

2024 年度 公共工事の諸課題に関する意見交換会 (北陸地方整備局)

日 時：2025 年 3 月 5 日（水）15：30～

場 所：白山会館 2 階 「大明」

＜北陸地方整備局の出席者＞

企画部長	信太 啓貴		
技術調整管理官	石田 和典	技術開発調整官	澤山 雅則
建設業適正契約推進官	間 祥一郎	河川情報管理官	石川 一栄
道路情報管理官	徳橋 良幸	官庁施設管理官	坂田 勉
技術管理課長	吉田 健一	建設専門官	安藤 達弥

(敬称略)



■冒頭挨拶

(北陸地方整備局：信太企画部長)

北陸地方整備局企画部長の信太です。

本日は日建連北陸支部の皆様方には、年度末のお忙しい中、意見交換の機会を頂き、有難うございます。また、日頃から国土交通行政の推進、とりわけ北陸地方整備局の事業執行に多大なるご支援、ご協力をいただき、感謝を申し上げます。

昨年 1 月 1 日に発生しました能登半島地震や、9 月 21 日からの奥能登地域の豪雨対応を含め、発災直後から日建連北陸支部の皆様方には様々な面でお支えいただくとともに、現地では引き続き復旧工事にご尽力いただいております、改めて感謝申し上げます。能登地域も年末には国道 249 号が通れるようになったところであり、少しずつですが状況が変わってきているところです。生業の再生も始まってきていることも含めると、皆様方に貢献していただい

たことが被災地に役立っているということを改めて感じているところです。

担い手3法が改正され、働き方改革は待ったなしの課題となっているところです。皆様方におかれましても、厳しい状況の中での採用を含めた人材確保や、建設業にも労働時間の上限規制が適用され、働き方改革や生産性の向上など、様々な取組みをもう一段高みを目指していかなければいけない局面になってきていると思っています。整備局においても皆様方と一緒に、その高みを実現するために頑張っていきたいと思っていますので、引き続きよろしくお願いいたします。

北陸地方は19世紀後半には、新潟や石川県の人口が全国1位だったこともありますが、そのころにプランニングされた施設が20世紀前半に整備され、例えば萬代橋は間もなく100年を迎えますし、大河津分水路は通水100年となり、現在「令和の大改修」を行っている段階になっています。また、立山砂防の砂防事業も間もなく100年を迎えますし、浅野川大橋や犀川大橋が百寿（ももじゅ）を迎えたところです。100年くらい前に整備されたインフラが今でも北陸地域の人々にとっては、なくてはならない施設となっており、地域の人に愛されながら大事に使っていただき、お役に立っているところであり、当時の土木技術者の皆様方の英知がつまった社会資本整備だと思っています。現在、大河津分水路において「令和の大改修」を進めていますし、利賀ダムの本体工事にも着手したところであり、次の100年後に向けて、我々は北陸地域のためにどのようなインフラを残していくべきなのか、どのようなプロジェクトが必要なのかということについて、皆様方と一緒にインフラ整備を通じて、北陸地域の発展に貢献していくべきタイミングではないかと思っている次第です。

皆様方には日頃からご示唆いただいておりますが、これからの100年間に向かって一緒に歩いていけるように努めていきたいと思っています。本日は限られた時間ですが、忌憚のないご意見を賜れればと思いますので、よろしくお願いいたします。



(日本建設業連合会北陸支部：木村支部長)

日建連 北陸支部長の木村でございます。

本日は、北陸地方整備局様との意見交換会に当たりまして、年度末を控えた大変お忙しい中、信太企画部長様をはじめ、各部から幹部の皆様にご出席を賜り、厚く御礼を申し上げます。

また、日頃から、北陸地方 建設事業推進協議会等を通じ、官民相互の連携と建設事業の効率的な推進にご尽力いただきまして、誠に有難うございます。

加えて、今般発表となりました設計労務単価については、昨年比6%増、13年連続での引き上げとなりましたことは、建設業にとって喫緊の課題である「担い手の確保」につながるものと受け止めており、大変感謝申し上げます。

さて、昨年のお正月に発生した「能登半島地震」や9月の豪雨災害への 日建連としての対応については、北陸地方整備局様、石川県庁様等からの復旧支援要請に基づき、発災翌日の1月2日より道路啓開作業から着手しました。現在も会員各社が道路、河川等の復旧工事にあたっているところでありますが、この間の迅速な予算措置、契約手続きや、現地でのご指導・ご協力について改めて感謝申し上げます。

今回の地震からも、「防災・減災、国土強靱化」の実現による事前防災への取組みが非常に大切であることを痛感させられました。国会においては、現在「5か年加速化対策」に続き、国土強靱化に向けた中期計画を定めるための「国土強靱化基本法」の改正が行われ、中期計画についてもその内容が固まりつつある状況と認識しております。

私ども建設業界といたしましても、社会資本整備と災害復旧は、建設業の使命との認識のもと、継続して確実に対応して参る所存です。

整備局様におかれましては、建設業が今後とも、その役割を果たせるよう、引き続き、安定的かつ持続的な公共事業予算の確保・拡大にご尽力いただきますようお願いいたします。

さて、建設業の持続的存続のためには、「技術者・技能者の担い手確保」、「働き方改革」が喫緊の課題との認識のもと、日建連としては、引き続き「週休二日の実現」、「技能者の賃金アップ」、「建設キャリアアップシステムの普及・推進」、「現場の生産性の向上」に業界の命運をかけて取り組んでおります。

本日は、これらの課題を解決するための6つのテーマについて、会員各社に実施したアンケートの結果とともに、日建連北陸支部としての意見を述べさせていただきますので、これに対する地方整備局様のご意見をお聞かせいただきたく存じます。

簡単ではございますが、開催にあたりましてのご挨拶とさせていただきます。本日は、有

意義な意見交換となりますよう、よろしくお願い申し上げます。

■中長期的な公共事業予算の確保について

(日本建設業連合会北陸支部)

昨年12月24日には2025年度の政府予算案が閣議決定されたところです。今年度補正予算及び25年度当初予算が一層の社会資本整備に向けたものとなりますよう、今年度内に成立し、新年度早々に執行できますよう期待しているところです。

現在、『防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策』の着実な推進と計画的なインフラの更新が進められているとともに、その後の中期計画を定める「国土強靱化基本法」も改正されたところですが、「防災・減災、国土強靱化」の取組みは、未だ道半ばであり、早期の実施計画策定と、「5か年加速化対策」を上回る予算額を確保していただきますようお願いいたします。

昨年の「令和6年能登半島地震」や「9月20日からの豪雨」による被害状況を見ても、強靱化を図るべき道路・河川・給水・給電・通信設備等の社会資本が多く残っていることが認識されたところであり、自然災害に対する備えを強力に推進いただきますようお願いいたします。

また、建設業界を取り巻く環境は、昨年4月からの時間外労働の上限規制適用や近年の資材価格の高騰、賃上げへの取組みなど、厳しい経済情勢に直面しているところです。こうした中においても、デジタルトランスフォーメーション（DX）の普及やカーボンニュートラルの実現など、経済構造や環境対策の世界的な変化に的確に対応して、経済の好循環を加速・拡大させるためには、社会資本の戦略的な整備が不可欠であります。

私どもの建設業界におきましても、建設事業の着実な遂行に加え、「働き方改革」と「生産性向上」を強力に推進しているところです。我が国が少子高齢化社会を迎えている中で、日建連では特に建設業界の担い手確保に向けて、「週休二日の実現」と「建設キャリアアップシステムの普及・推進」に引き続き取り組んでいるところです。目標の達成までには様々な課題が残されておりますが、北陸地方整備局様におかれましても、引き続き、一層のご協力・ご支援をお願い申し上げます。

北陸地域経済の活性化と雇用を支える基幹産業として建設業が担う役割は大変大きいところがございます。本格化しております大河津分水路の抜本的な改修、日沿道のミッシングリンクの解消、利賀ダム建設などに続きます、新たな大型プロジェクト等による中長期的な社会資本整備計画の策定を業界としましても期待しているところであります。

防災・減災につきましては、日建連北陸支部では、昨年1月の「令和6年能登半島地震」発災以来、一日も早い復興に向けて、作業を続けているところです。

また、昨年8月の「宮崎県沖地震」の際には、初の「南海トラフ地震臨時情報」の発表に改めて「南海トラフ巨大地震や首都直下地震」をはじめとする巨大地震の切迫を認識したところです。発災時の日本海側からの支援ルート或いは太平洋側からの代替物流ルートなどの列島横断的な高規格道路によるネットワークの整備・拡充は、迅速な災害支援体制や国民生活に欠かせない安定的な物流の確保を図る観点からも、大変重要と考えております。

これらを踏まえまして、北陸地方整備局様には将来に向けた社会資本整備と地域経済に配慮した基盤整備を着実に推進していただきますよう、引き続き、安定的かつ持続的な公共事業予算の確保をお願いいたします。

ポイントとしては、安定的かつ持続的な公共事業予算の確保、資材価格の高騰や労務費の上昇等を踏まえた予算の確保、激甚化・頻発化する自然災害から、国民の生命と財産を守るため、「国土強靱化基本法」に位置付けられた「国土強靱化実施中期計画」の早期策定と「5か年加速化対策」を上回る予算額の確保をお願いいたします。

（北陸地方整備局）

令和7年度当初予算につきましては、現在、国会中ではありますが、1月24日に公表された予算案では、国土交通省の公共事業関係予算といたしましては5兆9、528億円で対前年度比1.0倍となっております。

物価高騰等の状況を踏まえますと期待する予算案とはなっておりませんが、令和6年12月27日に成立しました令和6年度補正予算につきましては、北陸地方整備局には全体で2,610億円が配分され、そのうち事業加速化国債として約13億円、また令和6年能登半島地震等の災害により被災した箇所の本格的な復旧を図るとともに、再度災害を防止するため、改良復旧を積極的に活用した災害復旧等として約1,174億円が配分されたところです。

この補正予算との組み合わせにより、切れ目ない事業執行を図って参ります。

国土強靱化実施中期計画につきましては、現在、策定が進められているところでありますが、1月24日の総理施政方針演説において、「5か年加速化対策を上回る水準が適切との考えに立ち、6月を目途に策定」との発言がされたところであり、2月5日の国土強靱化推進会議においても、国土強靱化中期実施計画の策定方針（素案）において「国土強靱化実施中期計画を6月目途に策定し、これに基づき施策の一層の重点化を図るとともに、府省庁の枠を超えた施策連携強化型の国土強靱化を推進し、災害に屈しない強靱な国土づくりを進める。」といったことが示されているところです。

今後のスケジュールとしては、国土強靱化の実施計画の策定方針について、地方公共団体や経済団体の皆様方に意見照会している段階であり、その後に実施中期計画の素案をま

とめて、パブリックコメントを経て、6月くらいに閣議決定する予定だと聞いています。

日建連の皆様方は経済団体にも属されていると思いますので、皆様からの声もいただければと思っています。

新しいプロジェクトや今後5年くらいの事業の進め方をお知らせすることで、担い手の確保や、会社経営の見通しにも繋がっていくともっています。整備局としても引き続き頑張っていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部)

次期国土強靱化について、予算措置も含めてご回答いただき、有難うございました。昨年1月1日の「能登半島地震」は、元々は地震の少ない地域かと思っていた能登地方で大規模地震が発生し、甚大な被害が生じたところです。全国のどこで起きてもおかしくはないということを皆様も認識されていると思います。先程から申し上げているとおり、事前防災の重要性については、国民の皆様のコンセンサスも得られ易いと思いますので、引き続き国土強靱化予算を確保いただきますよう、お願いいたします。



■入札・契約制度について

(日本建設業連合会北陸支部)

今年度の会員会社のアンケート調査の結果について、一例をご紹介します。

段階選抜方式については、一次選抜業者数や選抜条件の改定を行いながら、発注者・受注者の双方の負担軽減を目的として試行いただいております。

会員会社のアンケートでは、8割がその目的を理解しているものの、その中の3割が選抜条件の見直しを要望している結果となっており、令和3年度から引き続き令和6年度においても技術提案の一部を選抜条件に加える入札方式を試行いただいたところです。また、一括審査方式も令和6年度に能登震災復興工事にて試行されているところで、アンケートでも9割が今後も継続いただくことを望んでおります。

アンケート調査の結果を踏まえて、以下の項目についてご検討をいただきますようお願いいたします。

1. 一括審査方式について

複数工事の発注に際し、1つの参加申請で入札参加が可能であり、発注者・受注者の業務負担が軽減されています。

技術提案の作成業務が軽減される、申請する配置予定技術者が1名になる、複数の会社が受注できる、といった観点から積極的な推進を望みます。

ポイントとしては、一括審査方式の適用を継続・拡大をお願いいたします。

2. E C I 方式について

E C I 方式の導入がはじまり、会員企業も入札に参加する機会が徐々に増えてきています。しかし、企業によって設計技術者の不足や入札方式の経験不足などから、E C I 方式の推進を過半数が要望している現状ではありません。

選定結果の詳細な公表や発注見通し等での掲載など、さらなる情報公開を求める意見も挙がっております。

E C I 方式の浸透という観点からE C I 方式の事前の公表と適用の継続をお願いいたします。

3. その他の意見・要望

土木技術者の育成については、要望を取り入れていただき、会員会社も今後の効果を期待しております。

8 地方整備局において北陸地方整備局のみが令和2年度まで実施していた配置予定技術者ヒアリングは、令和3年度以降の公告資料では「実施する場合がある」とされ、令和5年度、6年度では「電話によるヒアリング」が実施され、疑問があがっています。

- ・技術提案では、「複数提案の厳格な判断による提案の履行費用の縮減」、
- ・能登半島地震関連工事における地域維持型 J V では、被災地域における建設業者の技術者もひっ迫している現状から「方針の再検討」、
- ・ワークライフバランスでは、技術者の施工県への居住について「特定企業が優位になることから WTO 対象工事の適用に対する見直し」、
- ・入札スケジュールでは、入札前日までの回答ではなく「質問回答期限の前倒し」などの要望があがっています。

より良い改善という観点から、

- ・技術提案項目の検討（複数提案に対する厳格な評価）
- ・能登半島地震関連工事における地域維持型 J V の枠組みの再検討（地元業者の業務過多により枠組みの変更）

・応札者の負担軽減を図るため積算日数の確保(見積参考資料の変更に伴う入札日の変更)
(入札日前日までとしている質問回答期限の前倒し：(案) 入札日 7 日前までの回答)
をお願いいたします。

(北陸地方整備局)

「一括審査方式」は、発注者・受注者双方の業務負担の軽減を図るとともに、スピーディーな予算執行に寄与するものとして取り組んできたところで、施工条件や施工時期等が合致すれば、一括審査方式を採用する方針としております。

特に、令和 6 年能登半島地震に関する災害復旧工事においては、同時期に複数の工事が発注されることや工事件数の増加を考慮して、積極的に活用しているところです。

北陸地方整備局では、今後も必要に応じて、一括審査方式を活用して参ります。

「ECI 方式の適用継続」につきましては、必要な案件に対して継続していく予定です。

また、事前の公表としまして、ECI 方式の発注見通しは、「〇〇〇に係る技術協力業務」という業務名で公表しているところですが、より分かりやすくするために、令和 7 年 1 月公表以降からは、その他の欄に、ECI 方式であることをタイプ別（ECI 方式（技術協力・施工タイプ）、等）に明記することとしました。

なお、発注見通しにつきましては、公告の 2～3 ヶ月前には公表できるように努めております。

「技術提案項目」については、本省が示す統一的な考え方（ガイドライン）に基づき実施しているところですが、全国での議論も踏まえつつ、より良い改善になるよう今後も技術提案項目について検討して参ります。

また、技術提案テーマ設定につきましては、工事特性等に相応しいものとなるよう努めてまいります。

「令和 6 年能登半島地震の災害復旧関連の工事」につきましては、「地域事情に精通した建設企業が能登半島の被災地域において持続的に実施する必要がある工事」で、かつ、「地域における担い手確保が将来的に困難となるおそれがある」という観点から、地域維持型 JV の枠組みを取り入れております。

しかしながら、被災地域の工事件数が増加している現状を踏まえ、地域維持型 JV の枠組みの今後につきまして、慎重に検討して参ります。

「総合評価落札方式の技術提案評価型」S 型につきましては、技術提案以外の質問書（見積参考資料等）に対する回答は、回答期限日から入札書の提出期限日まで 6 営業日を確保しております。

また、万が一、この期間内に見積参考資料等の資料に修正があった場合は、入札書の期限日を後ろ倒しし、修正を行った日から入札書の提出期限日まで6営業日を確保できるようにしております。ご理解とご協力をお願いいたします。（ガイドライン通りの運用）

（日本建設業連合会北陸支部）

「一括審査方式」については、能登地震関連の発注案件において、8件の一括審査としていただき、有難うございました。

また、「ECI関係」につきましても、分かりやすく公表していただくとともに、「ECI・PPPに関する質問窓口」を設けていただき、非常に対応しやすくなって感謝しています。

「技術提案項目関係」については、難しい部分があることは理解していますが、できることであれば、コストの負担がかからないような形にしていきたいと思っています。

「能登半島地震関連工事の地域維持型JV」については、弊社も工事を受注していますが、地元企業の人員体制が脆弱なところがありますので、柔軟なJVの枠組み、また技術者の兼務などについて、ご検討いただきたいと思います。

応札者の負担軽減を図るための「積算日数の確保」については、修正内容や回答の内容によっては、マンパワーのかかり具合も変わりますので、社内手続等もあることから、できる限り長い期間をとっていただくよう、ご検討をお願いいたします。

■工事施工の円滑化・設計変更について

（日本建設業連合会北陸支部）

工事施工の円滑化4点セット（「条件明示の手引き」、「設計図書の照査ガイドライン」、「工事一時中止に係るガイドライン」および「設計変更ガイドライン」）、そして工事円滑化推進会議の展開・活用状況とともに、「設計変更の現状」、「適切な工期設定・工期変更」について、日建連北陸支部の会員 各社へのアンケートを実施し、昨年から6件減の56件の工事から回答がありました。その結果の概要を報告するとともに、アンケート結果を反映した要望事項・見解を取り纏めましたので、ご確認ください。

〔工事施工の円滑化について〕

1) 工事施工の円滑化4点セットは概ね認知されており、7割を超える工事から『十分に活用』との回答でした（設問 1-1）（昨年度調査では約8割）。また、『4点セットは問題無く活用』されているとの回答が約6割（設問 1-2）である一方、『課題解決に時間を要す』等の負の意見が約4割の工事からありました。

2) 工事円滑化推進会議については、約半数の工事で『問題無く開催』との回答（設問 1-3）であった反面、1～2割の工事から『会議資料作成の負担』や『開催を要請するが未開催』といった意見も出されていました（設問 1-4）。

アンケートの自由意見からも『工事円滑化は進んでいる』、『発注者の理解度・意識が高い』といった肯定的な意見が出されています。一方で、『そもそも課題が多すぎ』、『解決に時間がかかる』という意見も複数見られます。

ポイントとしては、社会的条件、自然条件の困難な工事が多々あると認識していますが、発注者と受注者間の良好なコミュニケーションの確保が円滑な工事進捗の大前提と心得ていますので、引続きの適時適切なご対応をお願いします。

また、本年度から時間外労働上限規制が始まっています。4点セットや円滑化推進会議は、こうした労働環境の変化への対応においても有効な施策であり、工事施工円滑化の取組みとして各発注機関や民間事業者への一層のご指導をお願いします。

〔設計変更の現状について〕

1) 設計変更の前提となる現地・施工条件の明示については、大半の工事から条件明示が行われている実態が確認されました。また、半数の工事からは“チェックリスト”による明示との回答（設問 2-1）がありました（一昨年調査時 60%、昨年調査時 50%）。一方で、『原設計の脱漏や不明瞭に伴う条件解釈の相違』という意見が約 1 割の工事から出されています（設問 2-3）。

2) ほとんどの工事から『書面による工事変更指示』との回答がありましたが、若干の工事（2 工事）では『口頭指示のみ』との回答がありました。また、『概算金額の提示』は 5 割の工事にとどまっており、昨年度調査と同レベルです（設問 2-2）（昨年度は 4 割強）。

3) 設計変更契約について、概ね半数の工事から『問題点、課題は発生していない』との回答です（設問 2-3）。一方で、設計変更における意見として、『変更協議資料が過度』、『設計変更に伴う図面作成や構造計算の費用が計上されなかった』といった意見が 1 割程度の工事から上げられています（設問 2-3）。

4) 各種スライド協議の実態として、昨年度調査と同水準の約 50%の工事から『スライド申請により変更成立』との回答がありました。『適用を要請したが断られた』ケースは 0 件でした。『その他』意見の中に、複数の工事から『スライドの設計変更時期が遅れる、竣工時になる』という意見があり、約 1 割の工事から『施工者側のコスト負担に至っている』との回答がありました（設問 2-4）。

5) 時間外労働上限規制の適用が本年度から始まりましたが、8割の工事から『発注単価の増額要求がある』との回答があり、そのうち約8割の工事では『増額要求に応じている』回答でした（設問2-5）。

ポイントとしては、「現地・施工条件の明示」については、チェックリストの活用が浸透してきましたが、『発注者と受注者間の解釈の相違』が生じており、明確な条件明示に一層のご配慮をお願いします。

変更指示書における概算金額提示が行われている工事件数のレベルは昨年同等で、約5割にとどまっています。早い段階での制度化をお願いします。

設計変更協議～契約の手続きに相応の時間と資料を要することは理解していますが、限られた期間の中で円滑な手続きが達成されるよう、作成資料の構成やスケジュール感の共有が、甲乙ともに不可欠と考えます。工事書類の簡素化の一環としても、具体例とともにアナウンスがあると認識の共有が促進されると思いますので、ご検討願います。

労務単価や建設資材の高騰が続いており、一部に金利負担に関する意見も出ています。『スライド変更の契約成立が工事竣工時になる』という回答が複数出ており、スライド変更契約のタイムリーな実施をお願いします。加えて、関連業界における2024年度問題の影響で資機材調達先からの増額要請が生じています、歩掛や日当たり作業量の修正をはじめ、積算基準上の対応についてもご検討をお願いします。

〔適切な工期設定、工期変更について〕

1) 工期設定については、標準工程が開示された工事は回答中8割程度であり、昨年度調査と同レベルです。一方で、2割の工事では『標準工程の開示無し』とされています（設問3-1）。また、『工期設定は適切』との回答は約3割にとどまっています（設問3-2）。

2) 工期設定が適切では無かった要因として、複数回答可能としたアンケートでしたが、約3割の工事からは『隣接工区との調整未了』との回答があります。また『歩掛が適切でない』、『投入セット数にムリがある』の回答が14工事（約2割強）からありました。このほか、『現場条件の不整合』と『対外協議未了、用地未取得、埋文調査未了』をあわせると19工事（約3割強）から回答されています（設問3-2）。

3) 工事の一時中止に関する調査では、約1/3の工事で一時中止に至った実績がありました。大半は設計変更に至り必要な経費まで計上いただけたとのことですが、4件の工事から『一時中止が認められなかった』もしくは『必要な経費が認められなかった』との回答があります（設問3-3）。

4) 雨休率は 8 割以上の工事で条件明示されています。雨休率の条件明示が無く、稼働率の修正協議ができなかった工事が 2 件ありました（設問 3-4）。また、除排雪にともなう工期や請負金額の設計変更は半数以上の工事で、『事案発生なし』となっていますが、『発議により契約変更に至った』工事が 4 件ありました（設問 3-5）。

5) 余裕期間制度の活用状況として、約半数の工事で『制度規定があり、活用している』とされています。制度の導入過渡期のためと推察しますが、『制度の規定がない』工事も約 4 割ありました（設問 3-6）。また、下請け契約や資機材調達のほかに、設計照査や施工計画あるいは関係機関協議に時間を要するため、準備期間が不足するという意見が複数工事から出されています（設問 3-7）。

ポイントとしては、標準工期の開示、適切な工期変更協議自体は浸透してきました。一方で、標準工程算出の根拠の不備、現場条件との不整合があるとの意見も複数あります。また、関係機関協議や用地交渉等の工事発注前に処理されるべき問題点も発せられています。適切な標準工期設定において、現地着手時期や現場条件等を適正に考慮いただくようお願いいたします。加えて、工程算出根拠となる歩掛やセット数、あるいは休止期間や雨休率に関する条件の開示についてもご配慮願います。

近年の気候変動、異常気象の影響は工事施工に対して急速に顕在化してきています。実工事に際しては、雨休率の柔軟な見直し、除排雪に伴う実作業時間の減少も考慮いただき、工程調整部会等も活用しながら現場実態に即した協議をお願いします。

（北陸地方整備局）

「工事施工に円滑化」について、現場条件、自然条件等による課題解決に向けては、受発注者間がコミュニケーションの充実を図ることが、円滑な施工につながるものと考えますので、日頃の意思疎通はもちろんのこと、工事円滑化推進会議等の活用推進を諮ってまいります。

「工事円滑化の取組」については、北陸地方整備局は、発注者協議会の取組（協議会、幹事会、各県の県部会、ワーキンググループ）を通じて、建設業における労働環境の変化への対応に対する発注者の責務について各発注機関に対して、内容の説明・解説や実施の必要性を周知し、各発注機関においても確実に実施されるよう取り組んでいます。

今後につきましても、引き続き、工事施工円滑化の取組を含めまして、各発注機関が建設業における労働環境の変化へ対応していくよう取り組んで参ります。

民間発注者への「適正な工期の設定」や「適正な価格転嫁や取引の適正化」等の働きかけといたしましては、商工会議所連合会などの会合において、協力要請（説明）をしております。

今後は、商工会議所だけでなく、不動産関連団体等に対しても、同様の協力要請を行いたいと考えております。

「現地・施工条件の明示」については、工事発注にあたっては、現地・施工条件明示の明確化に努めているところですが、ご意見を踏まえ、一層の明確化に努めてまいるとともに、工事契約後に開催する工事円滑化推進会議の施工条件確認部会にて共有を図り、解釈に相違が生じないように努めて参ります。

なお、来年度に向けて、条件明示の漏れ等が生じないように、条件明示チェックリストの改訂も予定しているところです。

「概算金額」の提示については、一部変更指示における概算金額の提示は、「土木工事設計変更ガイドライン」において和2年度より全ての工事を対象に対応するように指導しているところですが、5割という結果は問題と考えますので、指導の徹底を行ってまいります。

明示されていない事実についてお知らせいただければ、適切な対応が行われるよう指導してまいります。

「設計変更協議・契約変更手続き」については、契約変更にあたっては、受発注者間での負担が生じないように、必要最小限での必要資料（変更数量、変更根拠、変更図面等）の役割分担やスケジュールを共有することが円滑な契約変更に資するものと考えます。

「数量提出したのに変更は数ヶ月先であった」「早くに数量提出したのに発注者側からの数量総括提示が変更契約直前であった」などの声も個別に聞こえてくる場合がございますので、「土木工事設計変更ガイドライン」の改訂等のなかで検討していきたいと思っております。

「スライド条項」の適用については、週休2日補正が精算変更時でないと補正変更を出来ないことから、スライド変更も工事竣工時になっており、その点は課題と考えております。本省にも共有して参ります。

歩掛や日作業量につきましては、2024年度以降の実態が反映されるようモニタリング調査や施工合理化調査へのご協力を引き続きお願い致します。

「適正な工期設定・工期変更」については、工事発注にあたっては、設計変更審査会、施工条件検討部会において適切な条件明示と工期設定となるように努めておりますが、毎年、業界からは声が聞かれるご意見であるため、より一層徹底されるよう努めて参ります。

雨休率や休止期間については、特記仕様書に明示しております。

なお、工程根拠となるセット数等の明示に関するご意見は、本省にも共有してまいりま

す。

「気象条件等に伴う工期変更」については、工事契約後において、異常気象や除排雪作業による工期延期の必要が生じた場合は、監督職員と協議いただくとともに、工事円滑化推進会議の工程調整部会等の活用をお願いします。受注者の責によらない工程遅延については、工期延期など柔軟に対応いたします。

（日本建設業連合会北陸支部）

今ほど今後の改善等に向けたご回答をいただきましたが、「工事円滑化の取組」については、他の発注機関や民間団体への協力要請、また、「土木工事設計変更ガイドラインの改定」など、様々な改善に取り組んでいただき、有難うございます。改善については、具体的に効果があるような形でお願いしたいと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。

■適正な工期設定と休日確保について

（日本建設業連合会北陸支部）

（１．工事情報の明示について）

近年、建設業界への若者の参入減少や離職が顕著化しつつあり、近い将来の社会基盤整備を担う建設技術者等が不足し、国民生活の安全・安心が確保できなくなる可能性があります。

北陸地方における建設業界の担い手をめぐる現状の把握及び改善に向けた意見要望について、日建連北陸支部会員会社へアンケート調査を実施し、昨年から16件増の55件の工事から回答がありました。その結果の概要を報告するとともに、結果を踏まえた要望事項を取り纏めましたのでご確認ください。

１．工事情報の明示について

適正な工期設定、工事施工の円滑化に向け、「工事設計審査・施工条件検討部会」、「施工条件確認部会」、「照査結果検討部会」、「工事・事業情報共有部会」、「工程調整部会」、「設計変更検討部会」等の開催については、約60%の現場で複数回開催されている状況です。発注者・受注者・設計担当コンサルタントの3者による各種会議の開催による情報の共有、共通認識を持った事業（工事）の運営が必要と考えていますので、引き続き、適宜開催いただきますようお願いいたします。

また、建設業における「働き方改革」、「ワークライフバランスの充実」に向けた（時間外）労働時間の短縮は、「新4Kの魅力溢れる建設業」、「担い手確保」のための喫緊の課題であり、適正な施工計画、4週8閉所を前提とした工事工程の共有を発注者側からも推進をお願いいたします。

4週8閉所未満の工事が全体の約20%（昨年14%、一昨年12%）であり、割合はやや増加となっています。4週8閉所以上の閉所が出来ていない主な理由としては、「天候不順による工程の悪化のため」、「他工事と共用している工事用道路の補修を工事に影響を与えない休日に実施したため」、「震災復旧工事のため」等の意見があげられており、整備局様発注工事では「発注時の工程が厳しかったため」の理由は減少しています。また、整備局様には完全週休2日制に向けた取り組みを進めていただいておりますが、実現のための支障として、「気象条件、現場条件により施工期間が限られている」、「豪雪地域では、休日も除雪を継続しないと作業が出来ない」などの意見がありました。引き続き、気象条件等を見込んだ工期設定や設計変更に伴う適切な工期変更をお願いいたします。

ポイントとしては、

大規模な施工条件・工法変更、設計変更を伴う工事においては、発注者・受注者・設計担当コンサルタントの3者による各種会議の開催、

適正な施工計画、4週8閉所を前提とした工事工程の共有、

発注時の工期設定の根拠となる工事情報の明示

をお願いいたします。

2. 適正な工期設定並びに休日確保に向けた取り組みについて

近年、若者が職業を選択するうえで、建設業が他産業に比べて劣る要因の1つに休日の少なさが挙げられており、生産性向上と働き方改革が求められています。また、2024年度から建設業にも適用された労働時間の上限規制への適合が求められている中、工期の適正化の確保が急務となっている状況です。そういった中にあっても建設業界においては、週休2日制の実現に向けて解決すべき様々な課題があります。

アンケート調査結果において、作業所閉所日を4週4閉所としている作業所が約7%（昨年3%、一昨年4%）で、4週8閉所の作業所閉所日が達成できている作業所は80%

（昨年86%、一昨年88%）となっており、4週8閉所が定着化してきています。なお、月間の作業所職員の休日取得状況については、4週8休以上が80%でした。

休日の確保を含む適正な工期設定は若者の就労定着化に必要不可欠となるものと思っています。改正建設業法が施行され、官民工事を問わず、著しく短い工期による契約締結が禁止されました。また、当該改正に実効性をもたせた「工期に関する基準」が中央建設業審議会により策定されたところです。建設工事における適正な工期設定について、より一層明確になったものと思っていますので、現地監督員への周知徹底をお願いいたします。適正な工期設定で発注していただくとともに、工事内容の追加等があった場合は、工期の変更について受発注者間の円滑かつ適切に協議が行えるように、引き続き、よろしくご指導をお願いいた

します。

ポイントとしては、

改正建設業法等の現地監督員への周知、

工事内容の追加等の場合は、適切な工期変更に関する円滑な協議をお願いいたします。

（北陸地方整備局）

「工事情報の明示」については、工事書類スリム化ガイド等においても、照査結果検討部会において工事連携会議を兼ねて開催すると効果的としているところですが、必要に応じて、工事円滑化会議を設置し、3者での連携を図るよう努めて参ります。

また、受注者側からも開催に向けて発議いただくようお願いいたします。

「適正な工期設定」については、工期の設定にあたっては、「直轄土木工事における適正な工期設定指針」に基づく適正な工期設定による工事発注とともに、工事発注後も気象状況など受注者の責によらない実作業日数の不足が生じた場合は「設計変更等検討部会」や「工程調整部会」等の開催を通じて意思疎通を図り、適切な工期の変更にも努めてまいります。

「工期設定の根拠となる各種制約条件や算出根拠等」については、公告時点で特記仕様書や見積参考資料（別紙）において明示しているところです。

なお、工程根拠となるセット数等に関するご意見は、本省と共有してまいります。

「適正な工期設定並びに休日確保に向けた取り組み」については、工期の適正化などを通じた「建設業の働き方改革」を促進するため、監督職員をはじめ発注者側関係者に必要な工期の確保と施工時期の平準化を行うよう周知しているところですが、引き続き会議の場等で周知いたします。

「工期変更に関する円滑な協議」については、やむを得ず工事内容を追加する場合は、設計変更等検討部会等を活用し、施工内容の変更に伴う課題等について調整し、適切な工期が確保されるよう努めてまいります。

（日本建設業連合会北陸支部）

「工事情報の明示」については、発注者、受注者、設計コンサルの三者による連携した協議の機会も設けていただき、有難うございます。今後もこういった機会を活用させていただき、お互いの勘違いなどがないよう進めていきたいと思っております。また、「適正な工期設定並びに休日確保に向けた取り組み」については、昔は週休二日、4週8閉所は夢だと思っていた時代もありましたが、時代が進み、月に8回休める幸せな時代になったと感じています。引き

続きよろしく願いいたします。

■建設現場の生産性向上について

（日本建設業連合会北陸支部）

日建連は、重要課題である将来の担い手確保のため、「働き方改革」と「生産性向上」に全力で取り組んできました。昨年4月からは超過勤務の上限規制の適用が始まり、同規制への対応の観点から、これらの取り組みに対して一層の強化が求められています。

このような中、今年度は生産性向上に資する取り組みにおいて、工程短縮、省人化、安全化の効果が高い「プレキャスト工法」および施工管理の効率化に大きく寄与する「遠隔臨場」に限定して日建連北陸支部会員各社へアンケートを実施し、56件（昨年度62件）の工事から回答がありました。

また、昨年2月には北陸地方整備局から“工事書類スリム化ガイド”が発出され、施工管理における生産性向上も展開されており、その浸透状況についてアンケートを行いました。

ここでは、その結果の概要をご報告するとともに、結果を踏まえた要望事項（☆）を箇条書きにしましたので、ご確認をお願いします。

1. プレキャスト工法について

プレキャスト工法は、40%の工事で活用され、その内訳として当初設計14%、工事契約後の設計変更15%、受注者の承諾行為11%との結果でした。

プレキャスト工法を促進する上での問題点として、工事契約後の変更における「コスト評価の優先」と「検討時間の不足」が多くの現場から回答されました。

実態として、プレキャスト工法を工事契約後に変更するためには、多くの時間を要し、設計変更の対象とならない場合があります。

ポイントとしては、プレキャスト工法は計画・設計段階から積極的に検討・採用し、さらなる活用拡大を図っていただくようお願いいたします。

2. 遠隔臨場について

遠隔臨場は、一部の立会・確認項目に対して59%の工事で活用され、その内訳として材料確認に24件の現場が利用していました。

遠隔臨場に必要な設備機器の費用負担は、発注者42%、受発注者の折半13%、受注者45%との結果でした。自由意見に遠隔臨場を実施する上での問題点を山間部における通信環境の改善・整備、費用負担とする現場が複数ありました。

昨今は衛星ブロードバンドインターネット Starlink のサービスを利用した通信環境の整備が実現しており、回線等の設備面での問題が解消しつつあります。

昨年度も同様な要望を行い、「発注者の費用負担については、実態に応じて対応していきたい」との回答をいただいておりますが、アンケート結果から約半数の現場で費用負担が生じています。

ポイントとしては、安定した通信環境の整備は発注者の費用負担とし、遠隔臨場を含む ICT 技術の活用による生産性向上を後押ししていただくようお願いいたします。

3. 工事書類について

工事書類スリム化ガイドにおいて、現場技術者の負担軽減を図る要点の一つとして「受注者と発注者の適切な役割分担」があります。

アンケートにおける受注者と発注者の適切な役割分担との設問に対し、明文化され実践されている 50%、明文化があるものの書類の大半を受注者で作成している 41%との結果でした。一方で、自由意見には「工事書類の簡素化が進んでいる」との回答が複数の現場からありました。

これらから、実態として工事書類の簡素化が進んでいるものの、現段階では“工事書類スリム化ガイド”に反して受注者が作成している書類が多くあるようです。

ポイントとしては、工事書類スリム化ガイドの十分な理解と実践により受発注者の役割分担を徹底し、受注者が作成する書類の削減を図っていただくようお願いいたします。

時間外労働時間の削減や完全週休 2 日を実現するためには、公共工事の品質を確保しつつ、建設現場の生産性向上が有効な手段と考えていますので、引き続き、ご指導とご協力をよろしくお願いいたします。

（北陸地方整備局）

「プレキャスト工法」については、北陸地方整備局では、北陸地方のプレキャストコンクリート製品活用事例集」のなかで「構造形式選定における評価指標」を策定・運用しているところです。

また、現在、VFMも不要とするプレキャスト製品の標準化についても検討を進めているところであり、R7年度からの運用を目標としているとことです。

i-Construction2.0 が目標とする建設現場の省力化に向けては、プレキャストの積極的な活用は必要不可欠でありますので、引き続き活用拡大に向けた検討を進めて参ります。

「遠隔臨場」については、安定した通信環境は、生産性向上、建設DXの推進において重要と考えており、発注者の費用負担については、実態に応じて対応してまいります。

「工事書類」については、公共工事の品質を確保と建設現場の生産性向上・働き方改革の実現に向けて、受発注者双方が「工事書類スリム化ガイド」を十分に理解して、受発注者双方が適切に実践することが重要です。毎年開催している受発注者の技術者等が参加する「生産性向上等説明会」等により、受発注者双方が適切に実践するよう引き続き周知を行って参ります。

（日本建設業連合会北陸支部）

「遠隔臨場」の運用面について、民間の建設工事の設計管理においては、不可視部分のリモート確認は既に一般的に実施されています。発注者様の時間的な都合がつかない場合でも、エビデンスの事後確認によって後工程に影響ないように進められることが一般的となっています。国交省様の現場でも、より一層遠隔臨場の効果的な取組を図っていただきますよう、

お願いいたします。

また、「工事書類スリム化ガイド」については、アンケートでも非常に効果が出ているという結果となっています。しかし、現場からはワンデイレスポンスについては、プロジェクトごとに差があるというアンケート結果も出ておりますので、発注事務所様による監督職員のワンデイレスポンス対応の実態把握に取り組んでいただきますよう、お願いいたします。

「協議書類」については、現場技術員に提出後も監督職員に中々書類を上げてもらえず、結果として書類の提出が遅いとされたこともありますので、監督業務支援業者である現場技術員の方に、スピード感のある事務処理手続としていただくよう、併せてお願いいたします。

■建設キャリアアップシステムの活用状況について

（日本建設業連合会北陸支部）

昨年度に引き続き、建設キャリアアップシステムの導入・活用状況についてのアンケート調査を実施しました。結果の概要、および同システムの普及展開状況は次のとおりとなっています。

- 1) ほぼすべての工事で“CCUS”が導入され、モデル工事適用も約4割にのぼっています。
- 2) ただし、約半数の工事では『ほとんどの技能者が白色カード』という回答であり、カード色に応じた賃金支給を行っている（予定含む）工事は調査56工事中4工事でした。
- 3) また、自由意見では『メリットが見えない』、『技能者の理解度が追い付いていない』といったコメントが複数出されています。

北陸地方整備局発注工事では“建設キャリアアップシステム”の導入率が9割以上まで普及が認められています。モデル工事にも積極的に参加している実態が判りました。

ポイントとしては、今後は、本システムの本来の意図である担い手確保と育成、建設技能者の処遇改善といった観点から、カード色に応じた賃金支給を一層推進すべき段階と認識しています。システム導入メリットを明確化した一層の広報活動、受発注者双方での説明会開催などの施策について、ご協力をお願いします。

（北陸地方整備局）

「建設キャリアアップシステム」については、アンケートにも反映されておりますが、建設キャリアアップシステムは、これまでの5年間で技能者・事業者の登録が一定程度進展したところです。

昨年6月に公表された「CCUS利用拡大に向けた3か年計画」では、R6からR8の3か年を、処遇改善や業務効率化の拡大を図る「メリット拡大フェーズ」としており、改

正建設業法と一体となった取組により、技能者や建設企業が実感できるメリットを拡充してまいります。

カード色(技能レベル)に応じた賃金の支払に繋がる動きとしましては、

- ・「労務費の基準」の作成（CCUSレベル別年収との数的関係を整理。基準作成後は、技能レベルに応じた賃金の支払徹底、「建設Gメン」による監視）
 - ・CCUSレベルに応じた賃金・手当支払い等を行う「技能者を大切にす適正企業」の自主的宣言制度の創設、
- などが検討されているところです。

こうした取組によるメリットを享受していただくためにも、CCUSの更なる普及と活用促進を進めることが必要と考えており、業界団体との意見交換会や説明会等の場を活用しながら、その周知に努めてまいります。

引き続き、皆様と一体となって進めてまいりますので、ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

（日本建設業連合会北陸支部）

アンケートの結果では「メリットがよく分からない」といった現場の声もありますが、協力会社も取り組みをはじめて、徐々に浸透してきているという声も出始めているところです。普及・展開という段階から、キャリアアップシステムの本来の目的である、「担い手の確保・育成、建設技能者の処遇改善」に移行する時期だと思っています。カードリーダーはほぼ100パーセント導入している状況となっていますが、最終的には建設技能者の処遇改善につながらなければ、意味がないこととなってしまいます。この5年間で技能者・事業者の登録がかなり進んだところであり、今後はメリットを拡大するフェーズとし、以前と何も変わらないということがないよう、我々も努力を重ねてまいりたいと思います。

新潟県のローカルの話申し上げますと、新潟県はCCUSについては全国、北陸3県と比べると少し遅れているところでしたが、昨年からは遅ればせながら、各事業者に普及すべく、県の協会の中でも、まずは登録してみて、問題があれば会議等で検討していこうということで変わってきています。これから少しスピードアップして普及していきたいと思いますので、今から引き続きご指導いただきますよう、お願い申し上げます。

■情報提供

（北陸地方整備局）

「新技術活用の発信」については、能登半島地震の災害復旧において、新しい技術を取り入れていただき、整備局のホームページにおいて掲載していきたいと考えておりますので、

新技術についてのデータを提供していただきますよう、ご協力をお願いいたします。

「けんせつミライ 2025」については、「適正利潤の確保」、「変わる待遇・働き方」、「未来につながる建設現場」の3本柱は変わっていませんが、マイナーチェンジを行ったところです。皆様方にお伝えしたいのが、「技術力重視・様々な受注機会の確保に向けた取り組み」ということです。整備局では技術評価については、優位性で差がつくテーマの設定と評価に取り組んでいるところです。「一括審査」については、受注機会の拡大を図るために取り組んでいるところであり、引き続きご協力をお願いいたします。

「働き方改革」については、基本的に完全週休二日での発注とし、土日現場閉所を進めているところです。皆様から天候条件により施工日が制限されるのお話もありましたが、柔軟に運用を組み合わせ、来年度以降も取り組んでいきたいと思っています。経費率についても、不都合が生じないような形で進めていきたいと思っています。

「工事書類スリム化ガイド」については、浸透が足りていない部分もあるかと思われますので、徹底を図っていききたいと思っています。

「能登半島地震」については、業界団体の役割分担を検討したうえで、日建連北陸支部の皆様にお願したところです。また、皆様には自治体への物資支援でもご協力いただき、有難うございました。地震の被害については、能登半島地震と東日本大震災を一概に比べるべきではないと言う意見もありますが、東日本大震災では土砂災害が少なかったところですが、能登半島地震は440件と約3倍の被害が発生しています。道路閉塞の主な要因が、津波瓦礫によるものなのか、土砂災害なのかということで違いがあったと改めて認識したところです。能登半島地震では土砂が崩れた上に道路を整備し、その先の啓開も行ったところです。また、今回の地震では、電気や通信、水道の復旧も困難を極めたところでした。

「9月21日からの豪雨による災害」については、孤立集落の解消を地震の際と比べて早く行うことができましたが、日建連北陸支部の皆様にもお願いして、早く啓開に当たることができたことによるものと思っています。豪雨対応の際に「国との契約や災害協定で対応いただいた企業」をHPで紹介させていただいているところです。

（北陸地方整備局）

「工事書類スリム化ガイド（営繕版）」についてご紹介します。営繕工事に係る関係書類をより一層効率化し、現場技術者の負担を軽減することで働き方改革と生産性向上を後押しするため、昨年10月に作成したところです。

この取り組みを実現するための柱として、「営繕工事の生産性向上に向けた関係者間調整の円滑化」、「工事関係書類の徹底した削減、簡素化」、「電子データの活用によるペーパーレス化」、「情報通信機器を活用した打ち合わせ、立ち合い、検査等の効率化」の四つを掲げてい

ます。これらの取組みについては、従前から営繕部のほうでは実施していましたが、周知徹底されていなかったことを踏まえ、今回、スリム化ガイドとしてまとめたものです。全国に先駆けて、北陸地整独自の取組みとしてまとめているところです。

■自由討議

（日本建設業連合会北陸支部）

能登半島の震災復旧については、北陸地方整備局様との災害協定に基づき、会員各社で対応したところです。日建連では個々の地元業者の方とは協力関係にあったり、JVを組むなどの関係もありますが、今回の対応の中では、日建連は石川県建設業協会様との組織としてのチャンネルがなく、整備局様で調整をとっていただき、作業を進めることができたことに感謝申し上げます。今後の対応につきましても、石川県建設業協会様との調整役を引き続き整備局様にお願いしながら進めていきたいと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

（北陸地方整備局）

今回の「能登半島地震」のような大規模災害は整備局としても初めてのことであり、当初は雲を掴むような感じで対応していました。特に初動においては、いろいろ行き違いもあったと思っています。日建連の皆様が初動からたくさん入っていただいたことは、初めてのケースだと認識しています。先程、東日本大震災の話にも触れましたが、その時は最初に地元の業者の方々が入られましたが、能登地震においては、地元だけでは全てに対応できないということもあり、日建連北陸支部の皆様にご協力いただき、道路啓開等が早く進んだと思っており、今後にも活かしていかなければならないと思っています。

能登半島のような地理条件で大規模災害が起きた場合は、例えば、能登里山海道や国道249号は日建連に対応してもらい、その他のところは県協会に対応してもらいなど、役割分担を予め決めておけば、対応しやすくなると思います。いずれは初動の道路啓開計画を策定することになると思いますが、皆様方にもご意見いただきながら進めていきたいと思っています。

現在進めております復旧工事につきましては、皆様や県協会からも様々なご意見をいただいております、その集約や調整を整備局として行っていきたいと思っています。今後は資機材の調達や市町の工事との調整など、現場のほうで不都合な部分も出るかと思いますが、整備局がその間に立って、調整しながら進めていきたいと思っていますので、こういった場でも気軽にご相談いただきたいと思います。整備局としてそういった環境ができるよう頑張っていきたいと思っていますので、引き続きよろしくお願いします。

(日建連北陸支部)

お願いベースでの話になりますが、「能登半島地震」の対応について、弊社も輪島地域での応急復旧に携わっておりますが、作業従事者の宿泊施設に関しては、中々輪島市内で確保できず、実態としては羽咋市から約1時間半くらいかけて通っています。能登町、穴水町の宿泊施設が徐々に復旧してきていますが、輪島市内に適当な場所が見つからず、できれば作業従事者の居と食の部分をご支援いただければと思っています。

(北陸地方整備局)

新たに建てるケースと直して使うケース、借りるケースの三つがあると考えており、必要に応じて積算でそれを見る方向で動いていますので、そういった情報を皆様にもお知らせしていきたいと思っています。

(北陸地方整備局)

宿舎の敷地や使用可能な施設など、どういうところに何があるのかについて、全体の情報を掴んでいる状況にはありませんが、そういったことも含めて、例えば、土地を借りられるような場所などについて、市町の方々にも間に入っていて進めていきたいと思います。皆様のご要望がありましたら、随時お知らせいただきたいと思います。

■総括

(北陸地方整備局：信太企画部長)

日建連北陸支部会員の皆様方にはアンケート結果をデータで示していただき、有難うございました。整備局としても一步一步積み上げながら、できることから進めていきたいと思っています。少しずつは現場に届いていることもあると思いますが、足りていないところもあるということを改めて再認識でき、本日は有意義な意見交換ができて良かったと思っています。

まだまだ能登半島における災害復旧は続きますし、災害復旧だけではなく、新潟、富山、長野など、整備局管内では通常の工事もありますので、日建連北陸支部の皆様方のお力添えをいただき、当座の整備や、次の100年に向けてのプロジェクトを進めるなど、北陸地域で元気が出るプロジェクトを骨太に作り、これから学校を卒業して入職した人が40年間北陸で働いても、まだまだプロジェクトがあるということを見せていかなければならないと思っています。この業界を、目指してもらえようプランニングするのは、我々の使命だと思いますので、整備局においても新しいプロジェクトを作りながら、より良くできるように頑張っていきたいと思いますので、引き続きご協力をお願いいたします。本日は有難うございました。

< 日本建設業連合会北陸支部 >

支 部 長	木村 淳二	
副支部長	池田 恭二（事故防止対策委員長）	角野淳一郎
	富永 正（契約積算・技術委員長）	荒明 正紀（安全環境対策委員長）
	安西 忠信	
広報委員長	東峰 裕之	
総務副委員長	永田 健二	
契約積算・技術副委員長	稲田 克彦	小川 晃市
広報副委員長	岡崎 豊彦	
安全環境対策副委員長	中嶋 敦	山川 義則
事故防止対策副委員長	神戸 隆幸	
契約積算・技術委員	武井 昭	
事務局長	三澤 正人	

以 上