

# 施工プロセスの効率化

## ～受発注者のコミュニケーション強化～

受発注者のコミュニケーション強化と情報共有による施工プロセスの効率化，そして現場の生産性向上，こうした取り組みが国土交通省直轄工事で本格化しています。

同省ではこれまで，現場の生産性向上に向けた取り組みとして，現場で発生する問題に迅速に対応する「ワンデーレスポンス」，あるいは，設計思想などの情報を発注者・設計者・施工者で共有する「三者会議」などの施策を展開し，また，受発注者双方の共通認識と合意に基づく設計変更を促すため，関東地方整備局が先行的に取り組んでいる「設計変更審査会」の概念の普及にも注力しています。今回の特集では，同省におけるこれらの施策の概要とその取り組みについて紹介します。

# 公共工事の「現場力」について 国土交通省による「推進月間」の取り組み

国土交通省大臣官房技術調査課

バブル崩壊以降の公共工事の大幅縮減や入札契約制度の見直し、物価の急激な変動、さらには世界的な経済状況の悪化などにより、建設業界を取り巻く環境も大きく変化してきている中で、公共工事の品質の確保と企業の生産性の向上を両面から支える仕組として、「現場力」に着目しているところである。

公共工事の「現場力」は、発注者と受注者それぞれの組織および個人の技術力はもちろんのこと、発注者と請負者の間の良質な連携によって構成される。したがって、その向上のためには、日々の工事現場の情報を的確に把握し発注者、請負者双方の役割を速やかに処理していく仕組づくりが必要であることから、国土交通省では、平成17年以降、「三者会議」や「ワンデーレスポンス」といった取り組みを進めてきたところであるが、平成20年末には、これらの取り組みの裾野を広げつつ、さらに有機的な仕組として結びつけるよう、「推進月間」を設定して、一層の取り組みの強化を図ったところである（「現場力」の定義は

特にないが、本稿では、現場自らが発生する問題を速やかに発見し、迅速に問題を解決していく組織力のことをいう）。

## 1. 推進月間における取り組み

### (1) 三者会議

三者会議は、施工段階において発注者、設計者、施工者が一堂に会し、設計思想の伝達および情報共有を図ることにより、工事目的物の品質の向上や、工事の手戻りの防止を図ることを目指して、平成17年度から全国の地方整備局、北海道開発局、沖縄総合事務局において、一部の工事から、試行的に導入を進めてきた取り組みである。

その結果、平成19年度には年間約1,300件の工事において適用され、さらに本強化期間において平成20年度の実施状況の確認を行ったところ、4月から12月末までに約1,700件の工事での実施が確認されており、着実に広がりを見せていること

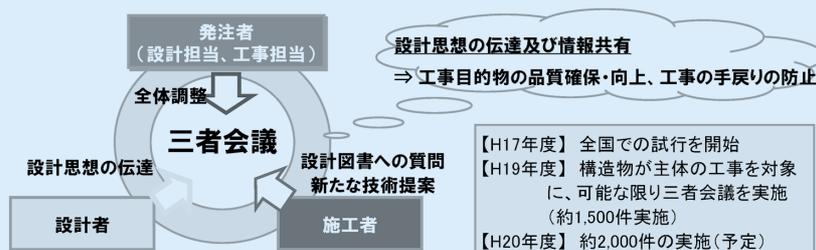


図 1 三者会議

が確認された。

(2) ワンデーレスポンス

ワンデーレスポンスは、受発注者間のテンポの

良いコミュニケーションを確実に行うことが、工期の短縮などを通じて、国民、発注者、請負者の三者の利益に繋がることに着目して、平成18年度から北海道開発局で、平成19年度からは全国の地

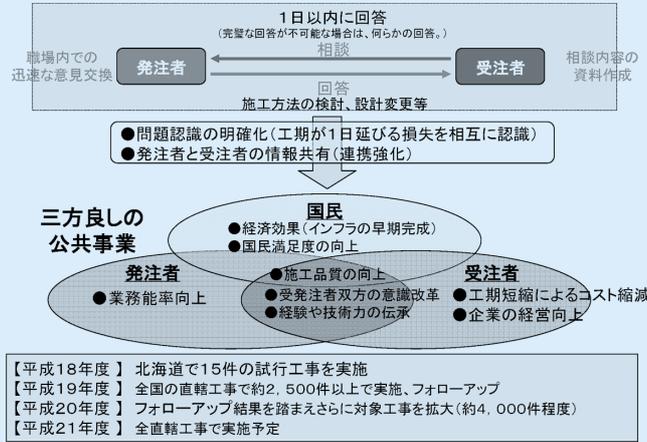
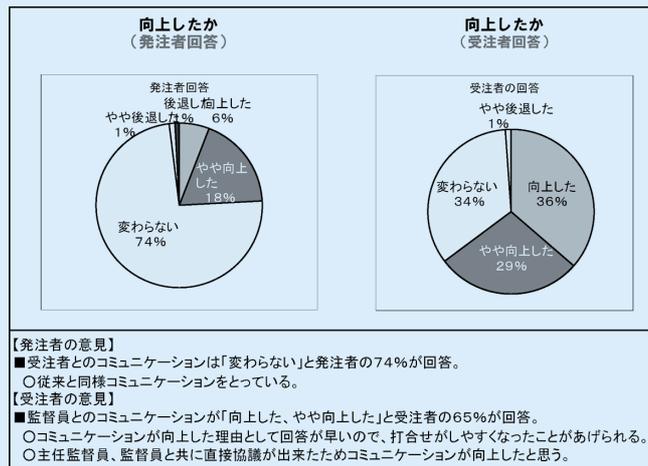
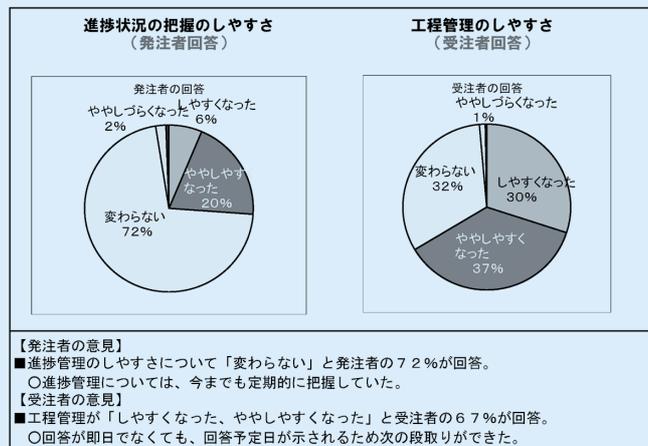


図 2 ワンデーレスポンス



(受発注者間のコミュニケーション)



(進捗状況の把握と工程管理のしやすさ)

図 3 ワンデーレスポンスに関するアンケート調査

方整備局および沖縄総合事務局で実施している取り組みである。ワンデーレスポンスを掲げた工事では、現場で発生した問題に対し、1日以内に発注者が請負者に回答することとしており、平成19年度には約2,500件まで拡大していたところであるが、平成20年度には、4,000工事程度での実施を目指してきた。

「推進期間」において本年度の中間的な取り組み状況をフォローアップしたところ、平成20年12月末時点で、すでに目標を超える5,000件を超える工事で実施されており、取り組みが順調に普及していることが伺える。

これらを踏まえて、国土交通省では、平成21年度には全工事において、「ワンデーレスポンス」を実施することとしているところである。

### (3) 設計変更審査会

土木工事では、他の製造業者や建築工事等と比較して、個別に設計されたきわめて多岐にわたる目的物を、多種多様な現地の自然条件および環境条件の下で生産されるという特殊性を有している。そのため、当初設計時に予見できない事態が生じることも十分考えられることから、その際にどのように迅速かつ的確に対応するかといった仕組みをあらかじめ構築しておくことも、良質な「現場力」を確保するといった観点からは重要である。

そこで、国土交通省においては、設計変更や一時中止に係る基本的な考え方や作法について発注

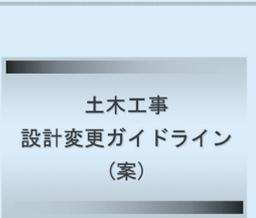
者と請負業者が共通的な認識を持つことを通じて円滑な事業の執行を図るため、平成20年度までにガイドラインをすべての整備局において定め、各現場での適正な運用の徹底に努めてきたところである。

「推進月間」ではこれらのガイドラインの一層確実な周知に加えて、特に高度な判断を要する事象が発生した際に、組織として迅速に対応するための標準的な仕組みとして、「設計変更審査会」の概念の普及にも努めたところである。「設計変更審査会」は、これまで、関東地方整備局において平成17年度から試行されてきた取り組みであり、詳細については「設計変更審査会の取り組みについて（P14～16）」に記載があるので参照されたい（整備局によって、呼び名は異なる）。

## 2. 今後の展開

上述のとおり、国土交通省においては、現場力を向上することを通じて、建設業の生産性の効率化に資するための各種取り組みを実施しているところであるが、今後は、これらを有機的に連結させていくことが、一層効果的であると考えている。

そのためには、情報通信技術を活用したコミュニケーションツールを効果的に組み合わせることが不可欠であり、例えば、ASP（アプリケーション・サービス・プロバイダ）が提供する既存の



土木工事  
設計変更ガイドライン  
(案)

平成20年4月  
北陸地方建設事業推進協議会  
工事施工対策部会

■ 設計変更が可能なケース

- ・ 仮設において、条件明示の有無にかかわらず当初発注時点で予期しえなかった土質条件や地下水位等が現地で確認された場合
- ・ 当初発注時点で想定している工事着手時期に、請負者の責によらず、工事着手出来ない場合
- ・ 「設計図書の照査」の範囲を超える作業を実施する場合 等

■ 設計変更が不可能なケース

- ・ 設計図書に条件明示のない事項において、発注者と「協議」を行わず請負者が独自に判断して施工を実施した場合
- ・ 発注者と「協議」をしているが、協議の回答がない時点で施工を実施した場合 等

■ その他  
変更手続きフロー、設計変更の考え方 等

図 4 設計変更ガイドライン

