

発注者責任を果たすための今後の建設生産・管理システムのあり方に関する懇談会  
維持管理部会（平成 30 年度第 1 回）議事要旨

日時：平成 30 年 12 月 12 日（水）10:00～12:00

場所：中央合同庁舎 3 号館 10 階 共用会議室 A

委員からの主な発言

**資料 2 維持管理に関する現状と課題、本部会のテーマについて**

- ・維持・補修の中身は技術的に違うが、それぞれの言葉が必ずしも区別されておらず、整理が必要では。
- ・長期保証制度の指標値と違約金・回復措置との関係について何か基準等はあるのか。
- ・構造物のメンテナンスでアセットマネジメントを考えてはどうか。
- ・除雪を伴う通年の維持は、地域に関するノウハウが重要。また、除雪費用は実際の人工で払う役割に近いので、1 者応札や落札率について、一般土木と単純に比較できないのではないかと。雪の降り方は地域によってバラツキが多い点もふまえて議論するべき。
- ・1 者応札の割合は地域により状況が違う。それぞれの地域でどう考えていくかが維持・修繕で重要。

**資料 3 - 1 ①災害時の対応について**

- ・災害は毎年起こりうる。災害時にテックフォースで応援に出ると直轄工事の通常業務の人員が少なくなる。通常業務にしわ寄せが来ないように国として定員増など体制強化を適切に行うべき。  
また、全国・ブロック企業と地域建設業で異なるマーケットに区分すべきという意見があるが、大手企業であってもアスファルト合材プラントを全国に配置し人と資機材が配置するなど地域密着型企業であることを考慮して、全国企業と地域企業が連携して対応できる協定にしてはどうか。
- ・災害時だけでなく、平常時から維持管理の備えについて取り組むことが重要。「地域の守り手」を単なる言葉だけでなく、位置づけ・施策を検討すべき。また、災害に対する一連の体制について、特に地方公共団体の入札契約について栃木県のような弾力的な運用ができないか。
- ・工事中心の議論だが、設計業務を含め地方自治体が脆弱になってきているので、災害時の発注業務は国が一括して対応した方がいいのでは。国と地方の指示の一元化、協会との窓口の一本化は検討できないか。
- ・災害協定は一般的な内容であり、具体的に過去の事例・データを整理して理解する必要がある。
- ・地方公共団体等に災害時の状況を理解してもらうための研修・情報発信が必要。また、働き方改革について災害時の工事には特例があるが、測量設計業務にはないので検討すべきではないか。
- ・熊本の震災ではエリア分けを行ったが、技術者不足等で準備に時間がかかることが問題となった。稼働中の工事の一時中止を行うことができれば、全国から迅速な対応ができるのでは。

**資料 3 - 1 ②入札契約方式の改善**

- ・性能規定発注方式で発注者の負担が減るのは、品質が受注者にお任せになっているということか。また、修繕工事の優先順位について技術的に重要であるが、どう考えているのか。
- ・入札契約制度は、一律的な方式を強制しない方が良く、生産性が悪い、業務内容が厳しい、路線や地域状況に精通していることが求められるといった維持工事の特性を考えると 1 者応札や現状に合わせた高い変更率も許容されるのでは。

- ・配置技術者の要件は、人員の確保が困難なことや、若手が育たないことから、同等の技術者のレベルを下げるべきでは。

#### 資料3-1 ③修繕工事の品質確保について

- ・台風等の対応では除雪ほど払われないので、改善するべきでは。
- ・維持工事の成績評定のアップや表彰等のインセンティブが必要では。
- ・修繕の変更費用を適切にするべき。また、条件明示を今後も続けるべきでは。
- ・技術的な難易度だけでなく、住民対応や夜間作業、安全等のソフト面も評価するべきでは。
- ・地域要件は重要と考えるが、過度な要件は必要ないのでは。
- ・修繕工事は設計者と施工者が同時期に関わっていると、設計思想や内容がわかっているのが良いのでは。また、別のコンサルに引き継ぐ場合、留意点を引き継ぐことが重要。
- ・設計は、高速道路会社や JR はインハウスにて設計技術者が施工関与を行って進めているが、国交省や地方公共団体はこの先どうしていくのか。
- ・設計の受注者が工事段階で関与する方式の場合、工事段階での受注義務や受注の努力義務を設計契約の段階で定めておくことなどが考えられる。また、工事段階で設計者が関与する際に施工者との間でトラブルにならないよう、工事段階の契約では、設計者がどのような場合にどのような指示ができるのか等、業務内容を定める必要がある。

#### 資料3-1 ④長期性能保証制度の運用改善

- ・インセンティブで5年後の加点はいいのではないか。ただし、長期雇用に対する人事上の問題などが発生するので、検討すべき。
- ・長期性能保証制度は不確定要素が多いので、修繕工事では時期尚早ではないか。また、自社の施工した箇所の状況や他社の状況が分からなくては性能保証を行うことはできないため、舗装点検の詳細なデータを公表すべき。

受注者が施工しておらず責任をもてない範囲まで、基準を超えると企業に説明責任がかかる点の改善が先ず必要。

- ・PC 橋梁は長期的に品質が安定しており、問題がある場合は比較的早い段階で確認できるため、長期性能保証制度を拡大してはどうか。
- ・長期性能保証制度の中身は構造物でずいぶん違うので、それぞれの構造物の特徴を把握して運用することが必要。トンネルや河川等に対する高度な判断も増えてくるので、少しわけて考えないと無理があるのではないか。

#### 資料3-1 ⑤道路除雪における積算方法等の改善

- ・天候デリバティブは1つの案として良い。

—以上—