

令和4年度 水産基盤整備事業における設計・積算等に関する要望事項

一般社団法人 北海道水産土木協会

I 設計・施工

【役務費（ヤード）】

- ① 適切な工事積算（見積）が出来る様に役務費（借地料）の算出根拠を設計図書に明示する事をお願いします。市町村の港湾施設などは条例に明記していますが、民地についても取引価格など「正常な取引価格」「売買事例による価格」などの参考価格の公表をお願いします。役務費の算出は応札時の積算では算出することが出来なくて非常に困っています。又、事後の工事価格の公表時にも役務費の金額又は評価額の概算金額等の明記をご検討願います。（渡島）
- ② 民有地をブロック製作ヤードとして使用する場合、設計と実際の借地料との差が大きく乖離しているのが現状です。発注者で借り上げて無償で提供するか、実際の借地料（使用料）を調査し設計に反映願います。（日高）
- ③ 発注者から指定されたブロック製作ヤードが、港湾内の埋立地などで強度が弱い地盤のためクレーン車などの建設機械の走行に耐えられない場合、トラフィカビリティが保てない部分の補充砂利等を設計変更で計上願います。（日高・十勝）
- ④ 魚礁ブロック製作ヤード面積の改善について昨年要望したところ、「標準歩掛では、資材置き場での型枠けれん作業を想定しておらず、型枠一時保管面積となっている。」との回答でしたが、現場ではヤード面積が不足している状況です。作業の安全性も考慮し、標準歩掛見直しの検討をお願いします。（根室）
- ⑤ 魚礁ブロック製作ヤードが狭く、鉄筋組立及び鉄筋保管に結構広い場所が必要なので、考慮願います。（釧路）

① 今後、国土交通省の不動産取引価格情報検索 HP で近隣で公表されている売買事例がある場合は、その単価を基に算定したいと考えております。

ただ、民地を借地する場合、取引価格は個人情報にもあたりますことから明示条件としておりませんので、ご了承願います。

② 借地料が明確となっている公有地等の土地の確保を目指しておりますが、周辺に民地しかない場合は、当方で借り上げると、国の補助対象とならなく、全額道費とした場合予算の確保が困難であることから、今後も工事費の中で計上する形となりますのでご了承ください。

ただ、設計との乖離が大きいとのことで、今後は国土交通省の不動産取引価格情報検索 HP による売買事例を積算単価の単価として活用することで、乖離を少なくする努力をしていきたいと考えております。

③ 現状復旧が必要となることから、砂利を敷設置することは難しいですが、軟弱地盤で安全作業に支障がある場合は、クレーンの移動範囲に敷鉄板を敷設する形で対応も検討いたしますので、監督員に協議願います。

④⑤ ブロック製作ヤードについては、型枠 10 % (底枠の追加分を含まない) による打設サイクルを標準に、国の基準や施工実態の結果を踏まえた算定方法で必要面積を求めており、安全面で不足しているとは思っておりません。

けれん作業等を行う型枠作業ヤードは、施工実態調査で転置ヤード等の空きスペースで支障がなく作業ができるとの意見があることから専用ヤードとして考慮していません。なお、脱型、組立までの間及びけれん作業中に必要となる側枠等の一時保管場所については、資材置場に置くことを想定しております。

【石材価格の設定】

① 昨年要望した施工時期に関して、増殖場造成工事の石材投入時期については、地元のウニ漁の終期などに配慮する必要があると、特記仕様書の施工条件で、「海上施工時期については〇〇漁業協同組合との協議により海上部（石材投入）の施工は 10 月 1 日以降とすること」と明示されています。

これに基づき石材投入は 10 月 1 日以降に開始していますが、10 月以降は荒天が続いて作業可能な適日は少なく、石材投入時期は年内はおろか、翌年に入ることも多々あり、年によっては次年度 4 月に持ち越すこともあります。

積算に使われる石材単価には投入費が含まれていますが、漁場工事は漁港や海岸など他工事と比べて海上運搬距離が長いこと、また、投入時期が 10 月以降であり海上作業に著しい制約を受けることなどの特殊性があります。現在の価格設定では、積算と実際の施工に大きな乖離が生じています。このため、石材単価を積出港価格と海上運搬投入経費に分離して、漁場工事の特殊性を反映させることはできないでしょうか。あるいは、海上運搬投入経費を別途積算し、その際には供用係数ランクを実態に即したものとして適正な価格とするなど、現場の施工条件に合致させるための配慮が必要と考えますので、ご検討願います。

石材単価の中で想定している以上に投入経費を要した場合、設計変更の対象にはならないでしょうか。

また、石材単価の中で想定している投入作業については、供用係数の対象とされないでしょうか。

さらに、着定基質撤去工に係る使用港湾の入港船舶使用料は、クレーン付き台船・引船各々について 2 日間計上されていますが、石材着定基質工（石材投入）で使用

する作業船等の入港船舶使用料は、海上投入渡しである石材単価に含まれていますか。直近の受注工事の事例として、石材投入の日当たり作業量は 638 m³であり、所要日数は 5 日ですが、入港船舶使用料も 5 日間計上されていますか。(宗谷)

① 現在の「海上投入渡し単価」は、材料購入、運搬、投入施工費等を対象に漁場ごとに、納品又は施工実績のある業者に対し調査が行われ、施工実態を踏まえて策定されておりますが、乖離が大きい地域の海上投入渡し単価については、積出港渡しの石材単価と、海上施工費に分離し、それぞれ単価策定する方向で前向きに検討します。その上で、海上施工費については、港湾使用料などの必要な費用や、運搬距離及び施工時期等を反映させた価格となるよう調査会社に申し入れて参りますので、調査依頼があった業者におかれましては、乖離が生じないよう適正なご回答について、ご協力をお願いします。

【ブロック製作】

- ① 昨年 10 月の積算基準改定で、魚礁ブロック製作において必要となる陸上クレーンの拘束費が計上されています。他の振興局のブロック製作工事では、必要な陸上クレーンの拘束費が計上されており、クレーンの拘束は工事の規模に関係なく必要ですので、オホーツク総合振興局でも計上していただきたい。(網走)
- ② 昨年も要望しましたが、オクトム産卵礁 (1.97t) の製作歩掛かりについて、近年では作業員の高齢化等の要因により人工がかかっている状況にあります。過去の実態調査時と条件や状況が変わっているのが実情ですので、再度、製作ヤードでの歩掛調査を行い設計に反映願います。(日高)

【設計】 10 個あたり

【実施工】 10 個当り換算

土木一般世話役	0.57 人	0.71 人	+125%
特殊作業員	0.63 人	0.71 人	+125%
普通作業員	1.96 人	3.57 人	+182%
鉄筋工	≒ 0.50 人	0.71 人	+142%
クレーン(25t)	0.65 日	0.71 日	+109%

- ③ クレイドル産卵礁の製作に関し、
- ・ 三孔セラミック(54.5 kg/基× 6 基/個)の設置において、クレーン機能付バックホウとクレーン付トラックを併用して設置しているため、設置費用を別途計上願います。
 - ・ 沈設時期が冬季になる場合、吊筋ボックス内に貯まった水が凍結し玉掛けが出来なくなり、対処に費用がかさむので吊筋ボックス構造の見直しを検討願います。

・ブロック製作ヤード及び工事車両の通行路が昆布干場に隣接しており昆布漁期と重る時期はホコリや粉じんの飛散防止等に細心の注意を払って施工しています。散水車の配置等、施工前打合で設計変更として費用計上願います。(日高)

④ 産卵礁ブロック（クレイドルⅡ型）製作において、セラミック土管設置及び生コン打設施工費の歩掛について設計と現場での差異が感じられますので、実態調査を行っていただき調査結果を積算歩掛に反映願います。(釧路)

⑤ 吊筋について工場で加工して納入することが多くなっているため、見積単価での積算をお願いします。(日高)

① ブロック製作でクローラクレーンを使用する工事のみ拘束費を計上しており、そのほかの工種については、現在は計上する基準がないため、ご理解願います。

②④ 産卵礁工に係るブロック製作については、令和4年10月より市場単価を適用した新しい歩掛になりますので、ご承知ください。なお、市場単価の補正係数の取扱いなど詳細については、検討中です。

③ クレイドル産卵礁の製作について、

・三孔セラミックの型枠設置についても、令和4年10月からの新しい歩掛に含まれていますので、ご承知ください。

・吊筋ボックスに貯まった水の凍結の件については、ご苦勞をお掛けしますが、創意工夫で対応願います。

・昆布干場に隣接する工事ヤードでは、ホコリ等の飛散防止対策が必要となることは承知しておりますが、事業損失を未然に防止するための仮施設に係る費用は、共通仮設費（事業損失防止施設費：率計上）に含まれており、工事施工に伴って発生した事業損失に係る費用は、現場管理費（補償費：率計上）に含まれていますので、ご理解願います。

⑤ 吊鉄筋の加工組立費は、鉄筋荷卸し費用やクレーンを必要とする場合の賃料が含まれた市場単価を適用していますので、ご理解願います。

【魚礁・ブロック運搬・積込】

① 魚礁沈設工（海上一連）について、積算条件の中で1日あたり施工量を確認するため、起重機船等の最大積載個数を明示願います。(日高・十勝)

② 魚礁ブロックの製作ヤード内において、ブロックの運搬が横持ちとトレーラー運搬の2通りで積算されている現場があります(横持ち：〇〇個、陸上運搬：〇〇個)。

昨年、「ヤード内の移動でかつ運搬距離が 50m 未満の場合は横持ち、50m 以上は陸上運搬で積算しており、各ブロックの運搬方法については、ヤードの条件や運搬距離に応じて判断している。」との回答でした。ついては、横持ちと陸上運搬で積算されている現場では、それぞれのブロックの配置を示すなど、道における積算の考え方を設計図書で説明願います。(十勝)

- ③ FP 魚礁ブロック製作ヤードは、カタログによると型枠 1 基当たり (11 個製作) の必要面積は 300 m²とされ、本工事においては、236 個の製作個数に対して、20 組の型枠数で施工を行いました。必要面積は 20 基× 300 m²= 6,000 m² (220 個) となり、実質使用可能面積が≒ 6,000 m²のヤード面積の中で、設計変更で製作個数が増えた場合、そのヤード面積では製作が困難となり、積出岸壁 (長期間の仮置きが出来ない) へ運搬据付作業が必要となりました。このため、起重機船の据付が 2 回になり、回航経費が 1 往復でなく 2 往復分必要となるため、実態に合った積算をお願いします。(後志)
- ④ 門別漁港において指定された箇所の係留設備が無く、係留用の方塊ブロック等の設置等を自費で行っています。係留場所については関係機関等との調整が行われていると思いますが、安全な係留場所の確保又は費用の計上をお願いします。(日高)

① 公表している見積用参考資料において、1 日あたり施工量を明記しておりますが、最大積載個数については他発注機関も明示していませんので、明示条件としておりませんのでご了承願います。

② 公表している数量総括表と見積用参考資料において横持ちと陸上運搬個数は明示しておりますが、その根拠となる配置図面等は他発注機関も明示していませんので、明示条件としておりませんので、ご了承願います。

③ ブロック製作ヤードについては、カタログによるものではなく、国の基準や実態調査の結果を踏まえ、魚礁、囲いブロック、増殖礁ブロック等、統一した考え方で行っており、打設ヤード、打設通路、転置ヤード、資材置場、鉄筋加工組立ヤード等の必要面積を積み上げ算定するとともに、拡大設計変更によりブロックが増えた場合は、必要面積の追加計上を行っているところです。

当該工事においては、施工可能な面積と判断しておりましたが、不測の事態が発生して面積が不足する場合は、工事監督員に協議願います。

④ 積出港の算定にあたっては、係留施設のある岸壁等を選定することを基本としていますが、当該港については、そのような場所を確保できないため東防波堤を指定しているところです。なお、係留に関する費用を別途計上することは困難なため、大変お手数をお掛けしますが、現状どおりの対応となりますので、ご理解願います。

【魚礁・ブロック設置】

- ① 一昨年の要望に対し、標準歩掛となっているため理解願いますとの回答でしたが、鋼製魚礁設置は大水深での吊り下ろしとなる事から、作業の安全を考えると専用の吊りワイヤーの使用が必須であり、転用は難しい状況です。購入費は設計の諸雑費では到底補えませんので、設計において材料費として別途計上するか、共通仮設費（積上げ）等での設計計上をお願いします。

また、吊りワイヤーの金額は、鋼製魚礁の種類により異なると思いますので、調査を行っていただき、各魚礁別に適正な価格の設計計上をお願いします。（檜山）

- ② 室蘭沖魚礁設置工事における海上供用係数ランクについて、現在は供用ランク 1（船舶 1.65、船員 1.20）で計上されているが、沈設海域（場所）の悪天日数等の実情から、近隣施工地区の虎杖浜沖魚礁設置工事同様の供用ランク 5（船舶 2.45、船員 1.70）にて計上する事はできないのでしょうか。（胆振）

① 鋼製魚礁沈設に係る玉掛け用ワイヤーについて、現状把握のための施工実態調査を行います。

② 海上供用係数については、令和 6 年 4 月からの適用に向けて漁場工事特有の不稼働日を踏まえた見直し作業を進めているところです。

【魚礁移設】

- ① 作業船の供用係数について、港湾工事と漁場造成工事では施工箇所や設置水深、施工箇所への移動環境を含め大きく異なっています。漁場造成工事の中でも風やうねりなどの環境要因が大きく影響する魚礁の移設等においては、作業船の供用日数が年や季節によって実態と大きく乖離する状況となっていますので、「実績に基づく設計変更等弾力的な運用」への見直しとその条件の例示についてご検討願います。

令和 3 年度の網走地区からの要望に対し、「協議の上必要に応じて設計変更など対応したいと考えています」との回答でしたので改めて要望します。（宗谷）

- ② バケットの損料について、魚礁撤去引き上げ用バケットは特殊な器具ですので、引き続き損料算定のための調査をしていただき、適正な損料にしていただきますようお願いいたします。

設計バケット損料 52,300 円/日

調査提出損料 102,000 円/日

令和 3 年の網走地区の要望に対し、「引き続き適正な損料を計上して参ります」との回答でしたが、未だ設計と実態に乖離があるため改めて要望します。(宗谷)

- ③ 魚礁構造物撤去引上げ・再設置において、適切な工程管理の下で施工を進めても、工事途中での取残し測量、出来形確認の水深測量及び水路測量には作業船の拘束が必ず発生します。現状を踏まえて設計に計上していただくようお願いします。

令和 3 年度の網走地区からの要望に対し、「施工実態を踏まえて検討して参ります」との回答でしたので改めて要望します。(宗谷)

① 海上供用係数については、令和 6 年 4 月からの適用に向けて漁場工事特有の不稼働日を踏まえた見直し作業を進めているところです。

なお、その他の現場条件が設計と大きく乖離がある場合は相談いただきたいと考えています。

② バケット損料は、提出いただいた資料を参考に、国の船舶および機械器具等の損料算定基準に基づき妥当な採用値により策定しております。

なお、損料策定から数年を経過していることから、今後調査を行います。

③ 魚礁移設に係る作業船の拘束費については、算定方法や国庫補助の対象に含めることができるかについて、国と打ち合わせを進めて参ります。

【人工干潟】

- ① 令和 2 年に「砂留堤設置工のサンドチューブ設置施工費において、充填用サンドポンプの釜場設置箇所は水深が浅いため、喫水の浅い台船でなければ土砂を運ぶことができません。台船は軽量化のため、土砂を止める枠を設置していないので、砂を大型土嚢に詰めて運搬しています。このため、充填用砂の運搬において、設計と実施工に乖離がありますので、施工歩掛の見直しをお願いします。」と要望したところ、回答は「当該単価については調査機関への委託調査により得られた結果をもとに設定しているものである。」との内容でしたが、水産基盤整備事業(漁場)設計積算基準第 3 章 4 節 2 の砂留堤設置工 2-1-2 サンドチューブ設置 (1 m 当り) 代価表【J99032】に「土嚢による砂運搬」の追加を要望します。(根室)

φ 850	現在の設計施工費	12,208 円/m
	実施工費	21,711 円/m

- ② 砂留設置工のサンドチューブ充填砂の仮設プールから設置箇所までの海上運搬費の計上を要望したところ、①と同じ回答を頂きましたが、調査の見積内容には仮設プールからサンドポンプ釜場設置箇所までの海上運搬費は含まれていません(調査項目になっていない)。調査機関が実施工に沿った見積を業者に依頼できるよう、

条件明示を分かりやすくして調査機関への委託をお願いします。(根室)

- ③ 盛砂工の盛砂均しの施工費において、作業船の運転は 1,800 m²当たり 0.2 日の運転で 1 日当たりの運転時間は 2 h となっています。実際は 1 日単位での運転となり、設計と実施工に乖離があります。令和 2 年に「検討して参ります。」との回答でしたが、未だに施工歩掛は改定されていませんので、歩掛改定の検討をお願いします。

(根室)

現在の設計施工費	60 円/m ²
実施工費	131 円/m ²

- ④ 砂の使用量が 200 m³に満たない維持補修等小規模工事については、砂の運搬方法が標準設計歩掛と実施工形態では異なるため、施工費が大きく乖離します。施工見積での価格設定をお願いします。(根室)

標準歩掛運搬費	2,300 円/m ³
小規模工事運搬費	7,600 円/m ³

- ①② 単価の設定にあたっては、調査機関に適正な単価設定となるよう協力を依頼するほか、現場条件によっては必要に応じ、個別に設計・積算を検討します。
- ③ R2 のご意見をを受けて施工実態調査の実施を検討しておりましたが、該当事業がなかったため対応できておりません。今後、施工実態調査や見積もりによる歩掛の見直しを検討しておりますが、検討手法については内部で検討中ですので、調査依頼がありましたらご協力についてよろしく願いいたします。
- ④ 施工条件や施工規模により、標準設計歩掛が使用できないと判断する場合は、見積もり等を利用して価格設定を行います。

【型枠】

- ① 過去に魚礁型枠搬入材料の一部にかなりの変形があり使用できなかったため入れ替えた事があります。入れ替えにより、予定していた工程に遅れが生じたので、現場に搬入する型枠については、施工に支障の無いことを確認した上で搬入されるよう、引き続き発注者からも指導願います。(十勝)

- ① 型枠メーカーには、点検整備を改善し適正な型枠を提供するよう、引き続き申し入れていきます。

【回航・えい航費】

- ① 回航・えい航費について作業船動向調査資料により積算されていますが、他の発注部局と同様に、設計時と施工時の作業船在港状況や使用の可否における乖離を無くすよう「作業船の在港状況に変更がある場合は、原則として契約後最初に行う施工計画書の立案時に基地港の変更について監督員と協議すること」と特記仕様書に明示し、設計変更の対象とする事を要望します。(渡島・檜山・石狩)
- ② 回航保険料の算出には、回航・えい航距離が明らかでなければなりません。現状は港名が表示されているだけで、回航距離は表示されていません(〇〇港 → 〇〇港)。このため、見積りの精度向上を図るために基地港からの距離を明示願います。(十勝)

- ① 建設部については、在籍港調査の港にある船舶を使用するという積算の考え方であることから、発注後に在籍港調査に変更がある場合のみ設計変更を認めております。(受注者の都合により遠距離からの回航は認めていない)
水産土木工事は自社船施工を入札要件としていることから、入札時の応札金額に、自社船の回航費が考慮された応札額という考えであり、発注後の設計変更は行わないこととしておりますのでご了承ください。
- ② 令和4年10月以降に入札する工事より、特記仕様書に回航距離を記載する方向で検討いたします。

II その他

【資材価格】

- ① 原油価格・物価高騰などの対策については、建設業界としても「建設資材高騰・品不足」を懸念して、「直近の資材価格や調達状況を反映した価格・工期での契約締結」「既に締結された契約における資材高騰に伴う個別協議」について、協力などを求めています。国土交通省では、「単品スライド」条項の運用ルールを改定し、購入価格が適切と証明できる書類を提出した場合に限り、実際の購入価格が高くてもスライド額として算定できる規定を加えました。漁場造成工事の主な資材は、生コンクリート、鋼材、石材ですが、単品スライドの適用を受ける工事材料を教えてください。また、建設資材の高騰を踏まえた対応について、最新の情報と想定している対応について情報提供願います。(十勝)
- ② 水産工事の積算では積算基準日の2か月前の単価が採用されていますが、鋼材や油脂類は変動が激しく、実際に受注してからの購入では官積単価での調達が困難となります。単価スライドなどの仕組みでは、請負金額の1%を超えた

分のみが対応となるため、多くはそれに至らずに請負者の持出しで対応していますが、請負者が受注する工事全体で考えると負担が非常に大きい。昨今のような異常な社会情勢の場合は、スライドについても制限を設けずに柔軟な運用をお願いします。（渡島）

- ③ 昨年、積算に用いる単価を入札月の適用としていただきたいとの要望に対し、令和4年10月1日の施行に向けて検討するとの回答をいただきましたが、どのような状況でしょうか。（檜山）

① 契約書22条第5項において「主要な工事材料の～価格に著しい変動を生じ～請負代金額の変更を行うことができる。」と規定しており、水産土木工事の「主要な工事材料」としては、「鋼材類、燃油類、アスファルト類、コンクリート類、その他」と考えております。

適用対象は、請求の際に残工期が2ヶ月以上あり、先ほど述べた工事材料の品目ごとの変動額が最終請負金額の100分の1に相当する金額を超える工事です。

最新の情報については水産林務部総務課のホームページに公開しており、今後とも必要な情報については随時掲載していく予定です。

- ② 水産林務部発注工事における適用対象工事やスライド額算定方法については、国交省や道建設部等と同様の内容となっており、独自に変更することは出来ませんのでご理解願います。
- ③ 今までは2ヶ月前単価を使用しておりましたが、要望を受け、令和4年10月の後半の入札から最新単価が適用できるよう、システム改修中です。

【発注時期・工期】

- ① 余裕のある工期設定と柔軟な工期延長への対応、ありがとうございます。今後も同様により柔軟な対応をお願いします。（日高）
- ② オホーツク海は9月以降、海上で施工できる日数が限られてきます。今後も引き続きゼロ国債などを活用し早期発注をお願いします。また、競争参加資格決定時には、設計図書の公表をお願いします。（網走）
- ③ 水産基盤整備事業（漁場造成工事）に係る「工期」については、設計図書に示された品質のものを確保し、標準的な施工方法によって施工に必要な工期を示されていますが、積算精度の向上を図るため、積算想定工期（準備、施工に必要な実日数、不稼働日、後片付け）の明示をお願いします。（檜山・十勝）

- ① 今後も柔軟な対応について進めて参ります。
- ② 今後も早期発注の制度を活用して参ります。また、競争参加資格通知に合わせて、設計図書を遅れず公表するようにいたします。
- ③ 令和 4 年 10 月以降に入札する工事より、特記仕様書に準備工や後片付け、積算工期を明記いたします。(余裕工期は振興局対応のため、明記しない)

【働き方改革】

- ① 働き方改革の観点やコロナ対策のため、書類の電子化や簡素化、帳票システムの活用を進めていただきたい。
 - ・旬報等メールで行うことのできる業務は電子化してください。
 - ・工事施工中は協議書・段階確認等のやり取りはメールで行なっていますが、最終的に写真以外の書類は紙で残す形になっています。可能な限り帳票システム等を利用して電子で残すよう要望します。
 - ・工事完成時に提出する書類の冊数軽減のため、業務量の少ない「段階願い」や「立会願い」などは、同じファイルにまとめて編纂するなど書類の低減化を検討願います。(根室)
- ② 魚礁構造物撤去移設工(参考歩掛)は、船員の就労時間が10時間となっていますので、働き方改革に鑑み1日当たりの就業時間を8時間に改善するようお願いします。

令和3年度の網走地区の要望に対し、「参考とする施工事例などデータが少ない状況ですのご理解願います」との回答でしたので改めて要望します。(宗谷)
- ③ 海上盛砂工におけるポンプ浚渫船の積算基準は、運転13時間/就業18時間となっており、働き方改革にそぐわない時間設定となっています。就労人口も減少して2ワッチ制を組む事が困難であり、働き方改革により基本就労8時間/日となるため、「運転6時間/就業8時間の1ワッチ制」に積算基準を見直し願います。(根室)

- ① 書類の電子化や簡素化、帳票システムの活用について
 - ・従来の旬報に変わる履行報告書は、電子メールでやり取りすることに支障はありませんので、受け渡しの方法については、工事監督員と協議願います。
 - ・現状の事業規模では、システムの維持管理に係る予算を確保できないため、帳票管理システム(CALS)の導入はできませんが、工事書類の電子納品については、電子化できるものから進めるよう検討していきたいと考えております。
 - ・工事完成時の提出書類のファイルへの編纂方法については、仕様書に特段記載がなければ、発注振興局と協議のうえ提出願います。

- ② 魚礁構造物撤去移設工（参考歩掛）は施工実態に基づき策定しており、歩掛の見直しにあたっては、施工実態に基づかない改定はできませんので、ご理解願います。
- ③ 小型ポンプ船・空気圧送船工事設計積算マニュアルを準拠しており、運転 13 時間／就業 18 時間が標準となっていますので、ご理解願います。

【技術者の兼務要件】

- ① 経常建設共同企業体では、請負額が 1 億 500 万円（建築一式の場合は 2 億 1 千万円）未満であれば、構成員の 1 者が主任技術者等を専任で設置できれば、その他の構成員は兼任でも可となっています。昨年以前から要望していますが、上限額の引き上げをお願いしますとの要望に、他部局の動向を踏まえる必要があり、独自の上限額の引き上げは出来ませんのでご理解願います、との回答でしたので改めて要望いたします。（網走）

- ① 建設業法第 26 条 3 項において「公共性のある工作物に関する重要な工事で政令で定めるものについては、主任技術者又は監理技術者は、その工事現場に専任しなければならない。」と定められています。

政令：請負金額 3500 万円（建築 7000 万円）以上、
地方公共団体が注文者である施設または工作物に関する建設工事等

道では、経常建設企業体について、請負金額が 1 億 500 万円（建築一式工事では 2 億 1 千万円）未満であれば構成員の 1 者が主任技術者等を専任で設置できれば、その他の構成員は兼任でも可としていますので、ご理解願います。

【海上工事の下請負】

- ① 作業船を保有する事業者は、水産林務部発注工事に限ることなく、港湾・漁港、海岸など作業船を必要とするすべての工事を対象に、会社経営を継続するため、年間を通じて稼働させるべく、大型港湾工事を優先的に配備している実態にあります。
このため、水産林務部発注工事において厳格に自社保有船での施工を条件とした場合、全道的に作業船が減少している状況下では、複数の工事現場間での作業船のやり繰りが困難となり、今後の事業推進に影響するものと考えます。
水産土木工事は港湾内の作業とは異なり、基地港から離れた場所での作業となるため特に海上施工の技術が必要となりますので自社保有船での施工を原則としつつ

も、状況によっては管理は自社で行うが他社の作業船を使用するなどの運用を可能とすることで工事の施工が円滑に行われるものと考えます。

例として、今年度の北海道発注の魚礁設置工事では、設計での起重機船供用損料は、合計 2.5 百万円(150t 吊が 1.7 百万円、200t 吊が 0.8 百万円)、実際は、自社保有船のみでの施工を行う条件下では、施工業者は 200t 吊起重機船 20 日程度(艀装・回航・大水深の準備と施工・艀装・回航)は拘束しなければならず経費は 6.6 百万円で、設計の 2.6 倍が必要となります。なお、拘束に掛かる経費は設計に計上されていません。

また、漁場工事を受注した後に、港湾工事などの長期施工日数(例として 2 か月)を要する 200 百万円の依頼があったとしても、受注を断念しなければならない場合が生じます。発注の順が逆の場合も同様です。

作業船を所有・維持する経費が大きいため、年間の稼働率を高めることが経営上必要です。また、作業船が減少している状況で全道の海上工事を円滑に進めるために、漁場工事における自社保有船での施工条件を緩和願います。(網走)

① 漁場事業における海上工事の下請負については、作業船の減少状況等を踏まえ、工事の適正な施工と品質の確保を前提としながら、条件等の見直しについて検討して参ります。

なお、適正な理由のもと必要な場合は、下請負を認めていますので、当面の間は、「天災等事情やむを得ない場合」について具体例を示すなど受発注者間で相違が生じないよう対応を検討します。