

平成26年9月 長崎県土木部と本会土木委員会との意見交換会 提案事項(土木)

一般社団法人 長崎県建設業協会

番号	提 案 事 項	提 案 理 由	回 答
1	現場の状況に合った積算及び変更について	当初の積算は標準的な現場として積算されているが、実際の現場状況がこれと乖離している場合が多々ある。一例として土砂運搬路の路面状況が悪い、直接積み込み運搬が出来ないため、二次掘削積み込みの発生、設計計上されているクレーン規格では作業ができない等がある。また、労働者不足により、標準書に記載されてある日当たり施工量の確保が困難になっているのが現状である。 現状を踏まえた設計図書の作成とスムーズな変更をお願いしたい。	適切な工事の積算については、各地方機関に対して、先ずは現地をよく見て積算をするように要請しているが、今後も各会議を通じて同じような要請をしていきたい。記載されている実際の状況であるが、ご指摘のような内容であれば協議の対象となるので、監督職員の方と十分協議して頂きたい。スムーズな変更については、共通仕様書に設計図書の照査という項目がある。その中には、契約書の18条、施工前に現場と設計図書に乖離が無いかを照査することとなっている。その照査をして頂いて不備があれば、その時点で発注者と協議して頂く。事前に協議して頂く事によって、今後の現場の施工計画の立案であるとか、現場の施工であるとか、スムーズな変更につながっていくのかなと思うのでよろしくお願いしたい。
2	総合評価方式の入札について	提出する技術資料は、電子入札システムを使った提出方法にしていただきたい。 技術資料を全て電子入札システムで申請できるようにサーバーの受入容量を5MB（現行は2MB以内）程度にしていきたい。	県は2MBまでデータは良いとしているが、これについては、2MBを超えると暗号化が難しい。要望の趣旨については理解出来るので、他県の状況を勘案して今後検討したい。紙で統一するのか、電子で統一するのかどちらかにしたいという思いでやっていきたいと考えているのでもう少し時間を頂きたい。

番号	提 案 事 項	提 案 理 由	回 答
3	設計変更（工種レベル2）について	よりよい施工を行うために設計変更は不可避であると考えるが、受注者としては、当初想定していない工種が増加し、新工種の施工計画作成や新規の施工手配など、大変苦労している。このことを踏まえ、すでに国交省発注工事における設計変更（工種レベル2）については、請負率を考慮しない設計予定価格で変更が行われている。早期の検討及び導入をお願いしたい。	国交省は 22 年度まで新規工種であっても請負率を掛けていた。23 年度に総価契約単価合意方式を導入。導入に当たって、新規工種については、変更時の価格でいきたいと思いますという事が契約書に載っていると思う。 本県では、総価契約単価合意方式は導入していないが、品確法が一部改正されたので、それに併せていろんな入契法が提案されると思うので、その内容を見ながら県としても検討したいと考えている。
4	トラッククレーンの移動経費について	対馬では、25 t 以上のトラッククレーンが公道上を移動する場合、その前後にパトロールカーを配置するよう指導があるため、その経費の計上をお願いしたい。	誘導車の経費については、運搬費の中で計上されるところであるが、クレーンの規格によっては共通仮設費率に含まれるもの、積み上げ積算を行うものの2つに分かれる。共通仮設費率の中に含まれるものについても、分解・組み立て輸送費用について計上されている。積み上げについても、分解・組み立ての積算を積み上げで行う。その中に特大費割り増しという項目があるが、基準書には、その輸送車に要する費用は、特大費割り増しに計上されている。という書き方となっている。率の中でも、分解組み立て輸送、この中には当然特大費割り増しに含まれる部分があるかと思うので、率計上されている分についても、積み上げ計上されている分についても、誘導車の費用については、すべて積算計上されていると考えている。

番号	提 案 事 項	提 案 理 由	回 答
5	交通誘導員の設計単価について	交通誘導員の設計単価は、8,400 円であるが、実際は 11,000 円となっており、差額が大きいため単価の見直しをお願いしたい。	設計労務単価の 8,400 円は、建設労働者の賃金相当額である。例えば、交通誘導員の会社に支払う金額は、福利厚生費まで含めた金額になる。8,400 円には労働者分しか入っていないくて、工事の中の共通仮設費・現場管理費の中で福利厚生は積み上げられている。交通誘導員 B は設計労務単価が 8,400 円。設計労務単価と法定福利費を含めると 11,800 円になる。11,000 円で請求されているのであれば、適正に請求されているという判断が出来ると思う。
6	チェーンソー伐開の単価について	チェーンソー伐開の設計単価は 72 円／㎡となっており、実勢単価との差額が大きいため、単価の見直しをお願いしたい。	チェーンソー抜開の歩掛については、林野庁の歩掛を準用している。国の会議等を通じて実態と合わないという話をしていきたい。先ほどの話で、急傾斜地が合わないという話が出たので、勉強しないといけないと思っている。
7	製作ヤードの明示について	特記仕様書に明示のあったブロック製作ヤードが、すでに他の工事で使用されており、受注後、他の場所を探さなければならなくなったケースがある。工事発注前に発注者側で使用状況の確認を確実に行っていただきたい。	発注に当たっては、特記仕様書に設計条件明示をしていると思う。指摘のとおり実態と条件明示が合わない事については、会議等を通じて地方機関には、現地状況に合った条件明示をするようお願いしているが、まだまだ改善の余地はあると思うので、これも引き続き会議等で地方機関に粘り強くお願いしていきたい。

番号	提 案 事 項	提 案 理 由	回 答
8	2次離島の労務者輸送費について	奈留島、花島、久賀島等の2次離島は、労務者の輸送費が多大なものとなり、また、定期船の発着時刻の関係から、労務時間が制限される。ついては、2次離島への労務者輸送費の計上及び作業時間に即した工事費の割増をお願いしたい。 港湾土木請負工事積算基準では、直接工事費に（+1.0%）の補正、土木工事標準積算基準書では、時間的制約状況の程度による補正割増し係数（1.06~1.14）での設計計上を確実に実施願いたい。 また、労務費輸送費のフェリー代は、実費の積上げか、港湾土木請負工事積算基準で、海上輸送に要する補正は適用できないか。 本県は、有数の離島県であることから、国へ2次離島補正の働きかけをお願いしたい。	離島の現在の積算手法は、土木・港湾も同じ積算書を見ているが、共通仮設費率の中で1%加算、現場管理費率の中で0.5%加算で積算している。今提案されているフェリー代については、基準書の現場管理費に記載してある項目に、通勤等に要する費用は現場管理費に含まれているという記載がある。これまでの積算でいくと、現場管理費の中に通勤等に要する費用は含まれているので、フェリー代についても現場管理費率の中に入っているという事になる。また、時間的制約を受ける場合の労務の割り増し補正は、基準書を見ると限定して書いてある。4つ項目がある。元々は国道の運用だと思うが、地域に工事の話をした時にこの時間帯しか工事したら駄目等制限をされたとか、警察からここは住宅密集地なので夜間工事は夜12時から朝5時まで等の制限を受けた等、そういう制限を受けた時に、時間制割増賃金を計上して良いと記載されているが、指摘のように本県では離島を含め、2次離島まであるので、国の歩掛については国へ、長崎県は2次離島が多いという話をしたい。また、時間制割り増しについても、まだまだ勉強の余地があると思うので、県でも勉強したいと思っている。

番号	提 案 事 項	提 案 理 由	回 答
9	歩掛の改善について	厳しい予算の中で仕事をしており利益が出ない。最初から一般管理費（10 %）がない形である。きちんとした歩掛があれば利益が出せるはずである。直接工事費が上がらなければ諸経費も上がらない。労働基準監督署も安衛法に基づき指導するが、それに対応できる安全経費が出ない。 歩掛見直しを労務費調査みたいな形に出来ないのか。労務費調査と歩掛調査のダブルスタンダードで取り組んでいただきたい。	長崎県の歩掛については、国の歩掛に準じて作成している。国の歩掛の改正方法であるが、先ず施工形態の変動を確認するために毎年モニタリング調査と動向調査、合理化調査が実施されている。その調査の中で実際の施工形態、例えば、人数が変わっているとか、機械が変わっているとか、時間が変わっているとか、そういうのを調査して見つけた時には順次改訂に向けて作業をやるという風な事を聞いている。モニタリング調査については、この工事を抽出して下さいというお願いがある。県の方でその工事を抽出して、調査票が送られてくるので、皆様方の所に届いている事があると思う。
10	工事中止の問題について（天災による工事目的物の損害負担の件）	工事途中に地滑りなど災害があった場合における工事目的物の損害について、契約書では発注者は当該損害額のうち請負代金額の100分の1を超える額を負担しなければならないとあり、1 %を超える部分しか見ない。契約金額が大きい場合、請負者としては例え1 %といえども大きな金額となり負担が大きい。下請け契約をしていたとしても約款では事実上元請け負担となっている。 しかしながら、この場合、コンサルの設計が適切であったのかどうかというのも勘案しなければならないのではないのか。手落ちはなかったのか。あまりにも施工者がリスクを負っているのではないのか。	ご指摘のとおり、契約した時点で不可抗力の損害については1 %の負担というのは生じている。少しでもリスク負担を減らせる方法として、共通仕様書の方に設計図書の照査をやって下さいと・・・。それは契約書の18条に基づいて不備があれば発注者と協議して下さいとなっている。加えて、これは設計が間違っているという話になれば、特記仕様書に三者会議という項目があるが、対象でなくても受注者の方で会議を開催して貰わないと困ると申し出れば、発注者・コンサル・受注者で会議が出来る。どこに原因があるのか、例えば、設計がまずければコンサルに設計のやり直しをさせるのか、発注者で設計のやり直しをするのか、或いは受注者にお金を負担して、設計して貰うのかという選択があると

番号	提 案 事 項	提 案 理 由	回 答
			思うので、先ずは受注されて設計書と現地の状況が合ってるかを確認して頂いて、合っていない場合には発注者と協議して頂きたい。
1 1	安全経費について	NO.9との関連であるが、設計歩掛の日当たり作業量が実態と乖離している。 乖離している原因は、歩掛そのものと厳しい作業環境（天候、近隣住民への配慮、交通規制等）の現場条件があり、それに伴い安全管理に関する要求も高度になり、共通仮設費の率分の安全費がどの程度の割合かは不明だが、過度な負担になっているのも事実である。 現場では、工期の問題もあり、歩掛でいう日当たり作業量に近づくよう努力すれば負担が生じるのは必然であり、事故のリスクも高まる。 労基署の安全に対する要求も高度化しており、具体例を挙げれば、重機災害等、重大災害につながるものについては、誘導員を配置するよう指導される。 重機オペレーターより直接作業箇所が視認できないか、障害物があるクレーン・バックホウ作業は誘導員が必要であり、誘導員についても作業能力を備えた普通作業員以上の能力がなければ誘導することは困難であるため、労基署が指導する狭隘な場所、重機オペレーターより直接視認できない箇所、障害物がある場合は、普通作業員以上で積上げ計上をお願いしたい。	当然、労働基準監督が所管する安衛法・安衛則に関する事については、安全費の中に含まれているものと判断しているところである。特に長崎県でいくと、工事中の安全管理というのがある。その中に、土木工事安全施工技術指針：国が出しているものであるが、これを参考にして工事の安全に留意して現場を管理しなさいという風に記載されている。安全施工技術指針の中身を見ると、現場の状況に応じて監視員・誘導員を配置する事という風に記載されているので、この経費については、共通仮設費率の中に含まれているという風に判断している。