

CM方式の本格導入議論へ

直轄で「アットリスク型」など

試行導入にあわせ課題検証

発注者責任懇

国土交通省は、発注者責任懇談会の「品質確保専門部会」初会を6日に開き、公共工事でのCM方式の有効性と本格的導入に向けた課題検討に着手した。今年度内に省直轄事業でCM方式を試行し、施工者とCMRのリスク分担のあり方やファイ設定、導入効果などを実際のプロジェクトの進行にあわせて議論していく考え。直轄工事のCM導入はこれまで試行している「発注者支援型」のほかに、セネコンが従来行ってきた施工者のマネジメントをCMRに担わせる「アットリスク型」を予定。CMファイについては、予め設定したGMP（最大保証価格）を下回る場合のインセンティブ付与も視野に入れている。同省は受発注者マネジメントの新しい形態を自指すとしており、業界側の動向が注目される。

国土交通省は、発注者支援型とアットリスク型の活用が想定される工事ケース、導入効果・課題を整理し、対応方針案を打ち出した。発注者サイドの監督業務体制を補完する発注者支援型CM方式は、美濃関JCT（中部地整）、信濃築堤（北陸地整）、森吉川ダム（東北地整）、胆沢ダム（東北地整）の各直轄工事ですで

に導入されている。CMRによる円滑な施工確保、VE提案による工事合理化などのメリットが確認されている一方で、工事特性や発注者ニーズに応じたCMRの選定方法、VE提案を求める場合のインセンティブの仕組みなどに課題を残している。また、これまでの試行では契約範囲設定などの課題もみられた。だが、「CMRによる

を試行導入の狙いとしていた。活用対象は、低価格入札や品質悪化が想定される工事、専門工事業者が数多く参加する工事としている。

これまで元請が担ってきた施工管理をCMRが行うことで、工事コストの透明性向上や専門工事業者に対する適正な対価支払いが期待できるとしている。また専門工事業者の評価を加味してCMRの評価・選定を行うため、インセンティブ効果による品質向上を生み出すとみている。省直轄ではこれまで、清洲JCTと、西中高架橋（中部地整）の2件で工事統括企業がCMと施工者を兼任する「施工者によるマネジメント」を試行している。分離発注

により専門工事業者への費用日払いの透明化などに効果が得られた一方、

▽現場管理費・共通仮設費の内訳が不明確▽統括企業による自社有利のマネジメント（プロジェクト）が最適化しない▽専門工事業者の増額要求により工事統括企業が増額になる（全体工事数量から両業者の間接経費を算定しているため）▽施工・工程調整での工事統括企業と専門工事業者の意見対立（両者間に契約関係がないため）などの課題が明らかになっている。

アットリスク型導入では、工事に対する責任をCMRに集約させる手法により、施工者マネジメントの詳細な検討も欠かせない。今回のアットリスク型導入では、GMP（最大保証価格）を設定し、これを下回った場合に、GMPと工事費の差額の一定割合を支払うことでインセンティブを与える仕組みも想定。CMRのリスク分担の検討とあわせ、CMファイのあり方を明確していく方針。品質部会は9月に第2回、来年度に第3回を予定。CM方式の直轄試行導入の状況にあわせ、業界関係者等にアットリスク型も行うとしている。