

施工体制に関する全国一斉点検の実施結果について

(前)国土交通省大臣官房技術調査課

さきや かずたか
技術管理係長 崎谷 和貴



はじめに

公共工事の品質を確保するためには、適正な施工体制の確保が重要であり、平成13年4月施行の「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（以下「適正化法」という）」では、より一層の適切な施工体制の確保が求められたところです。

国土交通省では、施工体制の点検要領等を含め、各工事を担当する監督職員によって日頃から施工体制の点検を行っているところですが、適正化法の趣旨の徹底をより一層図るため、平成16年10月から11月にかけて、稼働中の国土交通省直轄工事の約13%に当たる1,244件の工事を対象に、監督職員以外の職員による「施工体制に関する全国一斉点検」を実施しました。

この取り組みは今年度で3回目となりますが、今年度は、元請負業者の下請施工の関与状況に関する点検に重点を置き、下請負業者の主任技術者の資格が施工に対して適切なものかどうかを点検することにより、元請負業者によって下請負業者の主任技術者資格の把握が適切に行われていたかどうかを点検する等の点検を実施しました。

今回の点検結果を見ると、施工体制台帳に不備のある件数は増加したものの、一昨年度には不備が目立った建設業許可票の掲示や施工体系図の掲示は、大幅な改善が見られた昨年度からさらに改

善が見られ、発注者、施工者ともに建設業法、適正化法に関する理解が一定のレベルに達していることがうかがえます。しかし、一部の工事においては、施工体系図が適切な場所に掲示できていない等の不備や、元請負業者の下請施工への関与が不十分であるケースが見つかりました。公共工事の品質を確保するためには、適正な施工体制の確保が重要です。一括下請負など、建設業法等の法令に違反する場合は言うまでもないことですが、元請負業者の下請施工への関与が不十分な場合にも、施工に何らかの影響が出る恐れがあります。

国土交通省としては、さらなる適正な施工体制の確保を図るため、引き続き、元請負業者の下請施工への関与が不十分なケースなどについて、通常の監督業務を通じて是正を求めるとともに、工事成績評定への反映を行うなど、所要の施策を講じていきます。あわせて、点検結果や法制度についてまとめたチラシを配布する等により広く建設業界へ呼びかけるとともに、地方公共団体および関係公団等の公共工事発注機関との連携も強化し、公共工事の品質の確保に努めていきます。

詳細は、以下のとおりです。



国土交通省直轄工事における実施方法

(1) 点検時期

平成16年10月から11月を全国一斉点検期間とし、期間内に任意の実施日を定めました。

(2) 点検対象工事

請負金額が2,500万円以上の工事（建築工事においては、5,000万円以上の工事）を対象として実施し、特に低入札価格調査制度調査対象工事および低入札工事に準じて重点的な監督業務を実施する工事（以下「低入札工事等」という）に重点を置いて点検を行いました。

(3) 点検内容

建設業法、適正化法等に定める監理技術者等の配置、施工体制台帳の整備状況等以下の項目を点検項目としました。今年度は、元請負業者の下請施工の関与状況に関する点検に重点を置いて点検を実施しました。

【基本点検項目】

- ① 元請の監理技術者等の資格・常駐・同一性（JV 構成員含む）（建設業法第26条等）
- ② 建設業許可票の掲示（建設業法第40条）
- ③ 建設業退職金共済制度適用事業場である旨の掲示
- ④ 労災保険関係成立票の掲示（労働者災害補償保険法施行規則第49条）
- ⑤ 工事カルテの登録申請状況

【監理技術者の配置等に係る点検項目】

- ① 監理技術者資格者証・講習修了証の提示（建設業法第26条第5項等）
- ② 施工体制台帳の備え付け（建設業法第24条の7）
- ③ 施工体系図の掲示（建設業法第24条の7第4項および適正化法第13条第3項）

【元請負業者の下請施工の関与状況に関する点検項目】

- ① 技術者専任（現場代理人の常駐、監理技術者の常駐、主任技術者の常駐）
- ② 発注者との協議
- ③ 住民への説明
- ④ 官公庁等への届け出等
- ⑤ 近隣工事との調整
- ⑥ 施工計画（施工計画提出状況、品質管理計画等の立案、設計図書の照査）
- ⑦ 工程管理

⑧ 出来形品質管理（品質管理に関する作業分担、検査・試験の整理・記録、段階確認または施工状況検査の実施）

⑨ 完成検査（下請業者の完成検査）

⑩ 安全管理（KY 活動、安全巡視の実施、安全衛生責任者の常駐把握、作業主任者の資格確認・把握、災害防止協議会の設置と開催、店社パトロールの実施、新規入場者教育の実施）

⑪ 下請の施工調整および指導監督（施工体制台帳の内容把握、下請の主任技術者確認・把握、下請に対する安全管理の指導、工程会議の開催、下請施工に関する段階確認または施工状況検査の実施、作業手順書の作成・指導・監督）

(4) 点検方法

点検は当該工事を担当する監督職員以外の職員により、各地方整備局の企画部工事監視官、工事検査官、営繕部の技術・評価課長等、港湾空港部の港湾空港整備課長等、各事務所の副所長、技術課長および工務課長等により行いました。実施にあたっては、主任監督員等の監督職員の立会の上で、抜き打ちで各工事現場に立ち入り、関係資料の提示を求め点検を行いました。



国土交通省直轄工事の点検結果

全体で1,244件の工事（稼働中工事9,407件の約13%）を点検しました。このうち低入札工事等は、156件（稼働中工事427件の約37%）でした。

(1) 基本点検項目

今回の点検結果を見ると、一昨年度には不備が目立った建設業許可票の掲示も、大幅な改善が見られた昨年度からさらに改善が見られ、発注者、施工者ともに建設業法、適正化法に関する理解が一定のレベルに達していることがうかがえます。

監理技術者等の常駐については、ほぼすべての工事において常駐または不在を監督職員が承知していることが確認できました。不在を監督職員が承知していない場合もありましたが、後日確認を

行い、常駐を確認しました。

監理技術者等の同一性については、不在である場合や、証明書等による確認ができない場合を除き、すべての工事において同一人であることを確認しました。当日確認できなかった工事については、後日確認を行い、同一人であることを確認しました。

(2) 監理技術者の配置等に係る点検項目

監理技術者資格者証については、ほぼすべての工事において、確認できました。

施工体制台帳の備え付けについては、ほぼすべての工事において、確認できました。しかし、一部の工事で記載漏れなどの不備が見られました。不備が見つかった割合は、昨年度よりも増加しています。施工体制台帳の点検の際は、添付されている下請業者との契約書により契約額を確認することで一括下請負の疑義がないかや施工内容に比べ不当に低い金額で契約されていないかについても点検しました。

施工体系図については、ほぼすべての工事にお

図 1 建設業許可票

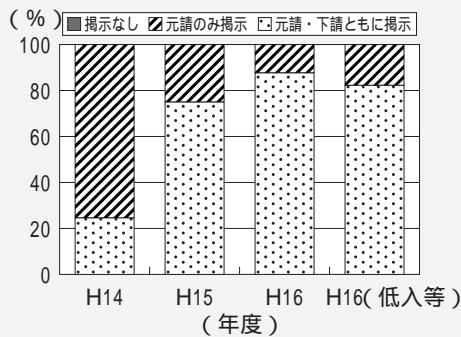


図 4 監理技術者資格者証

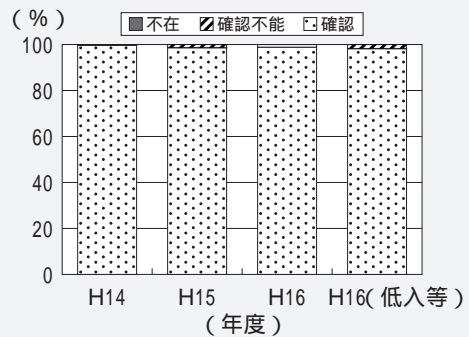


図 2 監理技術者等の常駐

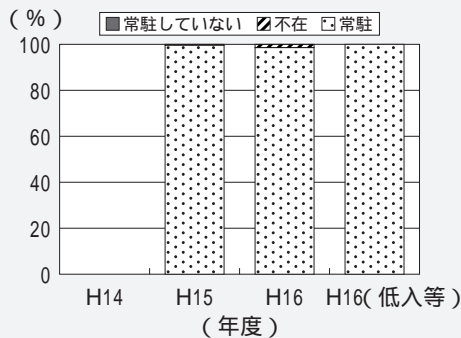
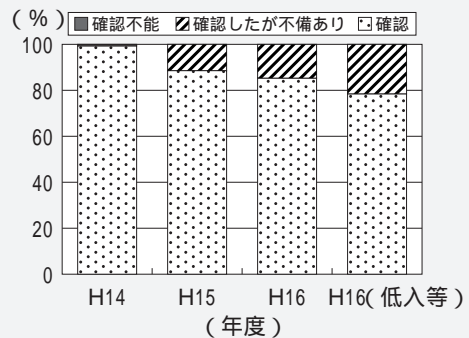


図 5 施工体制台帳



(注) H14年度は、備え付けの状況のみを点検。

図 3 監理技術者等の同一性

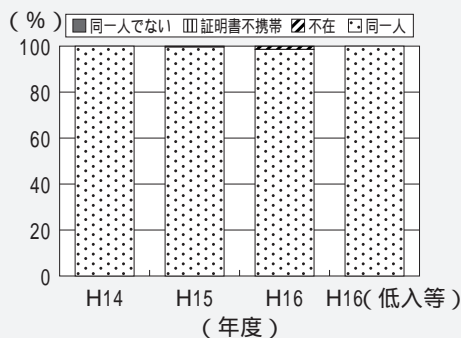
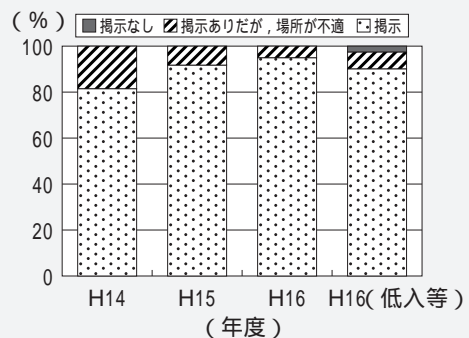


図 6 施工体系図



いて、掲示の確認を行いました。掲示場所が不適切なケース（掲示場所が、工事関係者が見やすい場所および公衆が見やすい場所とはなっていないケース）は、昨年に引き続き減少していました。

（3）元請負業者の下請施工の関与状況に関する点検項目

元請負業者の下請施工の関与状況は、一部不良や不良となるケースも見つかりました。特に、安全衛生責任者の常駐把握、災害防止協議会の設置と開催、下請施工に関する段階確認または施工状況検査の実施、作業手順書の作成・指導・監督などの項目で不良となるケースが多く見られました。また、発注者との協議、品質管理に関する作業分担、下請業者の完成検査、工程会議の開催などの項目で、一部不良となるケースが多く見られました。

（4）低入札工事等について

低入札工事等について見ると、例えば建設業許可票が元請、下請ともに掲示されていたものが約82%（全工事では約88%）、不備のない施工体制台帳が備え付けられているものが約78%（全工事では約85%）など、総じて、通常の工事よりも悪い結果となっていました。

（5）総括

今回の点検では、703件の工事（点検を行った工事の約57%）で不備が見つかったため、担当事務所等に通知しました。基本点検項目および監理技術者の配置等に係る点検項目に関しては、それぞれ223件（約18%）、215件（約17%）の工事では不備が見つかりました。

また、元請業者の下請施工の関与状況に関する点検項目については、574件（約46%）の工事では不備が見つかりました。不備の見つかった工事については、担当事務所等において状況を詳しく確認し工事成績評定への反映を検討するとともに、悪質な場合は建設業許可部局への通知を含め、厳正に対処することとしています。



4 地方公共団体および関係公団等の取り組み状況

47都道府県、13政令指定都市および7関係公団等が同様の取り組みを行いました。概して良好な結果となっており、建設業法、適正化法に関する理解が一定のレベルに達していることがうかがえますが、建設業許可票の不備があるケースなどが見られました。



5 まとめ

全国一斉点検は、今年度で3回目となりますが、今回の点検結果を見ると、一昨年度には不備が目立った建設業許可票の掲示や施工体系図の掲示も、大幅な改善が見られた昨年度からさらに改善が見られ、発注者、施工者ともに建設業法、適正化法に関する理解が一定のレベルに達していることがうかがえます。

しかし、施工体系図が掲示されていない等の不備や、元請負業者が下請負業者施工部分を含めた工事全体の総合的な企画・調整等を完全には実施していないケースが見つかりました。公共工事の品質を確保するためには、適正な施工体制の確保が重要です。一括下請負など、建設業法等の法令に違反する場合は言うまでもないことですが、元請負業者の下請施工への関与が不十分な場合にも、施工に何らかの影響が出る恐れがあります。

国土交通省としては、さらなる適正な施工体制の確保を図るため、引き続き、元請負業者の下請施工への関与が不十分なケースなどについて、通常の監督業務を通じて是正を求めるとともに、工事成績評定への反映を行うなど、所要の施策を講じていきます。あわせて、点検結果や法制度についてまとめたチラシを配布する等により広く建設業界へ呼びかけるとともに、地方公共団体および関係公団等の公共工事発注機関との連携も強化し、公共工事の品質の確保に努めていきます。

国土交通省における PFI 推進の 基本的な方針について

国土交通省総合政策局政策課

課長補佐 たかはし まさのり
高橋 政則



はじめに

わが国では、平成11年の「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（PFI法）の施行以来、効率的かつ効果的に社会資本を整備・管理し、質の高い公共サービスを提供するため、民間の資金・能力を活用する観点からPFI方式の導入が積極的に推進されているところである。推進のための具体的な方策として、国土交通省においても、財政面、税制面等の支援措置、補助金等のイコールフットingの確保、情報提供、意見交換のためのセミナー等の開催など多岐にわたる施策を実施している。

国土交通省では、平成17年2月に「PFI推進の基本的な方針」の公表を行った。本稿では、PFI事業の状況、これまでの取り組み、当該方針の背景、内容等について説明する。



PFI事業の現状

(1) 事業の実施状況

PFI法に基づく事業で、実施方針が策定、公表され、事業の具体化が進んでいるものは、平成17年3月31日現在、全国で189事業となっている（参考：内閣府民間資金等活用事業推進室資料）。施設の種類としては、文化施設、医療施設、廃棄物処理施設、公園、下水道施設、港湾施設、公営

住宅、市街地再開発、庁舎、宿舎等広範にわたり事業が進められている。また、事業主体別では、国22件（うち1件は地方公共団体との共同事業）、地方公共団体142件、特殊法人その他公共法人26件となっている。実施件数については、現在も増加している状況にある。

(2) PFIの制度面の動き

PFI事業の推進においては、PFI法に定められる民間資金等活用事業推進委員会（PFI委員会）にて事業の実施状況等の審議が行われている。平成16年6月には法施行後5年目を期して、「PFI推進委員会中間報告 PFIのさらなる展開に向けて」が発表され、現状のPFIの課題について法改正まで視野に入れた提案がされたところである。

中間報告では、PFIの重点課題とその対応として官民間の適切な責任・リスク分担の実現、事業者選定手続きにおける公平性・透明性と経済性の確保、VFM評価の客観性・信頼性の向上、いわゆる「イコールフットing」論、官民間の取引コストの縮減について提案されている。その中でも、委員会として法令の改正を求める事項として、現行法では、PFI事業で整備する公共施設と民間収益施設が合築される場合、行政財産である土地の貸し付けを認めているが、法改正により、当該民間収益施設を選定事業者以外の者に譲渡することを可能とすることが言及されている。今後検討が進められると考えられる。

また、中間報告において税制のイコールフットイングについて言及されているが、今般、地方税法の改正により、税制についても、固定資産税等の特例措置がなされることとなっている。

以上のように、現在、PFI 法制定後、5 年目を期して、PFI 法の改正をはじめ、さまざまな議論が活発になされている状況にある。



国土交通省のこれまでの取り組みについて

(1) 取り組みの経緯

国土交通省においては、PFI 法制定以前から継続して、以下に示すように具体的な取り組みを進めているところである。

平成10年5月 平成11年度～	「日本版 PFI のガイドライン」公表 PFI セミナーの開催（毎年） 6 年間で全国のべ51カ所 計13,000名の参加
平成12年3月	「PFI 手法に関する検討 1 次報告」 有料道路等 4 事業のケーススタディ
平成13年1月	「PFI 相談窓口」設置
平成14年8月	PFI 事業者の公物管理上の位置付けについて明確化
平成15年12月	VFM の算定シミュレーション（第 1 次検討）を実施、公表
平成16年3月	補助金について BTO, BOT ともに一括交付可能と整理
平成17年2月	VFM の算定シミュレーション（第 2 次検討）を実施、公表 国土交通省の PFI の取り組み

(2) PFI 事業者の公物管理上の位置付けの明確化について

PFI 事業においては公物管理法上の PFI 事業の位置付けについて議論がされてきた。国土交通省においては、平成14年8月に、国土交通省所管の公物管理法について、官民の役割分担の見直し、財政支出の有効活用による社会資本整備の充実、民間事業機会の創出等の観点から、解釈・運用を整理した。その結果として、公物管理法との関係においては、PFI 事業者は、協定等で定めることにより、さまざまな公物管理業務を行うことが可能であり、また、金融機関からの資金調達や許認可手続き等の面でも支障が生じることはないと考えている旨明らかにした。

(3) 補助金等のイコールフットイング

補助金については、PFI 事業の開始当初から、

PFI 事業に対して交付可能か否か、また、民間事業者に所有権のある BOT 方式において交付が可能か否か等について議論がされてきた経緯がある。国土交通省においては、平成16年3月に以下のように整理を行っているところであり、補助金に関して従来型公共事業と PFI 事業におけるイコールフットイングが図られたところである。

地方公共団体が PFI 事業を実施する際の補助金等の運用に関する国土交通省基本方針

平成16年3月
国土交通省

BTO, BOT ともに、PFI 事業で整備された公共施設に対し、補助金を一括交付することは可能である。ただし、BOT 方式に関しては、以下の点について、個別プロジェクトごとに審査を行う必要がある。

- ① 長期安定的に公共施設等を管理・運営できるか
- ② 最終的にその公共施設等が公共に移転されることが担保されているか
- ③ 補助金等適正化法の適用条件（目的外使用の制限、財産処分の制限等）を PFI 事業者が了承するか

(4) VFM シミュレーションの取り組み

① 趣旨

PFI 事業のより一層の推進のため、当省では資金面、制度面等さまざまな支援策を講ずる等の取り組みの一つとして、平成14～16年度において「国土交通省所管事業を対象とした VFM（バリュー・フォー・マネー）簡易シミュレーション」について取り組み、その結果として、所管事業の PFI 事業への適用性、事業推進に当たって参考となる留意点等についてとりまとめた。

② 「VFM 簡易シミュレーション」の内容

「国土交通省所管事業を対象とした VFM 簡易シミュレーション」は、平成14～16年度に第1次検討、第2次検討と2次にわたり実施している。実施に当たっては、それぞれ対象事業を13事業、8事業を選定した。

1) 目的

本取り組みにおいては、①国土交通省として PFI になじむ事業の検証、②国土交通省、地方公共団体等の担当者に対する実用書としての活用、③官民間の対話の促進を目的として実施した。

2) 内容

本取り組みは以下のプロセスに従って進めた。

㊦ PFI法の対象施設と位置付けられた当省事業のうち対象事業を選定。第1次検討では、サービス購入型でBTO方式のPFI事業を選定。第2次検討では、利用料金収入のあるものでBOT方式も含めて、複数施設が組み合わせられたもの等の事業を選定。

㊧ 税や補助金などの前提条件が事業ごとに異なるため、各事業に則したモデルの条件設定を行い、広くさまざまな分野の民間事業者の意見をいただきつつ、検討を実施。

㊨ 専門家によって構成する委員会を設置し、意見をいただきつつ、事業性の検討等を実施し、確定版として完成。

③ 得られた考察

検討対象事業におけるVFM算定結果および民間等より得られた意見等も踏まえて、PFI事業化に当たっての留意事項、利用料金収入のあるPFI事業の場合の留意事項等について考察を行った。

1) PFI事業化に当たり重要と考えられる事項

㊦ 民間事業者のノウハウの保有

類似の市場が存在している場合は、類似のノウハウ（特に運營業務において）を民間事業者が保有していることが確認できる。

㊧ 適切なリスク分担

公共と民間の適切なリスク分担によりVFMの最大化が追求できる。

㊨ 基本計画の存在

しっかりとした基本計画の存在が、民間事業者から公共が求めるサービスを導き出す役目を果たすものである。

㊩ 維持管理・運營業務の存在

長期かつ相当程度の維持管理・運營業務の存在が、設計・建設段階での民間事業者の創意工夫・ノウハウを引き出し、合理的な計画を導き出すと考えられる。

㊪ 一定規模以上の事業であること

民間事業者の応札コスト、民間金融機関のファイナンス組成コストを勘案して、一定の規模以上でないと参画意欲が低下する。

㊫ 公共サービスの質の向上の可能性

民間事業者にインセンティブを与える効果により、公共サービスの質の向上が期待できる。

2) 利用料金収入のある事業のあり方に関する考察

㊦ 利用料金収入のある事業と独立採算事業との関係

事業の採算性等から事業の組み立てを検討し、必要に応じ、サービス購入型事業と組み合わせる等の工夫が必要。

㊧ 需要変動リスク

検討にあたっては、まず、政策的な必要性を確認し、その上で、事前調査等により民間事業者が負担するリスクと収益を把握し、参画可能性を検討する。

㊨ 複合事業をPFI事業として行う場合の留意点

PFI事業が複数の事業から構成されている場合、各個別事業が同時に事業性を備えていることが必要との考えがある。

3) 今後の課題について

㊦ 望ましい事業方式の選択

施設の管理方法や管理内容、運營業務のウェイト等に応じて、BOT方式、BTO方式の望ましい方式を選定することが必要。

㊧ 事業者選定に関する課題

単に事業費の多寡で評価するのではなく、事業の安定化が図られている場合を評価する必要がある。

㊨ リスク評価と資金調達に関する課題

PFI事業においてはプロジェクトファイナンスが一般的であり、事業の安定継続のため、適正な事業スキームの構築が必要である。

(5) 普及啓発活動

当省では、PFI法が施行されて以来、PFI事業の推進を図るため、地方公共団体、民間企業等の方々を対象に、平成11年度より昨年度まで5年間にわたり、全国でセミナーを開催している。セミナーにおいては、PFIを巡る昨今の動きや、これまでの国土交通省関係の取り組み事例の紹介等、最新の情報提供を行い、会場の参加者とPFIを

巡る疑問点，課題について意見交換を行っている。今後も，時季を得た情報提供を行っていく予定である。



国土交通省の今後の PFI 推進の基本的な方針

上記のような，取り組みを進めていく中で，国土交通省関連の PFI 事業の件数も増大してきている。PFI 法に基づく事業のうち，国土交通省関連の PFI 事業については，国土交通省実施の PFI 事業が 7 事業（官庁庁舎 6 事業（うち 1 事業は地方公共団体との共同事業），空港駐車場 1 事業），また，地方公共団体が主体となって実施する当省関係の事業は 29 事業であり，その内訳は，港湾 4 事業，駐車場 5 事業，公園 5 事業（道の駅との連携事業を含む），下水道 4 事業，市街地再開発 1 事業，公営住宅等 6 事業，廃棄物処理施設 1 事業（北海道），土地区画整理 1 事業，道の駅 2 事業（公園との連携事業を含む）複合施設（まちづくり交付金）事業となっており，当省関係は計 36 事業である。

国土交通省においては，平成 15 年度より，「新規着手事業のうち PFI に適する事業については PFI で実施することを原則とし，平成 16 年度末までに当省関係の PFI 事業件数（実施方針公表ベース）を倍増する（17 件（H14 末） 34 件以上（H16 末）」ことを基本的な方針として，取り組みを実施してきたところである。現在は，上記のとおり，36 事業となっており，目標は達成できたと考えている。

このような状況を受けて，今後，今後の PFI 事業の推進に当たって次に示すように，基本的な方針を定め，さらなる PFI の推進を図るべく取り組みを実施することとした。

上記方針の「3 推進目標」の背景については，先述したように，平成 17 年度において税制の特例措置がなされることや，昨年度 BOT 方式について補助が可能であると整理したこと等の制度面での充実を受けて，制度を活用して PFI を進めて

平成 17 年 2 月 21 日
国土交通省

国土交通省における PFI 推進の基本的な方針について

1 基本的な考え方

国土交通省においては，効率的かつ効果的に社会資本を整備・管理し，質の高い公共サービスを提供するため，民間の資金・能力を活用する観点から，PFI 方式の導入を積極的に推進する。

2 支援の方策

地方公共団体の実施する PFI 事業については，通常の事業方式と同様に補助金を交付することや，PFI 事業についての情報発信を実施すること等により，支援する。

3 推進目標

推進にあたっては，平成 17 年度に創設される税制その他の制度的枠組みを活用しつつ，事業分野・事業類型等の拡大を図る。

また，PFI 事業件数（実施方針公表ベース）について，平成 14 年度末時点の件数に対し，平成 16 年度末までに 2 倍，平成 18 年度末までに 3 倍とすることを目標とする。

4 フォローアップ

PFI 事業の推進状況については適宜フォローアップを実施する。

いくこととしたものである。また，推進に当たっては，現在まで実施されてきた庁舎，港湾，下水，公園等の分野をさらに拡大し，PFI で実施することにより，効果的・効率的な実施が可能となる事業分野について積極的に実施し，また，事業のスキームの検討にあたっては，BOT 方式，独立採算型等，さまざまな事業類型を検討し，事業の特性に応じて適したスキームを選定することを方針としているものである。



おわりに

平成 17 年度は PFI 法の改正をはじめ，PFI を巡るさまざまな動きが想定される。国土交通省としては，PFI 事業の積極的な推進，財政等における支援，多様な媒体による情報提供，意見交換等により，PFI がより効果的に活用されるよう諸施策を推進していく所存である。

なお，今回示した取り組み等の詳細な内容については，国土交通省ホームページの PFI 施策の関連部分（<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/policy/kensei.htm#K5>）に掲載しているので，参照いただきたい。