場説明会の際配布される特記仕様書や入札心得などに下線部のように通達の活用を追記していただきたい。（参考1、2）

参考1：特記仕様書記載例

第33条 設計図書の照査

土木工事共通使用書第1編1-1-3の規定に基づく設計図書の照査については、「土木工事設計図書の照査ガイドライン（案）」に基づき実施するものとする。

なお、国官技第369号「条件明示について」による設計図書の条件明示の確認については、「土木工事条件明示の手引き（案）」に基づき実施するものとする。

参考2：入札心得記載例

（入札等）

第4条 入札参加者は、仕様書、図面、契約書案及び添付書類並びに現場等を熟覧の上、入札しなければならない。この場合において仕様書、図面、契約書案等について疑義があるときは、関係職員の説明を求めることができる。入札は特に指示のない限り総額とする。

なお、国官技第369号「条件明示について」による設計図書の条件明示の確認については、「土木工事条件明示の手引き（案）」に基づき実施するものとする。

- ② 発注時の条件作成時に、北陸地方整備局で使用しているようなチェックリストを使用していただきたい。また、入札前の現場条件確認時に設計図書との相違があった場合、共通認識を持つために、請負者が使用したチェックリストとの照らし合わせに応じていただきたい。
- ③ 入札時未解決な用地や隣接工区の問題については契約の時点で、解決の見込み時期だけでなく、解決できなかった場合の工事工程への配慮を記載していただきたい。（参考3として北陸地方整備局のチェックリストを添付します）

参考3：条件明示の項目別チェックリスト（H17.3 北陸地方建設工事業推進協議会）

明 示 事 項					特記該当項目
1 工事用地等に未処理部分がある場合					
① 用地・立木の取得が終了していない場所、範囲、面積、工種及び確保の見込み時期等を明示する。	対象 有	<input checked="" type="checkbox"/>	対象 無	<input type="checkbox"/>	p〇、第〇条〇
② <u>期日までに用地取得が出来ない場合の工事工程への配慮を明示する。</u>	対象 有	<input checked="" type="checkbox"/>	対象 無	<input type="checkbox"/>	p〇、第〇条〇
③ 保安林解除や未処理部分等に規制がある場合には、解除時期や未処理部分を明示する。	対象 有	<input checked="" type="checkbox"/>	対象 無	<input type="checkbox"/>	p〇、第〇条〇
④ 官民境界が未確定部分がある場合は当該区間及び協議状況を明示する。	対象 有	<input checked="" type="checkbox"/>	対象 無	<input type="checkbox"/>	p〇、第〇条〇
場所	範囲	面積	取得見込時期	該当工種	備考
〇〇市〇〇地先	別途図示	〇〇m <sup>2</sup>	H16年〇月〇日見込	〇〇工、××工	

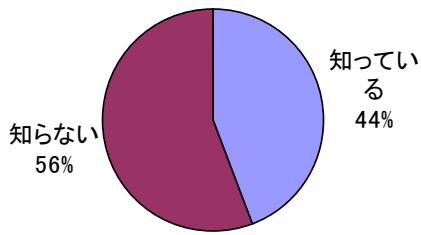
3) 受注者（私たち）のすること

- ① 契約の担当者に施策の周知をする。
- ② ガイドラインに沿ってチェックリストを現場条件の確認時に活用する。
- ③ 確認した内容で、条件書と現場に相違があった場合は質問事項に反映させる。
- ④ 受注後発注者と協議する体制を築いていく

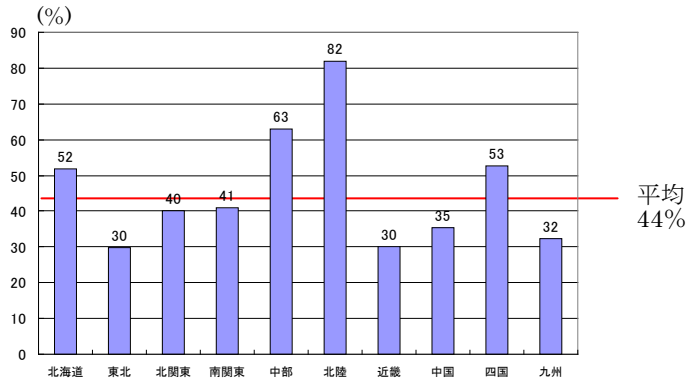
### 3. 設計照査ガイドラインについて

#### (1) アンケートの結果

##### ① 設計照査のガイドラインを知っているか



ガイドラインが認知されていない

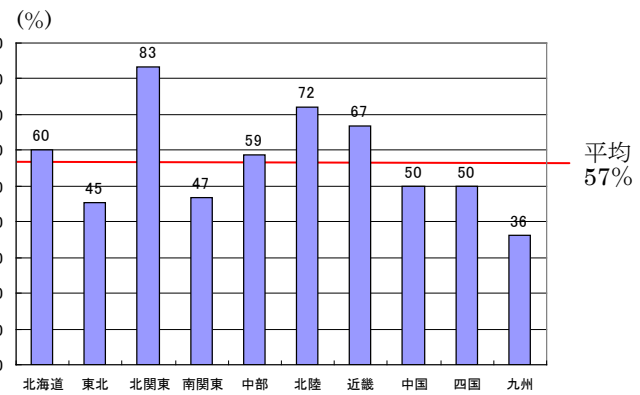
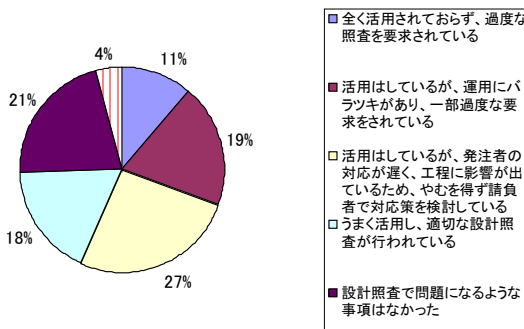


・ ガイドラインを出している北海道、北陸、中部がやはり高い

##### ② ガイドラインを活用し、適切な設計照査業務が行われているか(n=118)

業務が行われているか(n=118)

過度な照査、一部過度な照査、発注者の対応が遅い

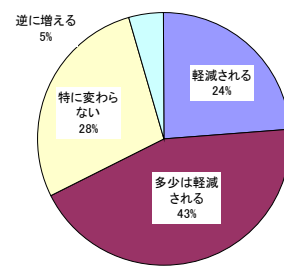
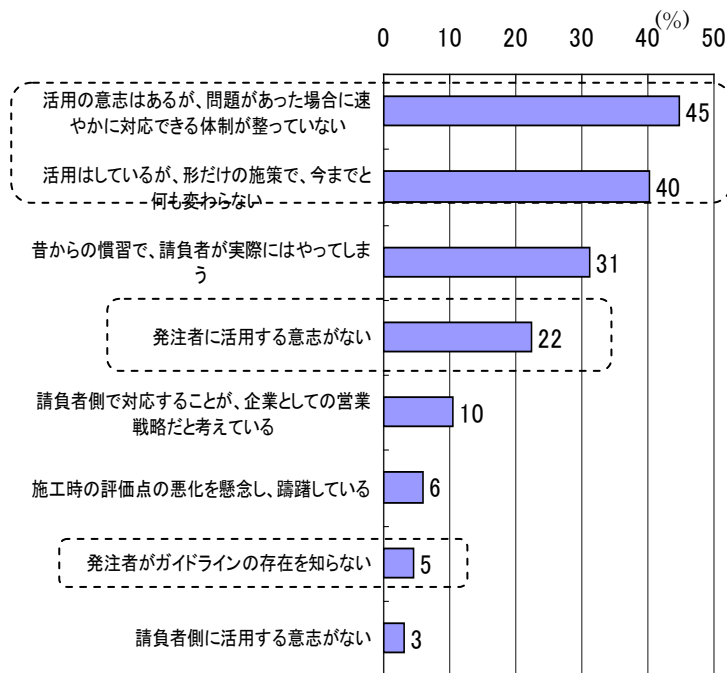


- ・ ガイドラインの趣旨が周知されておらず過度な負担を強いられている
- ・ 発注者が対応できる体制に無い

##### ③ ガイドラインがうまく運用されていない

原因は何か(n=67)

##### ④ ガイドラインが適切に運用されれば、請負者への負荷は軽減されると思うか



・ 軽減に対する効果への期待が高い

・ 発注者側の問題が多い

## (2) ヒアリングでの意見

- ① トンネル工事において設計照査の段階で、発注者からコンサルタントが実施した設計書を基に設計照査を指示された。コンサルタントの設計書には補助工法が盛り込まれていたが、発注段階では省かれていた。三者会議でその点を指摘し、補助工法の再検討をすることになったが、ボーリング工事、その後の設計を各々別途コンサルタントへの発注したために時間を要し、最終的な結論が出るまでに5ヶ月間を要した。終盤3ヶ月は工事一部中止命令が出たが、前半の2ヶ月は本局に説明がつかないとの理由で工事中止命令が出なかった。
- ② 受注時の図面（交差点縦横断図）がS56年の測量結果に基づいて作成されており、発注者自身それを認識した上で発注していた。契約後監督員からは、縦横断測量を行い、図面を無償で作成するよう指示された。（ガイドラインでは設計照査の範囲を超える項目）最初は断ったが、工事評価点に影響すると言われ最終的には会社の判断によりやむを得ず実施した。
- ③ ガイドラインを理解しているのは、作成した本省レベルまでなのではないかと思う。特記仕様書にガイドラインに則ると記載があって、それに基づいて意見を発したら「自分は見えていない」というような担当者の反応があった。

## (3) 問題点

- ① 受注者側の広報が不足しており、認知度が低いようである。（アンケート1参照）
- ② 受注者側の請け負け意識により、活用を積極的におこなっていないようである。（アンケート3参照）
- ③ 発注者の工事監督部署に施策の運用が浸透していないようである。（アンケート2,3参照）
- ④ 発注者から過度な設計照査を指示されることがあるようである。（ヒアリング結果参照）
- ⑤ 各地整毎の取り組みに差があるようである。
- ⑥ 設計照査において問題が発生し調査を行った場合、今後のとるべき処置に対する指示が遅いようである。（アンケート2参照）

## (4) 具体的提案

### 1) 発注者（国土交通省本省）にむけて

- ① ガイドラインを活用したことによって効果が上がった事例を全国に広め、整備局間の取り組みのばらつきを無くすとともに、実効性をあげていただきたい。
- ② 国土交通省でのガイドライン活用の効果を検証し、その成果を総合評価方式を指導するのと同様に、地方自治体や公営企業など他の公共工事にかかわる発注者へも指導していただきたい。

### 2) 発注者（地方整備局）にむけて

- ① 通達を受発注者がお互いに認知して共通認識の下活用していくために、現場説明会の際配布される特記仕様書に設計照査ガイドラインの活用を記載していただきたい。
- ② 工事を円滑に進めるため、設計照査ガイドラインの活用を特記仕様書に記載するとともに、周知を促すため受発注者がそろそろ講習会などを開催していただきたい。例えば設計変更ガイドラインを1回目の三者会議で説明するように、受注後各工事事務所にてガイドラインの説明をしていただきたい。
- ③ 設計照査終了後、問題が発生し調査を行った場合、早急に今後のとるべき処置の判断を出していた

だきたい。

3) 受注者（私たち）のすること

- ① 施策を現場担当者まで周知する。
- ② 受発注者の責任範囲を明確に意識した上で、照査を行い協議につなげていく。
- ③ 問題点を把握して営業的配慮に固執せず、片務性をなくしていく。

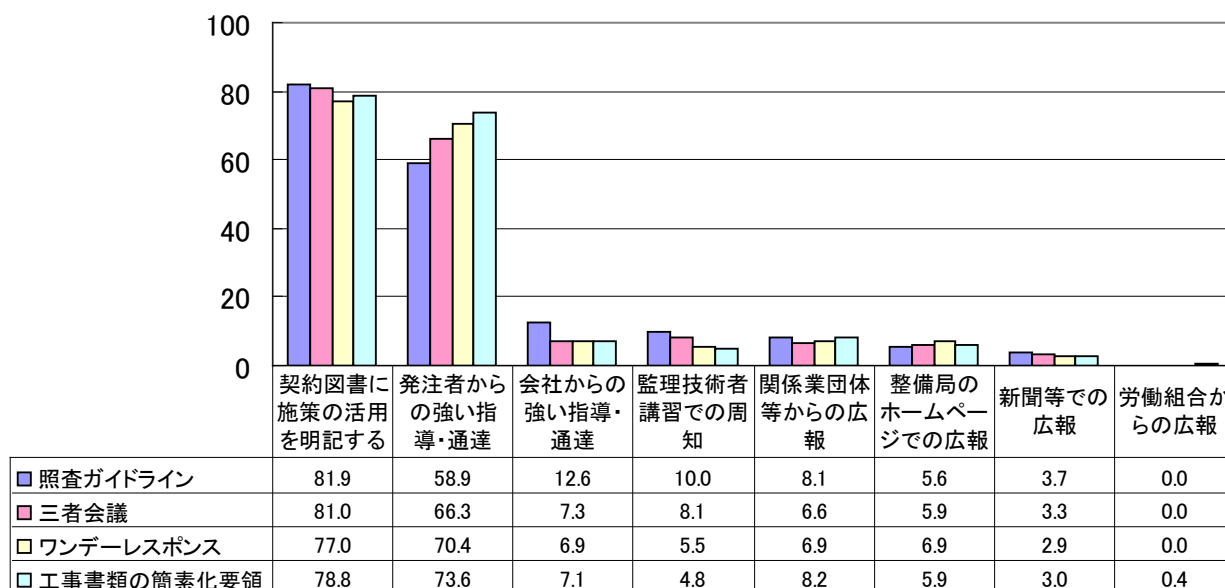
※ 工事請負契約書第 18 条

2 項. 監督職員は、前項の規定による確認を請求されたとき又は自ら前項各号に掲げる事実を発見したときは、乙の立会いの上、直ちに調査を行わなければならない。

3 項. 甲は、乙の意見を聴いて、調査の結果（これに対してとるべき措置を指示する必要があるときは、当該指示を含む）をとりまとめ、調査の終了後 14 日以内に、その結果を乙に通知しなければならない

■ 今後施策を周知するためにはどのような広報手段が良いか

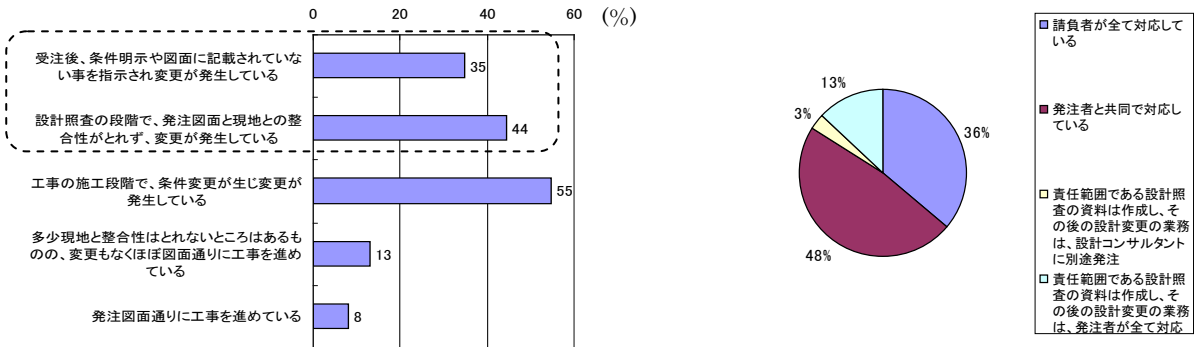
(%)



## 4. 設計変更などについて

### (1) アンケートの結果

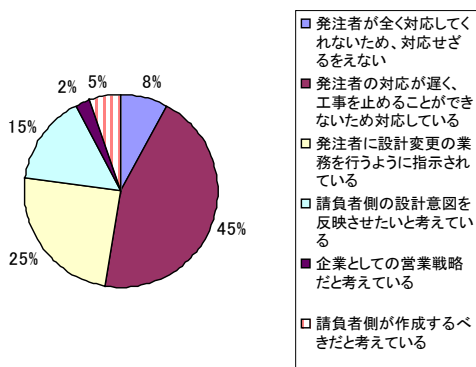
#### ①発注図面通りに工事を進めることができているか ②設計変更業務に対する対応



・着手前の時点で設計図書に不備が多い

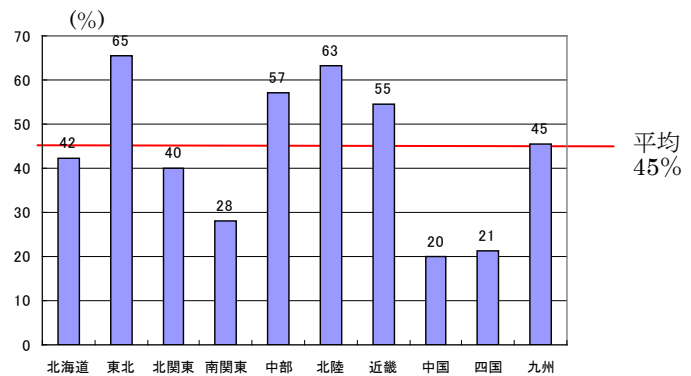
・変更業務は受注者が対応

#### ③なぜ設計変更の業務を請負者が行うのか

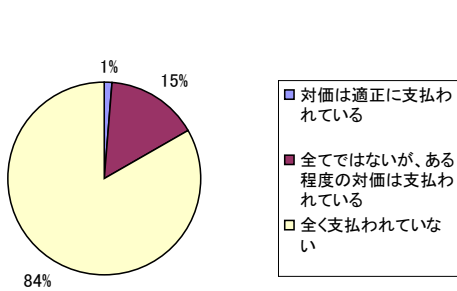


・半数以上は発注者の対応が不満、発注者からの指示も多い

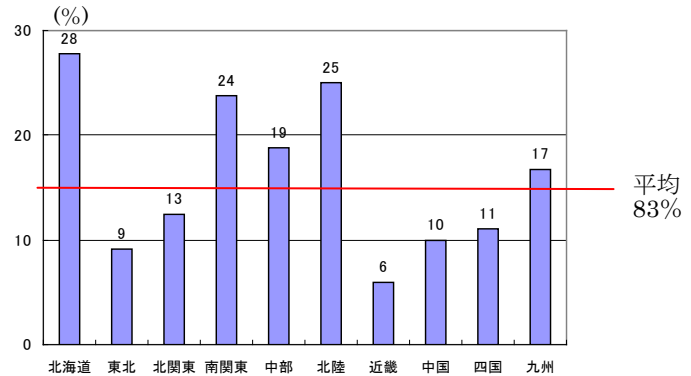
#### ④発注者の対応が遅いと答えた割合



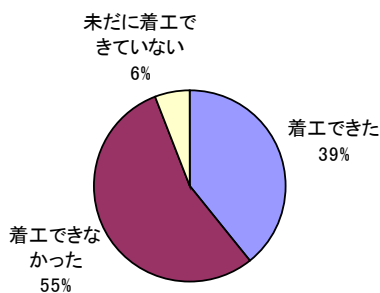
#### ⑤設計変更の業務に対する対価はどのようになっているか(n=155)



・それに対する対価は払われていない



#### ⑥受注後予定通り工事着手できたか



・6割が着工できなかった

#### ⑦工事の着工遅れに対しての発注者の対応



## (2) ヒアリングでの意見

### (工事に関する設計変更)

- ① 発注者にとって想定外として理由が付けやすい項目（地質調査、測量など）については、設計業務として発注しやすい傾向がある。
- ② 設計変更業務に関しては、頭からゼネコンが行うものだと思っており、工事を進めたければ提案するように指示を受けており、やむを得ず対応している。
- ③ 発注者やコンサルタントには、現場に即した図面を迅速に書けないため、受注者の意図を設計に反映させたいことと、工事をスムーズに進めたいがために、設計変更業務を行っている。
- ④ ガイドラインに発注者が請負者に対して設計変更の図面等の作成を指示した場合、対価を支払うことになっていることを初めて知った。今後このガイドラインを元に交渉していきたい。

### (工期に関する設計変更)

- ① 工事を担当する課と用地を担当する課の調整不足のため工事着工までに6ヶ月を要した上に、その間の工事中止命令は遡ってですら2ヶ月間しか出してもらえなかった。工期の延伸はその分を含めて要望しているが、道路の供用開始を公表しているため、後工程（舗装・設備工事）を考慮すると、受注者の要望を聞き入れてもらえそうにない。
- ② 地元協議が終わっていないため受注後1年以上本工事に着工できない状態だが、工事中止命令を出してもらえず、仮囲いなど全く本工事と関係のない工事をさせられている。本工事は2年の工期だが、2年国債工事であるため1年の工期延伸は可能だが、それ以上の工期延伸はできないと指示を受けている。また1度開通予定を延ばしている工事であり、国土交通省として2度の開通延期は出来ない状況である。
- ③ 橋梁上部工工事において、橋脚6基の完了を条件に工期短縮のVE提案をしていた。入札時に現地を確認し、質問したところ乗り込みまでには完了予定との回答をもらったため受注した。しかし、乗り込み段階には6基中2基しか出来ておらず、完成の目処が立っていないものもある。今回は工期短縮のVE提案のため工期遅延の場合超過金が発生する企業リスク回避のため、現在では施工できる上部工で工期短縮の実績を作り、最終的に全体工期が遅れたのは、橋台ができていないという発注者責任による工期延伸という形に結びつけたいと考えている。

## (3) 問題点

- ① 現場と図面との整合性がとれない設計図書が特に近年多くなってきているようである。(アンケート1参照)
- ② 設計変更業務に対する対価が支払われていないことが多いようである。(アンケート5参照)
- ③ 受注者の責任範囲である設計照査において問題が発生した場合や、工事の施工段階での条件変更による今後のとるべき処置の判断が遅く、工事中止命令や設計変更業務の責任分担に時間が掛かりすぎているようである。(アンケート3参照)
- ④ 発注者側の責任による工事着工の遅れに対して、工事中止命令が早急にかからない上に、適正な工期延伸を認めてもらえないことが多いようである。(グラフ7参照)

## (4) 具体的提案

### 1) 発注者（国土交通省本省）にむけて

- ① 全整備局で作成される設計変更のガイドラインの整備と、周知徹底、適正な運用に努めていただきたい。

2) 発注者（地方整備局）にむけて

- ① 設計変更のシステムどおり変更を進めるためには、受発注者にガイドラインを周知する必要があるため、一回目の三者会議で説明するとともに特記仕様書への記載をしていただきたい。
- ② 例えば関東地方整備局の設計変更ガイドラインで言うと、工事中止が設計変更として認められるケースの例として下記のような点を追記すれば、受発注者共に工事中止の手続きが明確になるものと考えます。

例

ア. 設計図書に工事着工時期が定められた場合や、その期日までに乙の責によらず施工できない場合。また、質問書の回答に示された場合も設計図書と同様とみなす。

イ. 警察、河川・鉄道管理者等の管理者間協議が未了で、〇ヶ月以上の施工不可能期間が想定された場合

キ. 仮設工事、立坑構築など引継ぎが必要な前発注工事からの引渡し時期に差異がある場合

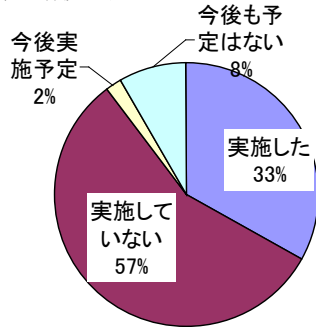
3) 受注者（私たち）のすること

- ① 施策を現場担当者まで周知する。
- ② 受発注者の責任範囲を明確に意識した上で設計変更に対する協議を行っていく。
- ③ 問題点を把握して営業的配慮に固執せず、片務性をなくしていく。

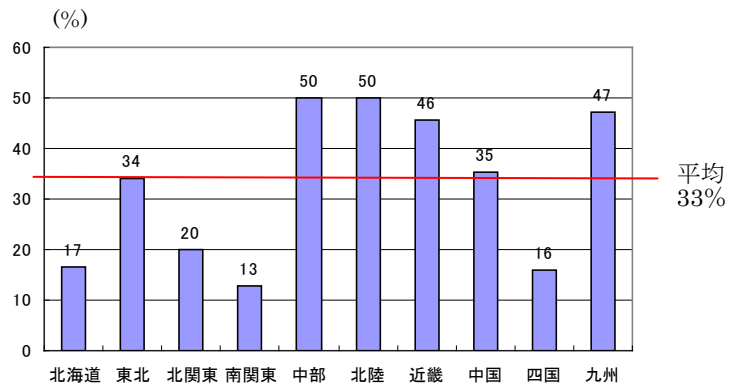
## 5. 三者会議について

### (1) アンケートの結果

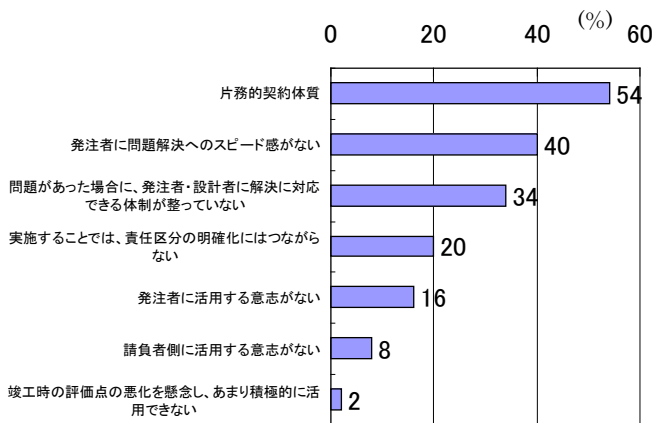
#### ① 三者会議を実施したか



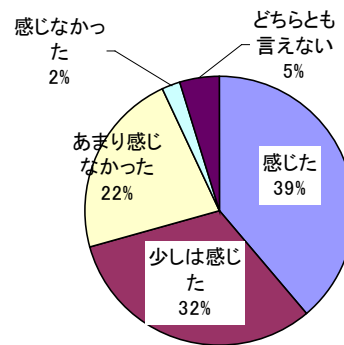
#### ② 地整別三者会議を実施したか



#### ③ うまく運用されていない理由 (n=50)



#### ④ 有効性を感じたか (実施した人 n=85)



### (2) ヒアリングでの意見

- ① 受注者側からの発議により三者会議を実施したが、発注者からは決定権のある人が出席していたため、その場で方向性や結論を出してもらうことができ、非常に有効性を感じた。
- ② 工事事務所の課長クラスで構成されており、そこで判断できることに関しては結論が早い。しかしながら、本局での判断となると、その場では方向性すら結論を出すことができない。また、三者会議で決まっても、最終的に本局の判断があるため、本局の判断が下りるまでは工事に取りかかることができず、工事の手待ちとなることが多い。
- ③ 設計照査の段階で数回実施し、三者で責任区分の分担と成果品の期日を確認したが、発注者及びコンサルタントはその期日を守ることができず、工事を進めるためにやむを得ず受注者で対応した。

### (3) 日建協の提案

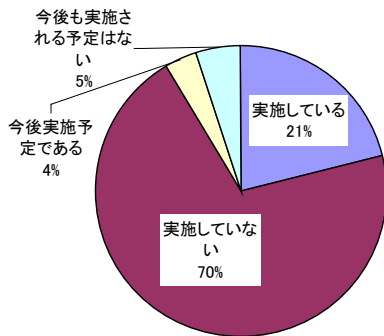
- ① 今後対象工事を増やすとともに、開催回数の制限を無くし、受注者側からの発議による開催を可能とするなど、会議を開催するための柔軟な対応と、その旨を特記仕様書に記載していただきたい。
- ② 技術的判断要素が多い工事（高度技術型提案など）では、決定権のある人に出席していただきたい。
- ③ 片務性排除のためにも、客観的に判断できる人（学識者）の出席や、実施した三者会議の検証をおこない、その結果を情報公開することにより、より有効な三者会議にしていただきたい。



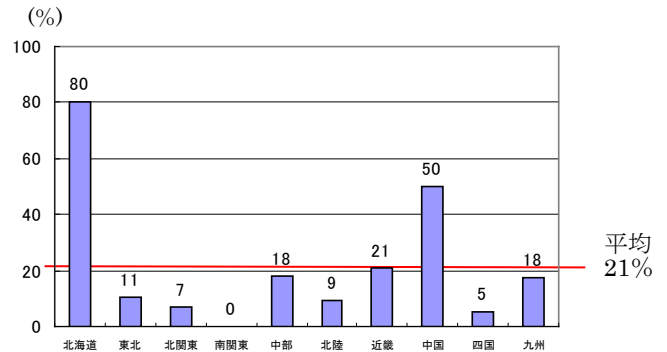
## 6. ワンデーレスポンスについて

### (1) 1. アンケートの結果

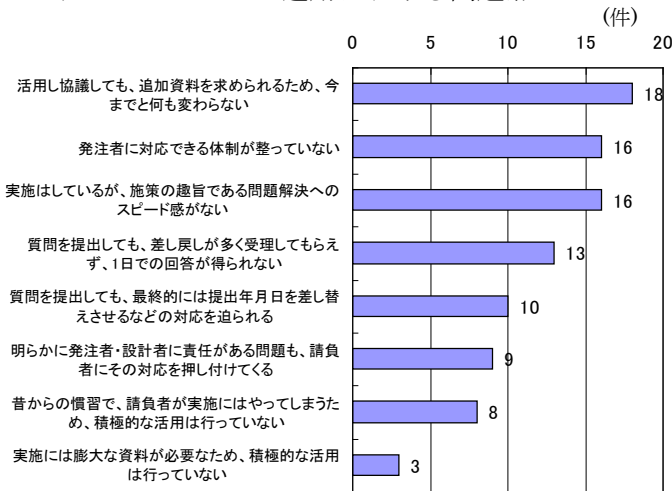
#### ① ワンデーレスポンスを実施しているか



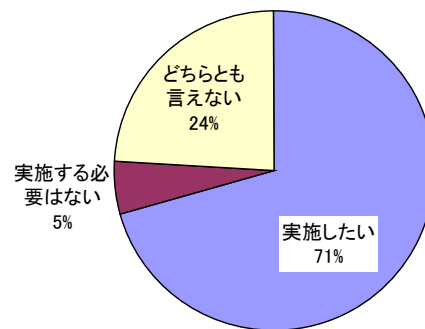
#### ② 地整別ワンデーレスポンスを実施した割合



#### ③ ワンデーレスポンスの運用における問題点



#### ④ 実施した人が今後も実施したいか



### (2) ヒアリングでの意見

- ① 協議事項に対しての迅速な対応は受注者にとって最も歓迎すべきことであり、今後導入を拡大していくべきである。また、ワンデーレスポンスを実施することで、お互いの信頼関係も構築される。
- ② 工事事務所で判断できることの決裁権が小さく、それ以外のことに関しては本局の判断になるため、以前と変わらず対応は遅い。本局の対応を含めたワンデーレスポンスの適正な運用が必要である。
- ③ 北海道では、数年前より発注者の対応が早くなってきていると感じる。しかしながら実績を上げるために、協議終了後にワンデーレスポンスの報告書類を提出させられている。
- ④ 説明のための資料を請負者が作成する必要性は認めるが、過度な書類や差し戻しが多く、積極的にワンデーレスポンスを活用したいと思わない。

### (3) 調査結果及び日建協の提案

- ① まだ試行段階ではあるもののワンデーレスポンスに有効性を感じている方も多く、また今後への期待も非常に高いことから、地域格差を無くすとともに、対象現場を増やしていただきたい。
- ② 工事事務所だけでなく、本局を含めたワンデーレスポンスの実施をしていただきたい。
- ③ ワンデーレスポンスが広がることにより、設計変更など他の問題も解決へ向かうと思われる。
- ④ 実施している北海道では、数年前よりすべてにおいて対応が早くなってきているとの声がある。
- ⑤ 問題点の説明のため請負者が書類を作成する必要性は認めるが、過度な書類を要求することは報告のスピードが遅くなるためしないいただきたい。

## ■参考 施工条件明示の具体的問題点

アンケートに記載された施工条件明示についての具体的問題点を列挙します。

これらの問題が一つでも解決されることによって、受発注者共に施工段階での業務の削減につながると考えます

### ○施策関係

- ・ 技術提案型デザインビルト発注のため、最終目的物の仕様及び路線の提示程度にとどまっており、官々協議事項以外は全て請負者の負担となっており、リスク分担の見直しを必要と感じる。
- ・ 高度技術提案型を採用しており、不測の対応に関する条件明示が不明確である。
- ・ 技術提案の設計・施工条件が変更になった場合の設計変更の取り扱いや設計変更の対象範囲などが明確になっていない。
- ・ 概算数量による発注であり、測量してから設計図書を作成（設計費用は含まれていない）しているが、設計基準が明確でない。

### ○工程関係

- ・ 工事に着手できない工種があるにも関わらず、予めその旨が明記されていない。（7件）
- ・ 隣接工区が完了しないと施工できない工種で、施工開始できる期日が明示されていない。（9件）
- ・ 特記仕様書に記載されてあった隣接工区の引渡し時期が、実際には元々不可能な内容であるにもかかわらず、その対応が記載されていない。（2件）
- ・ 絶滅危惧種(クマタカなど)の営巢による、工事中止の可能性について記載がない。（2件）
- ・ 関係機関との未調整による着手時期の遅れに関する記載がされていない。（2件）
- ・ 地元との約束事の未記入による作業時間の制約の記載がされていない。（2件）

### ○用地関係

- ・ 保安林については解除が完了しないため受注後すぐに工事中止となったが、その項目に関する記載がされていない。（2件）
- ・ 用地の未処理について明示されていない。（13件）
- ・ 工事用地の使用期間が明示されていない。

### ○公害関係

- ・ 河川の水質汚濁対策をしなければならないのに、いっさい設計上では明示されていなかった。
- ・ 環境上の制約による工事規制に対する対応・措置が明確に記載されていない。

### ○安全対策関係

- ・ 埋設管、電柱、既設排水路等の支障物件に関して全く事前協議が行われていなかったことへの、記載がされていない。
- ・ 交通誘導員についての解釈が不明瞭である。（2件）
- ・ 供用線部分での施工があるが、作業可能な日時や制約条件、施工中支障事項の対策案などが明記されていない。

#### ○工事用道路関係

- ・ 施工位置までの工事用道路が完了していなかったにもかかわらず、その件が記載されていない。  
（3件）
- ・ 進入路ルートが明確に指示されてなく、また近隣工場との調整が済んでいないことが、記載されていない。（3件）
- ・ 一般道路の使用において、工事車両の通行が限定されていることが記載されていない。

#### ○仮設備関係

- ・ 仮設備関係の施工条件が不明確であった。（図面、数量等の不一致等）（3件）
- ・ 土留材鋼矢板(他工区施工)の引継ぎ内容について記載がされていない。また土留支保工材料の条件についても記載がされていない。（2件）
- ・ 工事用地範囲が明確に記載されていない。
- ・ 仮設足場の損料日数の考え方についての記載がされていない。
- ・ 指定仮設について設計図書に（参考図としてではなく）明確に表示していない上、特記仕様書にもその記載がされていない。

#### ○建設副産物関係

- ・ 土捨て場の位置が明確に記載されていない。（7件）
- ・ 撤去土砂の仮置場所・位置が記載されていない。（2件）

#### ○工事支障物件等

- ・ 道路占用物件の移設時期が未定となっていたにもかかわらず記載されていない。
- ・ 支障物件の移設について、時期及び施工者が明確に記載されていない。

#### ○その他

- ・ 台船等の供用日数が明確に記載されていない。（5件）
- ・ 材料の仕様、特殊部の施工方法等の記載がされていない。
- ・ 特記仕様書のなかに「支障のないように」とか「機能を損なわないように」とか明確な仕様が記載されていない。（3件）
- ・ 質問書で施工条件について回答を求めたが、回答の殆どが「設計書のとおり」「適宜判断されたし」で明確でない。
- ・ 発生品の仮置場所、運搬方法等の記載がされていない。