

# 韓国の公共建設事業における管理体制

株式会社長大 取締役専務執行役員  
たむら あきら  
(韓国永宗大橋元監理団長) 田村 哲

## 1. はじめに

公共事業を取り巻く環境は、バブル期1990年当初のガットウルグアイランド、日米建設協議等に端を発し、94年1月政府行動計画において、WTOのルール適用、CMの検討など大きく変化してきた。一方、同時進行でバブルの崩壊とともに公共事業バッシングとも言える形で公共工事不要論が湧き出てきた。このような背景の下、関係機関は公共事業に対する国民からの信頼の回復を目指して、2001年「品質確保の促進に関する法律」の制定、プロポーザル方式の定着化、設計施工一括発注方式の導入など効率的な公共調達制度改革を取り組んできたが、公共事業の将来展望となるとまだまだ改善・改革が必要であり、建設産業の停滞とともに技術立国日本の技術低下、空洞化が危惧されるところである。

一方、日本を取り巻く周辺国中国、韓国などはバブルの観があるにせよ将に建設ラッシュである。近年、日本でもマネジメント技術活用方式の一つとしてCM方式等の関心が高まっているが、韓国における建設マネジメントシステムは日本に比べると相当先んじていると感じられる面も多い。ここでは、近年の韓国建設業界変貌のきっかけとなった韓国 永宗大橋に関するCMのシス

テムの特徴ならびに韓国の現状等を紹介する。

## 2. 韓国建設業界の急速な変革の背景と現況

1980年代から90年代前半にかけての相次ぐビルの崩壊、落橋事故、97年のIMF危機等をきっかけに、発注・管理システムにメスが入った。まずは90年初め頃より品質確保への取り組みとして、従来の発注者と施工者の二者構造から第三者によるプロセス管理を考慮した管理体制が導入された。民間資金についても、94年8月に制定された

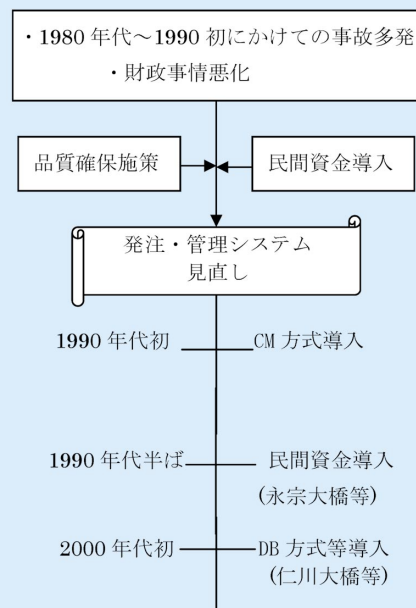


図 1 発注・管理システムの変遷

民間資金誘致法の下、初の BOT 方式による PFI 事業として仁川国際空港への入り口となる永宗大橋が95年12月に着工され、2000年11月に竣工した。

2005年には第二の連絡橋となる仁川大橋が着工されるなど、現在も離島対策、振興等を目的とした大プロジェクト計画が目白押しの状況にある。大手建設会社は大ロット受注を睨み、技術革新、新技術導入、人材育成等を図りながら、将に世界に通ずる総合建設会社に変貌しようとしているようである（図 1 参照）。

### 3. 韓国の監理制度の特徴

#### (1) 監理制度の概要

韓国の監理制度は、1980年代から90年代にかけてのビルの崩壊、橋梁の落橋等が多発したことなどから、品質の確保を図るために90年代初頭より本格的に導入されたものである。

韓国では、CM は建設技術管理法第2条（定義）で「建設事業管理」と解されており、「建設工事に関する企画・妥当性調査・分析・設計・調達・契約・施工管理・監理・評価・事後管理等に関する管理業務の全部または一部を遂行すること」と定義されている。一般的に解釈されている CM の概念では施工部分の監理に関して、1994年から実施されてきた「責任監理制度」があり、工事全体に対して責任監理を行う「全面責任監理」と工事の一部に対して責任監理を行う「部分責任監理」に分類される。永宗大橋の監理はこの制度の下で「全面責任監理」として行われたものである。

2001年1月に改定された建設技術管理法第2条による「責任監理」とは、施工監理（品質管理・施工管理・安全管理など）に対しての技術指導と「検測監理」をするもの）と関係法令に従い発注機関の監督権限を代行するものをいい、別途に定められている「設計監理」を含んでいないものであるが、「責任監理」という名の下、設計等に対

する照査の責任と義務を負わされることが多いようである。

#### (2) 監理員の立場

監理業務に従事できるのは韓国建設監理協会に登録された技術者（外国人含む）であり、韓国建設監理協会の監理業務遂行指針書では監理員の立場は以下のとおり定められている。

- ① 監理員は発注者の長に隷属されることなく、発注者の長との契約により独立的に発注者の長の監督権限を代行する。
- ② 監理員は、品質管理、施工管理、安全管理および工程管理等についての技術指導を行いながら、当該工事が設計図書およびその他の関係書類の内容どおり施工されているかを確認し、発注者の長の委託により建設技術管理法に従って発注者の長の監督権限を代行する。
- ③ 監理員は、建設工事の品質向上のために技術開発および普及に全力をあげねばならない。

以下、筆者が直接関わった永宗大橋の CM 業務を例としてその実施状況を述べる。

### 4. 永宗大橋建設管理について

#### (1) 永宗大橋の概要

永宗大橋は、民資誘致対象事業として仁川国際新空港とソウルからのアクセス道路となる仁川国際空港高速道路（約41km）のうち、新空港が建設された永宗島と仁川広域市の間の海峡部に2000年11月20日に竣工された約4.4kmに及ぶ海上部橋梁である。主航路部は世界初となる中央径間300mの3次元ケーブル自定式吊橋道路鉄道併用橋、アプローチ部は連続トラスと連続合成箱桁からなっている。韓国では、約35年前に架けられた中央径間200m程度の吊り橋（南海大橋）の実績があったが、本橋の建設に当たっては積極的な新技術導入の必要性から、海上部橋梁の施工管理・監理（CM）に関しては国際公募によるプロポーザル方式が取られ、日韓のコンサルタントJVが受注金額約20億円（当時為替）で監理団（全面責

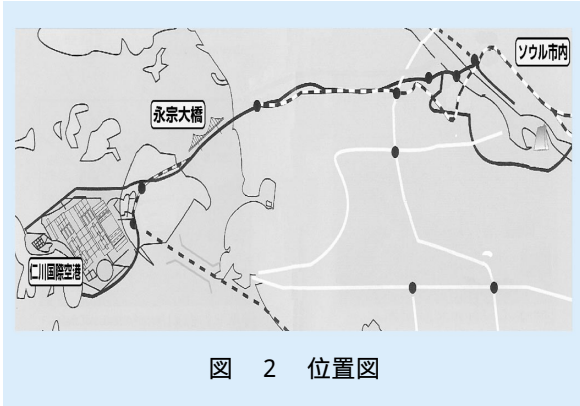


図 2 位置図

任監理)として参画し事業遂行されたものである。

## (2) 事業体制

事業遂行は建設交通部による主管の下、以下のような体制で実施された(図 2 参照)。

### ① 建設交通部(MOCT) 事業主管者

- ・特別目的会社と事業実施協約
- ・韓国道路公社に管理/監督権限委譲

### ② 特別目的会社(SPC)

- ・事業の義務/権限を包括的に継承
- ・発注/建設/運営/維持管理等

### ③ 韓国道路公社(KHC)

- ・監理団と監理契約
- ・監理団の管理/監督/支援

### ④ 施工者

- ・特別目的会社と工事契約

### ⑤ 監理団

- ・施工者を管理, 監督

## (3) 監理の内容

### ① 業務範囲および責任

監理団の業務は、建設行政/文書/設計/施工/工程/品質/安全/計測/環境/保安/下請け/既成/竣工/技術移転等が主たるものであったが、韓国道路公社、特別目的会社、監理団、施工者間の権限と責任の関連で多様かつ複雑な形態(報告, 協議, 指示, 承認等)での運営が余儀なくされた。また、全面責任監理の立場から、すべてに亘り監理団の承認下で工事遂行されるため、その責任は重大なものであり、多額の保険料の支払いを伴う業務でもあった。

### ② 監理団の管理体制



写真 1 永宗大橋完成写真

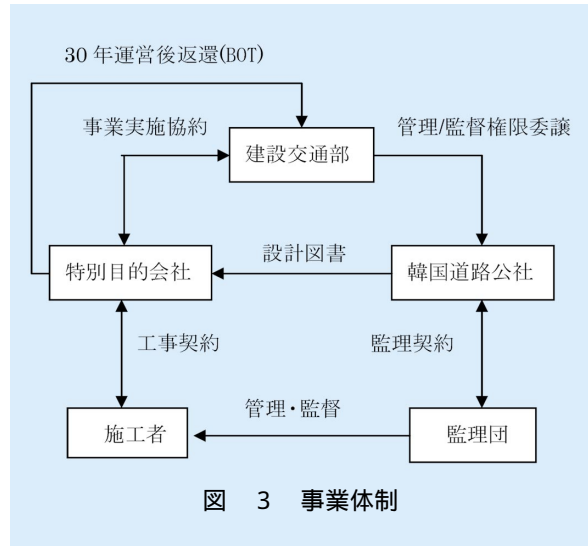


図 3 事業体制

当初は日本人8名、韓国人9名でスタートし、最盛期にはそれぞれ15名および25名の計40名の大所帯で運営された。他のプロジェクトにおける責任と管理体制を比較すると恵まれた体制であったのかも知れないと思うと同時に、全面責任監理という重い責任を果たすには、必要不可欠な規模の体制であったと考えている。

### ③ 監理業務の実情

多岐に亘る業務内容であったが、特に以下のような課題に重点的に取り組んだ。

- 1) 現地に赴任しまず直面したのは設計図書の全面的見直しであった。工期5年のうち、約2年間はこの作業に費やしたが、監理員には多くの設計専門技術者が配置されていたことで、その難局を乗り越えることができた。
- 2) 施工・製作・架設・仮設・品質等に関わるものは、工種、工事段階ごとに計画書の審査を行った。例えば、橋脚ごとに、浚渫、基礎、仮締め切り、フーチング、脚柱数ロットごと、梁部

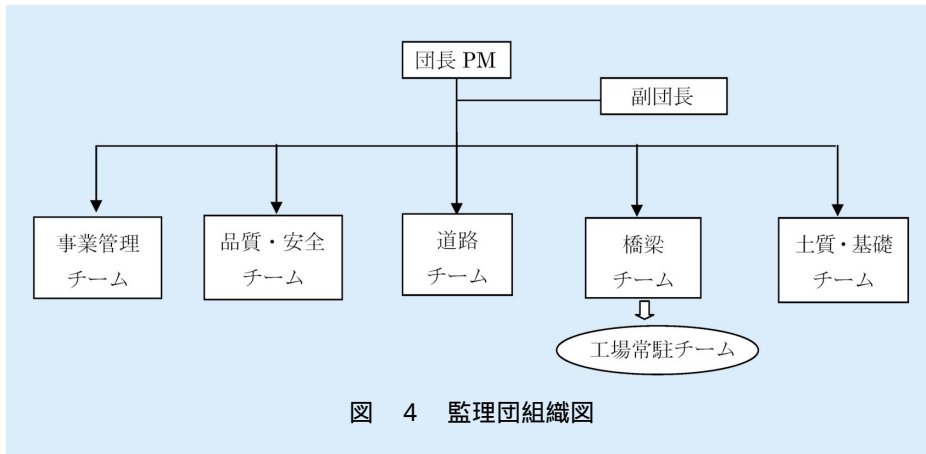


図 4 監理団組織図

長の名前が記載されるなど、社会的認知の高さには驚くこと多々であった。一方、それに相応する責任が監理団には課せられていたということである。

といったように、工事の進捗に合わせてすべてを審査、承認していくものである。

- 3) 桁等の工場製作に関わるものは、監理員が製作工場に常駐して全工程に対し審査、検査をする体制であった。
- 4) 工程管理は、監理団は月間報告書および施工者作成の次年度工程計画を審査、承認の上、韓国道路公社に提出し、それが公式の工程計画になるものであった。

④ 特筆事項

工事竣工後、監理団長には大統領から、橋梁首席には首相からの感謝状授与、橋歴板には監理団



写真 2 韓国前大統領開通式臨席

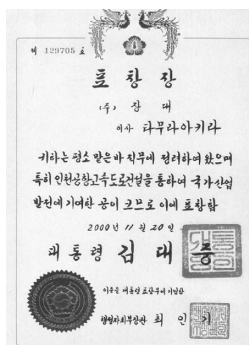


写真 3 韓国前大統領感謝状

## 5. おわりに

日本でも、CMを初めとする建設マネジメントへの関心が高まり、国土交通省では有効な発注方式の一つとしてCM方式を試行している。特に近年の受注環境激変の中、品質・技術力低下が憂慮されているところであり、プロセス管理・監督の重要性がますます高まってくるのは必至であると思われる。筆者らが経験してきた韓国のCMもある意味初歩的な品質確保という視点からスタートしたが、今やコンサルタントでは設計技術者集団と監理技術者集団を併せて事業を営みながら今日の韓国建設業界活況の一翼を担っていると言っても過言ではない。このような例も参考に、日本にはプロセス管理・監督を任せられる技術者集団はいないとか言う前に、最初からあまり欲張らずにまず発注者、施工者、コンサルタント（設計、監理）等おのこの立場の責任、役割、権限等を明確にしなが、できること、必要なことから徐々に取り組んで行くことで、必ずや新たな展望が見えてくるものと確信している。

最後になるが、日本においてもCMを初めとする建設マネジメント改革を進めて行く上で、あまり考えすぎて石橋を渡る前に叩き過ぎて壊すことがないように、とりあえず走りながら考えて見ませんかという思いを伝えて本稿を終える。