

【要望事項】

「施工条件・範囲リスト」（標準モデル）の活用による元請・下請間の工事契約適正化について

【要望趣旨】

現下の建設産業は、建設市場の急激な縮小に伴う過剰供給構造を背景に受注競争が激化し、ダンピングや指値が横行しており厳しい経営環境にあります。現行の建設生産システムの中で、発注者、設計者、元請業者、専門工事業者がそれぞれに果たすべき役割と責任が曖昧となり、加えて元請業者と専門工事業者の合理的な分業関係も崩れてきており、不明確な状態で契約、着工して後日トラブル発生の原因になっております。

今般、建設業界が公共工事の契約で大きな問題として掲げている、施工条件明示や設計変更の問題解決に向けて、地方整備局に発注者、設計者、元請業者で構成する「三者協議会」を設置して「設計変更ガイドライン」を策定したところでありますが、その主たる内容についてご教授方お願いします。

このように施工条件明示や設計変更問題に関して発注者と元請業者間では一定のルール化が図られたところであります。一方、元請業者と専門工事業者間での施工条件明示や設計変更問題が残された課題であります。

この課題を解決する一つの方法としては、「建設生産システム合理化推進協議会」（中央システム協）が元請業者と専門工事業者間における工事見積条件の明確化を図る観点で作成した、「施工条件・範囲リスト」（標準モデル）の積極的な活用が有効であります。

しかしながら、建設業界の過剰供給構造を背景にしたダンピング受注が横行している中で、元請業者の専門工事業者への発注に当たっては標準モデルが活用されておりません。その結果、工事価格は「指値」になるばかりか、追加工事代金の不払い、施工責任の押し付けなども発生しており、また、工事完了後の下請代金精算時に建設廃棄物処理費用や駐車料金等の名目で赤伝処理を行って、一方的に差し引いている現状にあります。

国土交通省は、総合政策局長名で「中央システム協申合せ事項の周知」や「下請契約における代金支払の適正化」等で定期的に通達を発しておりますが、標準モデルの活用義務付けや罰則規定等がなく努力目標にとどまっているため、元請業者が活用しておりません。

このため、全構協は、建専連や他の作成済み団体とも連携を図りつつ、平成17年度事業の重点活動として標準モデルの活用に向けた運動を積極的に展開しておりますが、行政サイドにおいても単に通達を発するだけではなく、フォローアップの観点から施工体制Gメンや発注者による立入調査並びに発注者の現場監督官などを通じて、元請業者、特に認識が薄い元請現場代理人に対して標準モデルの活用を図るよう強力にご指導方お願いします。

【要望事項】

公共工物品確法施行に伴う建設産業の健全な発展について

【要望趣旨】

公共工事に関しては、これまで価格競争が原則とされてきましたが、「価格のみの競争」は時として行き過ぎた低価格入札を生み出し、品質の良いものを作ろうとする企業努力を損ない、結果として品質の低下を引き起こす恐れが生じておりました。

今般、「価格と品質で総合的に優れた調達」を目指す「公共工物品質確保法」が本年4月に施行され、法律に基づき公共発注者が取り組むべき事項を定めた「基本方針」が8月26日に閣議決定されました。この基本方針の中に「公共工事の品質確保に当たっては、工事を施工する専門事業者や技能労働者の能力が重要な要素であることから、これらの者の活用が促進されるとともに、下請に係る請負契約が対等な立場で公正に締結され、履行されるなど元請と下請の関係の適正化が図られるように配慮されなければならない」と謳われております。また、国土交通省直轄工事における品質確保促進ガイドラインが9月30日に策定・公表されました。

今般の法律施行を受けて国土交通省は、平成11年度に試行を開始し平成16年度で総発注金額の2割で実施された「総合評価方式による入札契約制度」を、平成18年度には5割超まで拡大することにしております。「総合評価方式」は、価格以外に建設業者の持つ技術力や創意工夫を適切に評価して競争に反映させるものであり、ダンピング等の抑止効果が期待される一方、課題としては総合評価を行う際に発注者による恣意性の排除と、技術職員がいない又は不足している脆弱な一般市町村への支援・普及などが上げられます。

ご承知のとおり、現在の建設生産システムの中で、発注者、設計者、総合事業者、専門事業者がそれぞれ果たすべき役割と責任が曖昧になっており、また、総合事業者と専門事業者の合理的な分業関係も崩れています。専門事業者は、建設ものづくりの中核的な役割を担っておりますが、価格競争の激化を反映して、未曾有の厳しい経営環境に直面しております。更に、技能労働者の賃金低下など雇用労働条件の悪化に繋がっており、技術・技能力の維持が困難になるなど建設生産システムの根幹を揺るがす事態を招いております。

つきましては、この法律の施行により、公共工事に係る品質確保が図られることはもとより、現下のダンピング受注や指値発注の横行が是正され、元請・下請関係の適正化を通じて建設産業の健全な発展が期待されることから、次の事項につきまして格別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

1. 技術提案を行った専門事業者に対するインセンティブの付与

国土交通省は、直轄工事発注に当たり総合評価方式を拡大することとしている。

その際、総合事業者に対して技術提案を求めることにしている。しかしながら、総合事業者が発注者に対して行う技術提案には、専門事業者の施工能力などを背景にした技術・創意工夫も多く含まれることから、提案した専門事業者

者に対するインセンティブが実質的に働くような施策を確立する。

2. 元請・下請関係の合理化

元請業者と下請業者の合理的な分業関係が崩れている中で、元請業者と下請業者間においては、指値発注、追加工事代金の未払い、赤伝処理による一方的差引など、片務的な請負契約が存在している。公共工事品質確保法の基本方針に「下請に係る請負契約が対等な立場で公正に締結され、履行されることが必要」と謳われている。片務的な請負契約の是正に向けて、発注者の施工体制台帳等を活用した点検や、業行政担当者の立入調査等を強化するとともに、発注者と業行政担当者がより一層連携を密にして、元請・下請関係の適正化を図る。

3. 基幹技能者等の評価・活用

公共工事品質確保法の基本方針に「品質確保に当たっては、技能労働者の能力が重要な要素であり活用を促進する」と謳われている。基幹技能者を始めとする技能労働者の公的評価と現場常駐制度などを創設し、技能労働者が夢と希望を持って生涯を託せる建設産業を構築する。

4. 施工会議・安全会議等への専門工事業者の参画

建設現場で直接施工を担っている専門工事業者の工事責任者こそ、実践的な経験などを踏まえた建設的な提案ができるため、発注者と受注者である総合工事業者間で開催している施工会議、安全会議などに専門工事業者を参画させる。

5. 入札ボンドと支払保証制度（ペイメントボンド）の導入

不良不適格業者の排除を図りつつ公正な競争環境を構築するため、経営事項審査制度に加えて第三者機関が評価・審査を行う入札ボンド制度を導入する。また、総合工事業者の倒産に伴う下請代金債権の保全措置として、支払保証制度（ペイメントボンド）を導入する。

第127回定例意見交換会

【要望事項】

専門工事業界による「適格・優良業者選定制度」の行政施策への反映について

【要望趣旨】

国土交通省は、建設業法や入札契約適正化法を始め、建設産業政策大綱、建設産業再生プログラム、建設産業構造改善推進プログラムなどに基づき、「不良・不適格業者の排除の徹底」を重点課題に掲げて各種の施策が展開されてきました。

また、「価格と品質で総合的に優れた調達」を目指す公共工事品質確保法が成立・施行されたところであり、公共工事の品質確保を図るためにも不良・不適格業者を徹底して排除することが必要であります。

建設業法に基づき、公共工事の入札に参加しようとする建設業者は、その経営に関する客観的事項について国土交通大臣又は都道府県知事の審査（経営事項審査制度）を受ける義務があります。

しかしながら、下請業者として直接施工を担う専門工事業者の企業力等を客観的に評価する制度がないことから、平成14年8月の第124回定例意見交換会において専門工事業版第二経審制度の創設を要望したところでありますが、「経審制度は、公共発注者のために業者選定の一つの目安にすぎず、あくまで一つでよい」旨の回答がありました。

専門工事業者を客観的に評価するとともに、自ら企業力の向上につなげるものとして「専門工事業者企業力指標（ステップアップ指標）」が作成されております。

今般、全基連は基礎工事業界の自主的な取り組みとして、施工規模、施工技術、提案能力、保証能力などの評価項目で構成する、主として施工力に主眼をおいて企業力を評価するものとして「適格・優良業者選定制度（仮称）＝業界版経審」の創設に向けて検討委員会を設置して作業を進めたところであり、今後は基準委員会や審査委員会の審議を経て、年度内には制度実施を目指しております。また、同制度をサポートするツールとしてIT活用による①適格・優良業者データベース、②標準見積書作成アプリケーション、③企業力検索システムなどの構築も併せて行っております。

つきましては、同制度の多方面にわたる周知と利用を図るため、国土交通省のご協力・ご支援をお願いいたします。

【要望事項】

大型移動式クレーンの分解・輸送・組立に要する費用負担について

【要望趣旨】

国土交通省道路局は、昨年3月末、「特殊車両通行許可制度の厳格な運用を目指して」と題する文書を公表し、平成16年度後半からその取組みを一層強化する方針を打ち出しています。

この背景には、全体交通量の1%にも満たない重量超過車両の約7割が、特殊車両通行許可制度に基づく無許可や許可条件違反など、道路管理者が想定していない違反状態で走行している状況にあり、その結果、橋梁や舗装の寿命を縮めるなど道路に甚大な悪影響を及ぼすとともに、時には重大な交通事故を引き起こしているためとされています。

大型移動式クレーンは、車両制限令等で定められた制限数値を超えることから、その輸送に当っては、機種毎に定められた固体に分解したうえで輸送し、当該工事現場で組立を行ってから、工事の施工を行うこととされています。(当然ながら、工事完了後は、再び、分解・輸送・組立作業が行われます。)

しかしながら、償却費をも無視した元請からの「指値」の現状の中で、分解・輸送・組立に要する経費及び特殊車両通行許可申請手続きに要する経費等は、専門工事業者のサービスとされ、ほとんど受領できておりません。この分解・輸送・組立に要する付随的な経費は、直接工事費をも上回る場合もあります。

今後、各種工事の施工にあたり、現在の工法に大きな変化が無い限り、また、団塊世代の大量退職時代いわゆる2007年問題等を目前にして、工事現場での移動式クレーンの果たす役割は、より増加することはあれ、減少することは有り得ないと自負しているところでもあります。

しかしながら、元請の償却費無視等に起因する新機種への更新不能や排気ガス規制問題等に起因する稼働不能により、近い将来、都市圏等人口密集地で稼働できる移動式クレーンの台数は大幅に減少し、各種工事の施工に大きな影響を与えることは必定であります。

更に、今回の道路管理者による取締強化に対応して法令順守を徹底した場合、建設場重業者として、現今の元下関係下での経営は、到底成り立ち得ません。

さて、先般、本件に関し、法治国家の一員である協会としましても法令順守を徹底すべく、多くの関係者のご協力を得て「大型移動式クレーンの分解・輸送・組立マニュアル」を作成し、国土交通省をはじめ地方公共団体や関係公団、大手民間企業等を含む主な工事発注者、及び設計・コンサル関係者、並びに元請建設業者等の工事関係者に無償提供し、もって、本件への理解を得るよう努力しているところであります。

国土交通省に置かれては、①道路管理行政を司る立場から、車両制限令等の趣旨を、車両運行関係者だけでなく、各種の工事(公共工事、民間工事を問わない)関係者に広く周知願うとともに、②工事発注者の立場から、共通仕様書等の中に車両制限令の遵守等に伴う費用負担に関する一項目を明記願いたく、さらに、③建設業行政を司る立場から、ゼネコン等の元請企業に対して、発注者が既に積算・計上している費用を、直接施工する専門工業者に適切かつ速やかに支払うよう、ご指導方よろしくお願ひいたします。

【要望事項】

鉄筋の複数メーカーの共用使用の容認について

【要望趣旨】

鉄筋材料に関する「複数メーカーの共用使用」の容認をお願いする理由は；

- (1) コスト縮減への自助努力の限界
- (2) 多種にわたる材質・強度等の異なる材料の増加
- (3) 加工場（ストックヤード）の確保及び管理上の困難性
- (4) J I S規格適合品の使用

があげられます。

共用使用に際しては、細径鉄筋（D10－16）と太径鉄筋（D19以上）に分ける必要があります。

細径鉄筋については

- (1) 加工場での細径鉄筋の全体に対する比率は60－70%
- (2) 重ね継手である

等の点から、共用使用を容認できる環境は整っています。

一方、太径鉄筋については、細径鉄筋同様容認できる技術的環境には十分ありませんが、

- (1) 一般に特殊な継手を使用される
- (2) 各種仕様書等との整合が求められる

などにより、当面は工事毎等個々の対応にゆだね、現在進行中の全鉄筋と関係諸機関・団体と研究作業の結果を待って、共用使用の容認を要請することが適切と判断しています。

鉄筋業界の現状の対応としては、自己防衛のための「材料メーカー指定」が関東地区で90%以上にまで及んでおり、加工の流動化も含めてその対応にも限界が見えており、共用使用容認の要請は一層強まっています。

共用使用のため独自に基準を設けて対応しつつある企業もありますが、全鉄筋としても、一般的に適用できる「共用使用のための加工場管理（出入庫、在庫、産廃処理等）の基準・指針」を作成中であります。

以上のように、鉄筋の複数メーカーの共用使用に対しては、適切な加工場管理基準等により運用される素地は鉄筋業界として整いつつあるという現状と頭書に示した主要な理由を併せて、ぜひ容認をお願いする次第であります。

なお、許可の使用については、「混合」にはなぜ何でも混ぜるという消極的な意味合いを持つことからの誤解を避けるため「共用」という表現にしたことを申し添えます。