

東北地方整備局の復旧・復興に関する 取り組み状況

国土交通省東北地方整備局企画部技術管理課

平成23年3月11日、三陸を始め東日本の太平洋沿岸部の極めて広範囲に未曾有の被害をもたらした「東日本大震災」から2年が経ちました。昨年は復興元年として本格的な復旧・復興事業がスタートし、被災した各地域では、新たなまちづくりに向けての取り組みが進められています。

東北地方整備局は東北6県を所管しています。特に被害の激しかった岩手県・宮城県・福島県を中心に、道路・河川・海岸・港湾などのインフラの復旧ならびに復興道路、復興支援道路などの復興事業を行っています。

中でも、被災地の復興に向けたリーディングプロジェクトである「復興道路」「復興支援道路」については、地元の皆様の協力や、事業の“川上”に初めて民間技術力を活用した「事業促進PPP」の導入などの効果もあり、平成23年11月の第三次補正による新規事業化から、通常は4年程度かかる準備をわずか1年で着工までこぎ着けるなど、かつてないスピードで事業を進めています。

復興道路等のみならず、震災により甚大な被害を受けた現道（国道）や河川、海岸堤防等の本復旧についても、地域のまちづくりとの整合を図りながらの早期の完成を目指し、一気に事業を進める必要があります。

震災直後から一日も早い復興を目指し、膨大な復旧・復興事業を迅速かつ円滑に進めるため、本省発出の各種施策を含めて、さまざまな工夫・施

策を実施してきました。

1. 復興推進のための総合的対策

前述のように、膨大な東日本大震災の復旧・復興事業を迅速かつ円滑に進めるため、

- ・合意形成
- ・事業実施体制の強化
- ・入札・契約制度の工夫
- ・事業実施環境の整備

の観点からさまざまな施策を総合的に実施してきました。概要は図1に示すとおりです。

このうち、本稿では「入札・契約制度の工夫」と「事業実施環境の整備」の取り組み状況について紹介します。

2. 入札・契約制度の工夫

東日本大震災の復旧・復興事業を迅速かつ円滑に進めるに当たって考慮すべき課題として、以下のポイントが上げられます。

- ・技術者・技能者不足への対応
- ・発注者・受注者双方の業務量の軽減・効率化
- ・現地に精通した地元企業の活用
- ・資材不足および労務・資材高騰への対応



図1 復興推進のための総合的対策

これらに対応すべく、さまざまな工夫を実施してきました。

(1) 発注手続きのスピードアップ

被災直後の緊急的な復旧工事については、緊急随意契約および指名競争入札の活用を図りました。その後の復旧工事においては、総合評価一般競争入札方式を基本としています。復旧工事の早期着手を目的に「指名競争入札（総合評価方式・施工体制確認型）」の活用も実施しています。

また、「総合評価」の効率化による手続き期間短縮として、提出資料の簡素化（技術提案テーマ数を削減）、実績重視簡易型の適用（施工計画の提出を求めない）など、競争参加者の技術資料作成の負担軽減を図るとともに、競争性を確保しながら手続き期間の短縮を行いました。

また、通常予定価格が3億円を超える工事の入札手続きは東北地方整備局本局で実施していますが、被災三県（岩手県・宮城県・福島県）においては、3億円以上であっても出先事務所で発注（分任官特例）できることとし、事務所・本局間の調整を削減し、発注までの準備期間の短縮を図りました。分任官特例は平成23年12月より適用を開始、現在までに適用工事は300件超（その他港湾空港関係100件程度）となっています。

(2) 地元企業の活用と技術者不足への対応

被災地の復旧・復興工事の円滑な執行に当たっては、地域に精通した地元企業の活用が有効であること、また工事を監理する技術者の不足が復旧工事の遅れの原因とならないようにするための対策が必要であり、そのため次の施策を講じています。

1) 発注ロットの大型化

技術者不足への対応と、官民双方の入札業務負担の軽減を図るため、中小規模の工事を集約化し、発注ロットを大型化しています。

また、入札不調への対応として、点在する工事の集約化も実施しています。

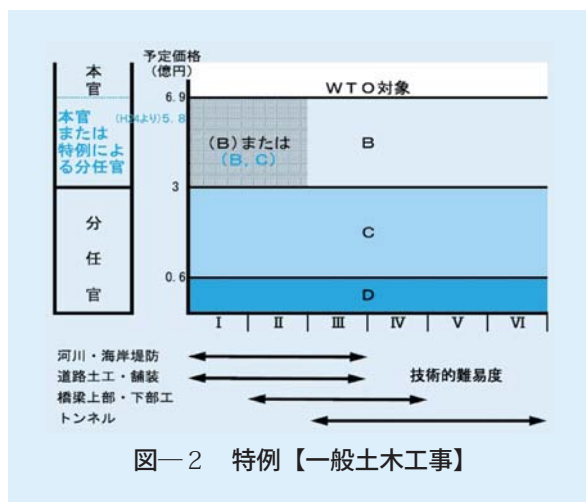
（参考）このほか、地元企業の活用ということではありませんが、大規模工事において通常構造物単位での工事発注とするところを、ある程度連続する区間や構造物を集約し一括発注する取り組みも実施しています。

（例：複数トンネルの集約化、トンネル+PC+道路改良の一括発注など。）

2) 地元企業の参加可能対象額の拡大

① 発注標準の特例（B+C）

地元建設会社の活用と技術者不足に対応するた



め、平成23年12月から一般土木工事において技術的に比較的平易（技術的難易度Ⅰ～Ⅱ程度）な3億円から5.8億円までのBランク工事の一部については、通常3億円までの工事に参加できる地元のCランク会社も参加できることとしました（図一2）。

平成23年12月の適用以降、100件程度の工事に適用しています（港湾空港関係60件程度）。

② 復興JV制度の活用

地元建設会社の活用と技術者不足の深刻化に備え、平成24年度から一部の工事については、被災地の建設会社と全国の建設会社のJVによる参加を可能としました（図一3）。

復興JVは、地元の建設企業が被災地域外（全国）の建設企業と継続的に共同し、その施工力を強化するために結成する共同企業体です。

構成員は2ないし3社の同程度の施工能力を有する者の組み合わせで被災地域の地元建設企業を1社含むことを条件とし、被災3県におけるWTO対象額未達の復旧・復興工事が対象となります。

工事現場に専任する技術者はJV1名でも可とするなど、通常のJVよりも技術者要件（専任制）が緩和されています。

東北地方整備局では、平成24年6月に宮城県内の海岸復旧工事に初めて適用し、20件程度に適用されています（港湾空港部関係で20件程度に適用、1工事でJV受注）。

③ 地域要件の緩和

不足する技術者や技能者を広域的な観点から確保するため、一般土木Cランク工事の一部工事において、入札参加者の応募資格を「県内に本店を有する企業」から「東北管内に本店を有する企業」まで緩和し、被災地の建設会社に加え、東北地方整備局管内のCランク会社も単独で参加可能としています。

平成24年6月に海岸復旧工事に「復興JV」と合わせて地域要件の緩和も適用、その後は河川復旧工事等に適用させています。

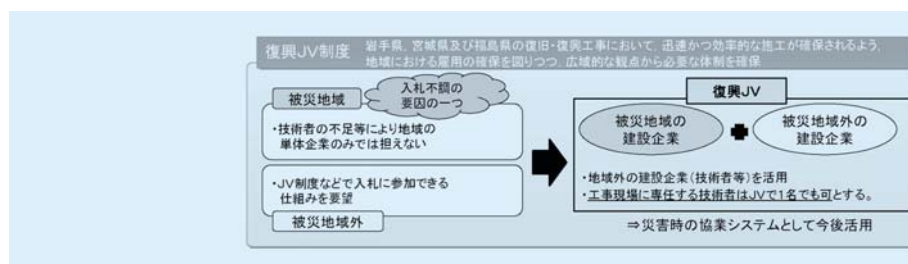
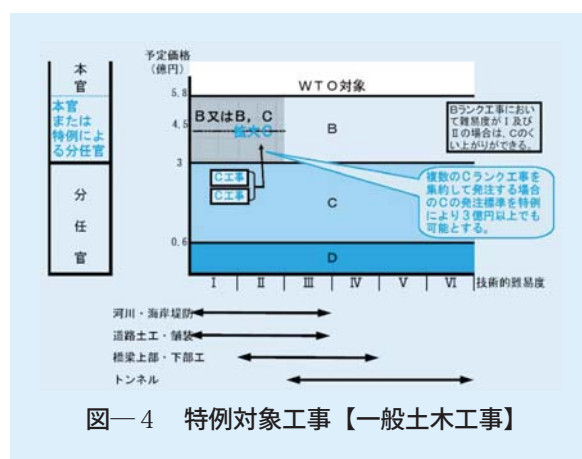
また、不調対策としても再公告に当たり地域要件の緩和を適用させています。

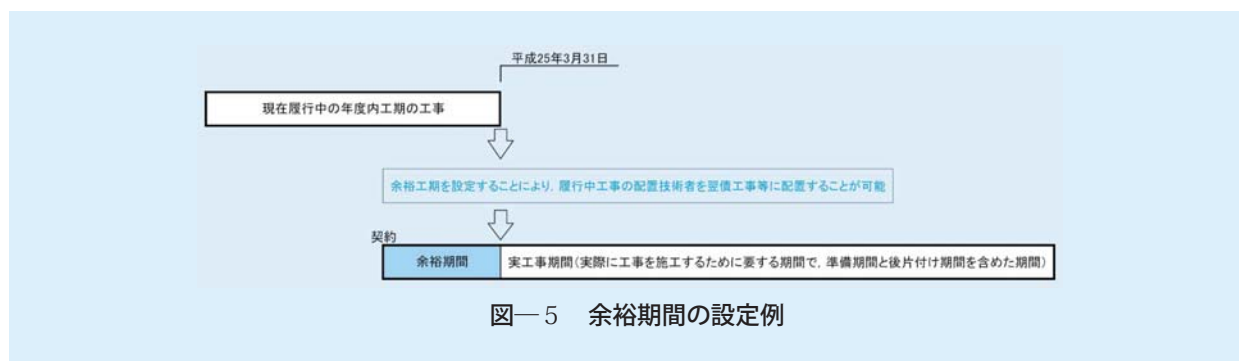
これまでに、40件程度に適用し、うち3件について県外企業が受注しています。

今後は地元企業の手持ち状況を勘案しながら適宜活用を図っていく予定です。

④ 一般土木Cランク工事の大型化（拡大C）

技術者不足が深刻となってきた平成24年度途中から、技術者不足への対応と官民双方の入札業務





負担の軽減を図るため、前述のようにCランクで想定していた比較的平易（技術的難易度Ⅰ～Ⅱ程度）な中小規模の工事についてロットの大型化を行うとともに、合わせて地元に通じた企業の活用を図るべく、大型化された3億円から5.8億円の工事（拡大C）を地元企業となるCランクの会社を対象に発注することとしました（図-4）。

平成24年9月より適用し現在まで60件超の工事に適用しています。

⑤ 余裕期間の活用

多くの工事が年度末に完成することから、監理技術者が停滞なく次の復興工事の担当を可能とする建設資材、労働者の計画的な準備が進められるよう「余裕期間」を設定するものです。

平成25年1月以降発注工事には余裕期間を設定、工事着手を4月1日からとしました。

なお、この余裕期間内における技術者の専任は要しないこととしました（図-5）。

（3）官民入札時の業務負担の軽減

1）技術提案一括審査方式の活用

総合評価一般競争入札方式の技術提案の作成に関する建設会社の負担、その評価に関する発注者の負担を軽減する目的で、平成24年度から工事内容に照らし要求する技術提案を共通化できる工事については、複数の工事に対して一つの技術提案のみを求め、その評価結果を複数の工事の総合評価に利用する「技術提案一括審査方式」を全国で初めて導入しました（図-6）。

内容としては以下のとおりです。

① 複数工区の入札に対して同一テーマの技術提案を求める。



- ② 入札は、全ての工区または、希望する工区のみ札を入れる。
- ③ 入札説明書で示した開札順番ごとに開札し、工区ごとに評価値の最も高い者に落札決定する。
- ④ なお、受注した企業は、工事に専念し確実な施工を実施する体制の構築が求められるため、1公告に配置できる予定技術者は、技術提案を熟知し確実に履行できる1人としてリスクの分散を図る。

以上により、競争性や総合評価の利点を確保しつつ業務量の大幅な削減を実現しました。

平成24年7月に河川WTO対象工事では試行を開始し、平成24年9月からは、B+C工事、C工事（拡大C工事）にも適用を拡大しました。これまでに20件程度（60工事程度）に適用しています。

3. 事業実施環境の整備

(1) 工事の早期立ち上げ

1) 前払い金の増額

復旧工事の迅速かつ円滑な立ち上げを促進するため、東日本大震災に際し災害救助法が適用された市町村（岩手・宮城・福島県および青森県の一部等）で工事の前払い金を50%以内に増額変更されています（平成23年4月本省通知）。

(2) 予定価格等の適切な算定

1) インフレスライドの適用

被災地では建設従事者の賃金の急激な上昇が想定されたことから、オイルショック後初めて「インフラスライド」を適用できることとしました。

被災三県の復旧・復興工事に適用できるものとして平成24年2月に本省通知されています。これまで、2月・6月の労務単価改訂（9月時点では変動が見られないとして改訂されていません）に対し、20件を超える工事で適用されています。

2) 単品スライドの適用

高騰する建設資材に対し、契約後の物価変動により契約額を変更する単品スライドについても適用を行っています（図—7）。

これまでにアスファルト合材についての単品スライドの適用が5件となっています。

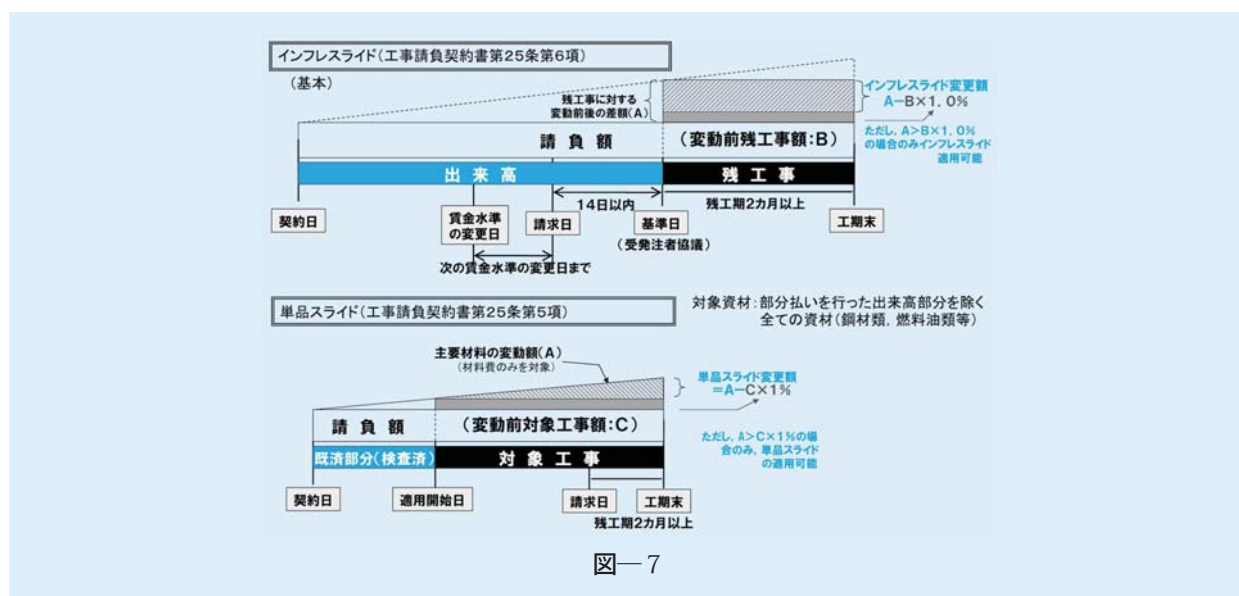
さらに、今年3月には生コンクリートについても適用可能となる見込みです。

3) 宿泊費の実費精算

平成24年3月に、被災3県において、労働者確保に必要となる費用として共通仮設費、現場管理費の率の割り増しが適用されていますが、遠方からの労働者に関わる費用として宿泊費や遠距離通勤による施工者の負担が工事の足かせとなっていることから、労働者の確保方策に変更があった場合に必要となる間接費について、積み上げによる設計変更での対応を可能として、平成24年7月からの適用で本省から通知されています。

東北地方整備局として円滑な運用を図るため、平成24年9月に「運用マニュアル」を事務所に通知して対応しています。これまで数件の工事で協議されています（港湾空港関係30件程度）。

さらに、被災地では、域外から確保した労働者の宿泊施設の確保が困難になっている地域もあり、大規模な事業などにおいて入札不調・不落を防止するため、宿舍を建設せざるを得ない場合に宿舍建設費用の積み上げ計上を可能とする平成25年2月の本省通知に対し、現在運用について発出準備中です。



図—7

4) 点在補正の実施

ロットの大型化に伴い1工事で複数箇所の工事を実施する場合、被災3県において、工事箇所ごとに間接費を計上可能として、(同一市町村でも可能) 本省から平成24年2月(6月)に通知されています。

点在補正は、当初発注時に適用することとし、現在まで十数件の工事に適用されています(港湾空港関係40件程度)。なお、前項と同様に平成24年9月に東北地方整備局版「運用マニュアル」を事務所に通知しています。

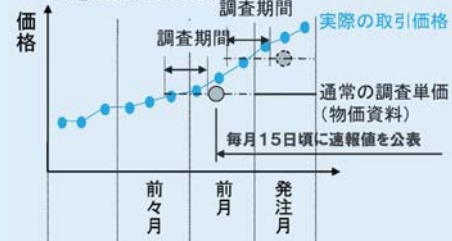
5) 速報価格の採用

資材価格の変動が著しい状況を踏まえ、生コンクリート、アスファルト混合物、碎石の積算単価については、価格調査機関が公表する速報値も利用し、月2回更新することとしました(図—8)。

資材価格調査から単価公表までのタイムラグの短縮を図るため、主要資材の単価に、物価資料等の速報価格を採用し予定価格に反映する。

- ◆被災3県内で適用
- ◆対象資材 生コンクリート、アスコン、碎石

◆実際の取引価格と通常の調査単価の乖離を極力押さえる目的。

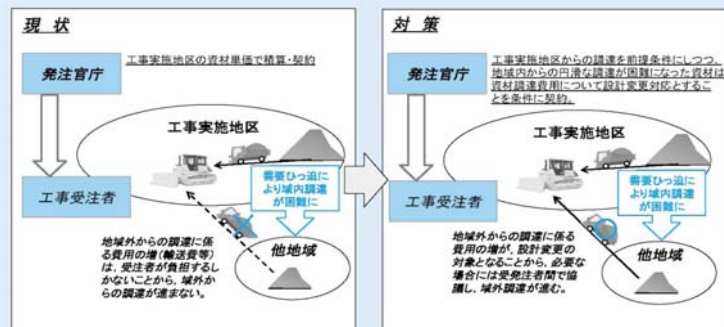


- ◆速報価格は、毎月15日頃に公表
- ※両調査会のHPで公表
- ※約2週間の前倒し

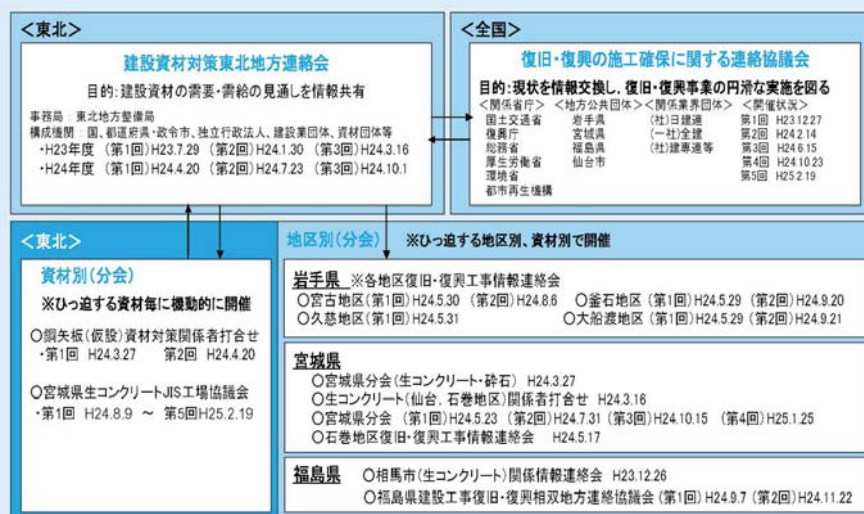
図—8

6) 資材輸送費の実費精算

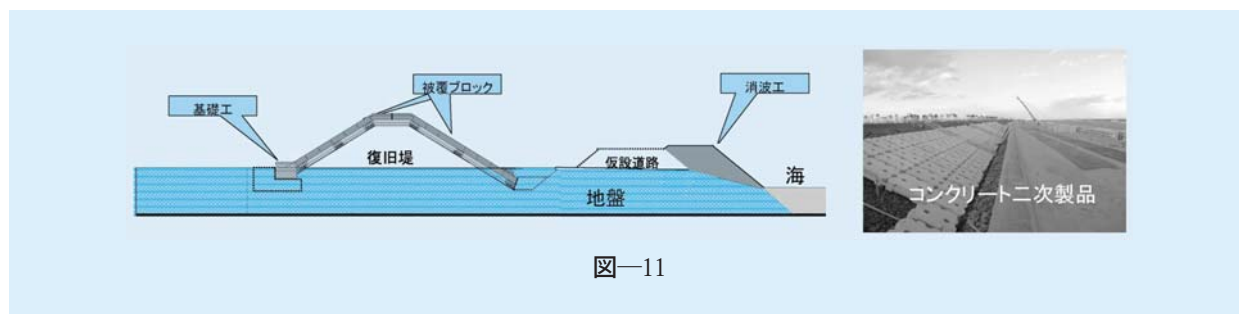
資材の供給が逼迫し入手が困難な資材について遠隔地から調達する場合は、実際にかかった輸送



図—9



図—10



図一11

費を設計変更の対象とできることで平成24年6月に本省通知されています（図一9）。

上述と同様に9月に東北地整版の「運用マニュアル」を事務所に通知、これまでに「砕石」「仮設材」等が協議されています。

（3）資材の確保

1）生コンクリート不足対応

被災地における生コンクリート不足の最大の要因は、公共事業費の削減に伴う生コンクリート工場の生産能力の低下にあります。

宮城県では生コンクリート工場の生産能力はピークの約30%まで低下している状況であり、さらに生コンクリート材料の砂の供給が不足し生産能力を限界まで発揮できない状況も想定され、そのため以下の対策を講じています。

① 情報共有による需給調整

主要資材に関して「建設資材対策東北地方連絡会」（構成：発注機関、建設業団体、資材業者団体等）を開催し、東北全体の需給バランスを情報共有するとともに、逼迫する地区単位で、平成23年12月の相馬を皮切りに石巻、釜石、大船渡、宮古、久慈で「復旧・復興工事連絡会」を設置し、発注者、生コンクリート供給者、建設業界の関係者間で建設資材の需給見通しを共有するとともに、地域ごとに関係者が協力して需給調整を行うことができる体制を整備しています（図一10）。

② 砂の確保

生コンクリート材料の砂の不足に対し域外からも砂を調達できるよう港湾に砂のストックヤードを確保し、海運等による地域外からの調達も実施されています。

③ コンクリート二次製品の活用

生コンクリートの不足により、復旧・復興工事の執行に影響があることから、直轄工事においては現場打ちから二次製品使用への転換を積極的に実施しています。

例）海岸堤防の被覆ブロック、基礎工、消波ブロックの一部をコンクリート二次製品へ転換し生コンクリート使用量を削減（図一11）。

例）三陸沿岸道路で現場打ちBOXをコンクリート二次製品に転換

④ 生コンクリートプラント不足への対応

生コンクリートプラント不足に対して、民間の生コンクリートプラントの増設や大量に生コンクリートを使用する港湾・漁港工事における「ミキサー船」の導入等が実施されています。

現在、岩手県～福島県の沿岸部について地区ごとに現状と復興工事の予定を踏まえた今後の見通しをまとめ、地区ごとに今後必要な対策を検討しているところです。

4. 一日も早い復興に向けて

東北地方整備局では、一日も早い被災地の復興を目指し、ここで紹介したさまざまな工夫を行ってきました。

被災地では大震災から2年を迎える今年こそ復興を実感できる年にするため、東北地方整備局もこれまで同様全力で復興に取り組んでまいりますので、全国の皆様の変わらぬご支援、ご協力をお願いいたします。