

# 第1回 港湾・空港工事のあり方検討会 議事概要

日 時：令和3年4月28日（水） 10：30～12：00

場 所：（一財）港湾空港総合技術センター 2階会議室 および Web 会議

## 1. 主な議事

○事務局より、検討会の設置目的及び検討内容等について説明をした後、委員による意見交換を行った。

## 2. 主な意見

### 【全体を通しての意見】

○適正な工期設定のガイドライン（以下「ガイドライン」という。）を策定することは業界としてはありがたく、大いに期待している。

○ガイドラインには、適正な工期の設定がなぜ必要なのかについて受注者・発注者双方の立場から明確に記載し、お互いに必要性を理解することが重要である。

○発注者が工期を設定する場合の前提となる情報については、すべて明らかにする必要がある。

○ガイドラインには、港湾工事は気象・海象条件に大きく左右されることや、大型の作業船等の配置が全国的にも限られており、これらの機材を使用する必要がある等の特殊性を考慮する必要がある。

○ガイドラインの対象は公共工事、民間工事の両方とのことだが、まずは公共工事である港湾・空港工事において適切な工期設定の事例を作り、民間工事についてもこれに倣って適切な工期設定が行われるような検討が必要である。

○発注者側が設定した工期に関し、工事契約後、速やかに受発注者による工期に係る協議を行い、必要であれば現地着手前に工期変更を伴う契約変更を行う。

○ガイドラインの運用にあたっては、工物品質確保調整会議等の受発注者間における議論に反映されるようにする。

○港湾工事には様々な工種があり、1つの元請事業者にも多数の下請事業者が関与しているため、下請事業者も工事全体の状況や現場条件について把握することが出来るよう、工物品質確保調整会議に下請事業者も参画出来るようにする。

○天候等の不確定であり不可抗力的な要因を取り込んだものが「適正工期」であり、例えば天候不良による工期の遅れについては、品確法においても発注者側がリスクを負うことになっている。しかし、実際にそのような運用を行うのは困難ではないか。工

期は実労働時間であるとの認識に切り替えなければ、単なる理念で終わってしまい、現場での運用ができなくなる。実作業時間が工期の核になるべきであり、「実作業時間で工程を組むときに、どのくらいの期間が適正か」の判断を、誰がどのような基準で行うかが課題である。

○ガイドラインの策定にあたって、適正な工期を設定するために必要な情報はなにか、ということと、4週8休を実現するために何をすべきかということは区別して議論する必要があるのではないか。

#### 【4週8休（8閉所）の実現に関する意見】

○適正な工期の設定により4週8休が達成されることは重要であるが、そのことにより当該年度内における出来高が減少することは望ましいことではない。このため、ICTの活用等による生産性の向上も合わせて取り組む必要がある。

○4週8休について、現場の閉所日を土日として固定するのか、その他の曜日を含めて変動制とするのか、現場を一律に閉所するのではなく交替勤務制により労働者個人ベースで4週8休とするのか等、どこを目指すのかについてはガイドラインにおいて前提を決めておく必要がある。その際、必ずしも土日を休日とすることが適当ではない工事があることにも留意する必要がある。

○4週8休の推進にあたって、特に大型の作業船は休日でも終日泊地に停泊せざるを得ないことがあり、その場合、乗組員が容易に上陸できない状況となるため、係留場所の確保が必要である。

#### 【工期変更に関する意見】

○気象・海象条件が当初想定していたものと異なることとなった場合や、自然災害または事故などの不測の事態が生じた場合など、発注工期と実工期に相違が生じた場合、工期変更について速やかに協議を行い、必要に応じて契約変更を行うなど柔軟な対応を行う旨ガイドラインにおいて明記する。

○荒天時の作業船の避難先や、関係者との協議の状況、その他工期設定の前提となる情報について、入札公告時または契約締結後の早い段階で明らかにしておく。また、当該情報が未確定である場合は、その旨を明らかにしておく。

○工期変更のリスクについて、現場での状況把握や受発注者間での情報共有等の事前の措置だけでは必ずしも回避することが出来ず、問題等が発生した場合における契約変更等の事後的な措置により対応することも必要である。個別の事情により様々ではあるが、不確実性によるリスク分担について、事前・事後の措置のいずれで対応すべきかについて、考え方をガイドラインに記載する。

○工期について、現状では「期間」を意味する場合と「スタートとエンド」を意味する場合があるが、従来は期間やスタートよりエンドの部分が重視されたきた。しかし、

労働時間に規制が入ると、当該期間に供給可能な労働力の総量が決まるため、自動的にスタートの時期も決まってしまう。このため、「期間」と「エンド」がこれまで以上に連動することになる。

○工期延伸について、受発注者間で協議するのが原則であり理想であるが、実際には決着が付きにくい。裁判による解決は時間もかかるので、工事の途中であっても、建設工事紛争審査会で第三者的な判断を求めることも有効である。

**【その他の意見】**

○潜水工事の下請事業者は、気象・海象条件に加えて、先行工事の工程に大きく左右される特徴がある。このため、できるだけ1日で作業を終わらせるために最大限の人員配置を行うことになり、結果的に余計なコストが生じてしまうこともあることから、可能な限り作業日を明確にして工事を行う必要がある。

○作業船の作業時間は就業時間10時間、運転時間8時間となっているものもあれば、24時間運転のものもあるので注意が必要である。

以 上