

■ 2022年度 東日本高速道路（株）新潟支社と日建連北陸支部との意見交換会

日 時：2022年9月29日（木）13：30～

場 所：白山会館2階 「大明の間」

（東日本高速道路（株）新潟支社出席者）

技術部長	中村克彦	道路事業部長	久保竜志	技術審査役	築瀬知史
事業統括課長	佐藤健俊	保全課長	星 一郎	建設課長	小島裕隆
構造技術課長	栗崎清志	技術管理課長	大田 寛	技術管理課長代理	田辺 輝
技術管理課	小池 海				

（敬称略）



【挨拶】

（東日本高速道路（株）新潟支社：中村技術部長）

NEXCO東日本新潟支社技術部長の中村です。よろしくお願いたします。

日本建設業連合会北陸支部様とNEXCO東日本の意見交換会の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。日建連の皆様には、日頃より弊社の高速道路事業にご協力いただいております。この場を借りて改めてお礼を申し上げます。

本日のこの意見交換会は、毎年開催されており、受注者と発注者の理解を深めることに役立っています。

昨年も申し上げましたが、社会の情勢は目まぐるしく変わっており、それに伴って高速道路を取り巻く情勢も変わってきています。従前から課題となっております建設業界の高齢化や労働者不足、あるいは新型コロナウイルス感染症への対応は未だに続いています。さらにはデジタル化あるいは働き方改革など、多様な課題が目の前にあります。これらの課題にしっかりと

対応していくことは、私ども建設業の将来にとって欠かせないものと理解しています。

日建連の会員各社の現場でもいろいろな工夫により対応されていると思いますし、弊社においても日建連の皆様や他の業界の皆様からのご意見を参考にしながら、いろいろな取組みをしています。そのような中でも、まだまだお互いの理解不足があったり、あるいはお互いに改善の余地がある部分もあろうかと思えます。

本日は、皆様から忌憚のない意見をお伺いし、この意見交換会を通じまして、ご参加の皆様と弊社との理解がさらに深まり、そしてお互いの信頼のもと、よりスムーズな業務につながることを期待しまして、ご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部：芦田契約積算・技術委員長)

日本建設業連合会北陸支部の副支部長で、契約積算・技術委員長を兼務しております芦田です。

本日は、大変お忙しい中、中村技術部長様、久保道路事業部長様をはじめ、多くの幹部の方々にご出席いただき誠に有難うございます。

皆様方には、平素から当支部の活動にご支援とご協力を賜りまして、厚くお礼を申し上げます。

こうして、NEXCO 東日本新潟支社の皆様と10回目となります意見交換会を迎えられましたことは、大変うれしく思う次第でございます。日頃より貴社管内の安全協議会への参画や、日建連本部との意見交換会へのご出席、また、平成25年5月に締結いたしました災害協定に基づく対応など、これまで以上に協力体制を深めさせていただいているところであり、今後ともご協力をよろしく願いいたします。

北陸地方では、これまでも大きな自然災害に見舞われてきており、今年も8月3日からの記録的な豪雨により、各地で大きな被害が発生したところです。2020年に『防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策』が閣議決定され、我々の業界といたしましても、防災・減災、インフラの老朽化対策等が、国民の安心・安全につながるよう、その果たすべき使命を持続していくことが重要と感じているところです。

このような中で建設業界においては、他産業と比較して建設業就業者の高齢化が顕著であることを鑑み、担い手の確保・育成はまさにまったなしの重要な課題となっているところであり、「働き方改革」と「生産性向上」を強力に推進し、担い手の世代交代に確固たる道筋をつけないければならない状況にあります。

このため、日建連では「建設技能者の処遇改善」や「週休二日の実現をはじめとした働き方改革」に取り組んでいるところです。

我々の業界の自助努力の徹底はもとより、発注者の皆様に対しましても、この週休二日を可

能とするための環境整備にご理解をいただきますよう、お願いしているところであります。このことから、NEXCO 東日本新潟支社様におかれましても、適正な工期設定などの条件下で受注契約ができますとともに、ウィズコロナを見据えながら、更なる、現場の生産性向上に向けた取組みをいただきますよう、引き続きご検討の程よろしくお願い申し上げます。

本日は、今年度の事業計画等についてお聞かせいただき、あらかじめ提出しております、適正な工程管理等のいくつかの課題につきまして意見交換させていただきたいと考えております。忌憚のない意見交換を通じまして、今後の円滑な事業執行に資するものとなりますことを祈念しております。

日建連北陸支部の活動につきまして、引き続きご指導とご協力をお願い申し上げますご挨拶とさせていただきます。



#### 【2022年度新潟支社管内の事業計画】

(日本建設業連合会北陸支部)

2022年度新潟支社管内の事業計画につきまして、ご説明をお願いいたします。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

2022年度の新潟支社の事業計画について説明します。

お配りしてある令和4年度7月1日版事業概要の1ページ目は当支社の事業エリアですが、新潟県の全域、富山県、長野県、群馬県の一部、そして建設事業に関しては福島県の一部をエリアとして事業を行っています。路線は日本海東北自動車道、磐越自動車道、北陸自動車道、関越自動車道、上信越自動車道の5路線があり、全体の延長は429.9キロでNEXCO東日本全体の内、1割強となります。4車線化の事業については、磐越道で23.7キロメートルの事業を行っています。

営業施設は有人、無人を合わせて44か所、インターチェンジ及びスマートインターチェンジは46か所あります。この430キロメートルを四つの管理事務所、4車線化事業については新潟工事事務所で行い、計五事務所を担当しています。

2 ページ目ですが、新潟支社は総合企画部、技術部、道路事業部の3事業部、管理事務所は湯沢、新潟、長岡、上越、新潟工事事務所の5事務所で組織されています。

3 ページ目ですが、新潟支社管内の交通量です。管理延長の伸びと比例する形で走行台・キロも増加してきていましたが、近年は横ばいの傾向となっています。また、昨今は新型コロナウイルス感染症の影響があり、まだ回復しきっていないところです。地域間の交通量のほとんどが新潟県内の移動になります。大型車で約5割、小型車で平日約7割、休日で約6割という形になっています。新潟支社管内と関東地方との行き来が約2割、その他の地域が約2割という形になっています。

4 ページ目は、区間別交通量になります。新潟西インターチェンジから長岡ジャンクションの交通量が非常に多い区間となっています。1日当たり約2万5,000台から3万5,000台のご利用をいただいています。ETC利用率についてはほとんど変わっていませんが、約93パーセントで、全国平均に比べて少し高くなっています。

5 ページ目は、スマートインターチェンジの状況です。新潟県内には10か所ありますが、全国2位となっています。供用中が10か所、事業中が日本海東北自動車道の胎内スマートインターチェンジと北陸自動車道の大積スマートインターチェンジとなっており、スマートインターチェンジの累計交通量は全体的に増加している状況です。

6 ページ目は新潟支社管内の料金収入です。令和3年度期は約432億円であり、NEXCO東日本管内全体の約6パーセント弱となっています。SA、PAの売上高は約90億円で、全体に占める割合は約8パーセントとなっています。

7 ページ目は、管内の気象状況と雪氷作業についてです。気象状況については、記憶に新しいところでは令和2年度に豪雪がありましたが、降雪の日数、累計の降雪量については記録的な少雪だった平成31年度を上回っているものの、飛び抜けた数字ではありませんでした。管内の雪氷作業の状況については、作業に関係した作業員は約550名、1シーズンの雪氷作業延長が68万キロであり、地球17周分に相当するところです。

8 ページ目は、道路管理事業の概要です。交通安全対策として、暫定2車線区間の三川インターチェンジから安田インターチェンジ間の工事延長2キロに付加車線を設置しました。同じく交通安全対策として、暫定2車線区間で正面衝突事故防止のために順次ワイヤーロープへの設置替えを行っています。また、排水機能の高い高機能舗装については、新潟管内で整備を進めているところです。

9 ページ目は、構造物の補修についてです。特定更新のリニューアルプロジェクトとして大規模な更新、修繕事業を行っています。関越自動車道の松川橋は既に終えているところですが、現在も対面通行をしながら片側ずつ床版取替事業を行っています。

防災・減災の強化については、常に安心・安全・快適・便利な高速道路空間を提供するため、中越地震の被災状況や令和2年度に発生した豪雪による車両の滞留など、激甚化している災害に対して24時間365日、安全な交通を確保するための防災対策を進めています。防災訓練などを通じて災害への対応力を強化し、関係機関との連携強化を図っています。

10 ページ目は、SMH、スマートメンテナンスハイウェイの取り組みです。インフラの健全性を長期的に維持するために最新のICT技術を活用して高速道路アセットマネジメントの高度化・効率化に取り組んでいます。

雪氷作業については、作業従事者の高齢化や担い手不足に備えて、雪氷車両の融雪剤散布の自動化という形で、作業の高度化に取り組んでいます。

11 ページ目は休憩施設の改修ですが、お客様のニーズに対応した設備の改修を進めています。

14 ページ目は道路建設事業の概要です。高速道路ネットワークの充実によって交通量も増加しているところであり、特に新潟西・新潟中央ジャンクション間で交通量の推移で大きな増加が見られるところです。上信越自動車の4車線化については令和元年に完了し、上信越自動車道はすべて4車線化されています。一方、15 ページ目にありますが、現在磐越自動車道の4車線化事業を進めており、事業化された三川・安田インターチェンジ間、西会津・津川インターチェンジ間において4車線化を進めています。スマートインターチェンジの事業については、胎内スマートインターチェンジと大積スマートインターチェンジの2か所が事業中となっており、これらが完成すれば県内で12か所となります。お客様にご迷惑をおかけする形になりますので、規制情報や工事情報を積極的に発信し、工事を進めていきたいと思っています。

20 ページ目ですが、各種媒体を通じた積極的な情報発信の取り組みを行っていくこととしています。これらに加え、昨年度からはLINEを通じて、冬道の情報や今年からは工事通行止めなどの情報も発信しています。今冬もこれらの媒体を使いながら、お客様サービスの向上を目指しているところです。事業概要については以上です。

### 【大規模更新・修繕工事の実施等】

(日本建設業連合会北陸支部)

「大規模更新・修繕工事」の実施等に関して5点お聞かせください。

1 点目、今後の実施計画と発注見通しについて

2 点目、ECIの活用・課題について

ECIの活用メリットとして、早い段階から施工者のノウハウを活用し、工程短縮など、効率的な施工が可能になると考えていますが、今後の活用の方針についてお聞かせください。

3点目、入札・契約手続き及び円滑な施工に関する新たな取組みについて

保全作業との分離について、規制の相乗りによる、施工効率を勘案した積算についてお聞かせください。

4点目、当該工事の実態等を踏まえた経費率の改善について

冬季休止期間の諸経費率見直しについては、積算基準には機械損料の補正等として積雪地域における補正が記載されておりますが、適用にあたっての考え方をお聞かせください。

また、国土交通省では維持管理等の緊急性が高く、休日作業が必要な工事については週休2日交代制モデル工事の試行に取り組まれているところであり、貴社の今後の取り組み方針等についてお聞かせください。

5点目、更新・補修工事における積算基準、施工歩掛の考え方、設計変更について

入札前に想定した現場の状況・条件が異なることが多く、実際に施工してみて分かることが多いことから、設計変更の対象として見ていただきたいという意見も出ているところです。

以上につきまして、お考えをお聞かせください。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

1点目の発注見直しについては、配布資料「令和4年度に公告予定の案件【工事】 新潟支社」及び「発注見直し 掲示箇所」をご参照ください。今後の実施計画については、昨年度より中長期的な発注見直しに関して事業別に公表していますので今後3年分は公表資料でご確認ください。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

2点目のECI方式については、「最適な仕様を設定できない工事」や「仕様の前提となる条件の確定が困難な工事」など、当該工事の仕様の確定が困難な場合に適用しています。なお、新技術・新工法の活用促進を図るための取り組みとして総合評価落札方式(高度技術提案方式)の適用も実施しています。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

3点目の規制の相乗り等による施工効率を勘案した積算については、「同一規制内作業となり、作業効率が落ちる。」とのご意見を頂いていますが、本線上の規制については、高速道路を利用されるお客さまの安全・安心を確保するためには極力減らすべきものであり、あえて分離することはなくむしろ集約すべきものと考えていますので、ご理解をお願いします。なお、規制の効率化・集約化に加え、作業の輻輳を防ぐ観点からも、各事務所にて定期的に「規制調整会議」を開催しています。当会議は、各管理事務所の規制担当職員と、保全工事を担当するメンテナンス会社をはじめ規制を実施する会社が一同に会する場で、必要に応じて改良工事職員にも出席を頂き、お客様の安全や作業の効率化等を図るべくあらかじめ翌週・翌月の規制の計画を立

てるものです。その際、当支社グループの基本的な方針としては、保全工事は通年行っていることから、極力改良工事（外注工事）の都合を優先するというスタンスでいます。状況によっては、特に規制箇所が固定される「大規模更新・修繕工事」の場合、作業の内容次第で重複するケースもあると思いますが、作業に不都合が生じるようであれば、その会議の場で最適化を図ることは可能ですので、窓口である事務所施工担当課に相談いただき、しかるべき立場の方による会議への参加、発言をお願いしたいと思います。また、「統括する者が必要となる」などのご意見もあるようですが、前述の会議の場にて、保全工事を担当するメンテ会社が主たる調整や全体の工事規制調整の統轄を行っています。各工事にて本会議への出席に伴う拘束時間については、昨今のコロナ禍において、対面方式によらず、Web形式による会議を活用する等しているところもあり、今後の規制調整会議のあり方については、当社に於いて検討を進めています。

4点目の冬季休止期間の諸経費ですが、現場代理人及び監理技術者等について、冬期休止期間中においては、監督員との連絡体制に支障をきたさない場合は常駐及び専任を要さないものとしています。また、冬季休止期間を跨いで施工を行う場合については、工事用機械の往復運搬に要する費用を別途計上しています。他機関における事例等がありましたらご提供ください。

令和3年4月1日以降に契約手続きを開始する工事は、原則、週休2日工事「発注者指定方式」で発注しています。なお、週休2日交替制については、今後、国の試行結果を注視していきます。

5点目については、積算要領に定められた工種については要領に従い、要領に定められていない工種については、「見積活用方式」を活用することで適正な価格を算出に努めています。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

入札前に想定した状況と異なる場合があるという話がありましたが、そういった状況があれば、監督員に相談してください。条件が変わってくれば、それに対応した費用も含めて対応を取っていきます。

（日本建設業連合会北陸支部）

E C I についてですが、特に技術協力施工タイプの E C I については、業務の段階で詳細設計も含めて進められていくものと認識しています。詳細設計業務に必要な調査、あるいは測量が十分に行われずに、施工に入った段階で追加工事として実施されるような事例もあると聞いています。そういう意味では、改めて E C I 業務発注時の設計者様の所掌になると存じますが、こういった点も含めた形で、発注段階からご検討いただくのも一つの対策かと考えており、要望させていただきました。



(東日本高速道路(株)新潟支社)

ECIの発注時に調査が十分なされていないという話がありましたが、ECI方式を採用する場合は、十分に留意して対応しているところです。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

ECIについては、採用自体が本社協議事項となっていますが、条件が不明瞭な中で、受注額が非常に上がってしまうということに対して、慎重に検討する必要があると考えています。また、ECIに限らず、現場の調査不足は否めないところがありますが、足場を架けて初めて分かるということもあり、橋梁点検車による点検も導入しています。

今後の工事発注見通しですが、10月26日に説明会を開催し、詳しい工事内容を説明する場を作っていきますので、ご参加ください。

冬季休止の話については、ケース・バイ・ケースがあると思いますので、個別事象として相談していただければ、検討して個別に判断していきます。

週休二日の話については、原則週休二日工事として発注しています。発注は週休二日工事で発注されているが、結局休めていないということであれば、課題の深掘りをお願いします。実態として週休二日が取得できるよう、努力していきたいと考えています。

(日本建設業連合会北陸支部)

委員長の芦田です。ECIの話について一言補足させていただきます。国土交通省で発注されている橋梁撤去工事において、50年前に造ったPC上部工の撤去ということで、ECIで発注されて、約1年、設計コンサルタントと一緒に検討して、当初は概算8億円と出ていたのですが、実際に調査をしながら設計コンサルタントがいろいろやると、50年も経っていて、グラウトがきちんと入っていないところがあるとか、損傷の程度がひどいということが調査で分かって、最終的には23億円ほどで契約しました。3倍くらいに工事費が上がることとなりましたが、一つ一つ事象を説明して、合理的な内容であるということを確認していただきました。ECIの良いところは、そういう調査もしながら、詳細設計の中でコンサルとゼネコンが力を合わせて、本当に合理的な方法を探っていくことから、ECIにふさわしい工種も必ずあると思っています。そういった意味では、本社協議などハードルが高いという話がありましたが、個別に1件1件見ていただいて、ECIがふさわしいものについては、ぜひ、前向きに適用を進めていただけたらと思っています。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

ECIについては、工事管理も進捗も確実視できるということで、良い面もあると思っています。弊社では高度技術提案方式を適用していますが、比較検討しながら皆様とも一緒に考えていきたいと思っています。



(日本建設業連合会北陸支部)

冬季休止期間の諸経費率の見直しについて、追加でご質問させていただきます。まず、積算基準で、休止期間を跨いで特殊機械が残る場合は、損料の補正が為されるということは確認しておりますが、実際、現場の工程管理としては、冬季の休止期間の前までにきちんと工事が終わるような工程管理をしっかりとやって、冬季を跨いで機械を置かなくても済むような工夫をしているので、実際、これを認めていただいているという事例は、確認していないところです。

冬季休止期間の現場の体制ですが、実際には、現場代理人と監理技術者は毎日工事事務所に出勤して、発注者と連絡を取り合っ、書類の作成やいろいろな計画であったり記録の整理業務を実際にやっています。そういったことから、現場代理人と監理技術者、その人たちが使用する事務所やその経費は、冬季休止期間においても現実として発生しているのは事実ですので、できれば何らかの考慮をしていただけるような方法があればと思います。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

**実態を把握して、本社にも話をしていきたいと思っています。**

(日本建設業連合会北陸支部)

保全作業との分離につきまして、先程ご回答いただいたところですが、他社において床版取替工事で保全作業と規制作業を分離して実施していただき、非常に負担が軽減されて仕事も進めやすいといった意見も聞いているところですので、ぜひともご検討いただきますようお願いいたします。また、埋設物の盛替え作業といったところでもかなり負担が軽減されたという事例もあると聞いておりますので、併せてご検討いただきますようよろしくお願いいたします。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

**床版取替工事において、舗装工事で規制作業を受けている状況があると聞いています。**

**弊社としても検討していきたいと思っていますが、一方では規制の人手が大きな問題になっていて、高コストになるという問題もあり、問題意識を持っています。そういったことも含めて、検討していきたいと思っています。**

(日本建設業連合会北陸支部)

相乗り規制について、現場からの要望をお話させていただきますが、ご説明にありました規制調整会議は必ず実施していただいております、感謝申し上げます。その中で、これは週単位、月単位というレンジのようだと伺っていますが、例えば、光ケーブルのような特殊な工事については、ある程度前もって業者と予定を組んでおかなければいけないという実態もありますので、調整会議の目途とするレンジを、例えば、半年とか少し長いスパン、あるいは工期全体とするなど、ご検討いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

元々の年間の規制スケジュールがありますが、工程上問題があるところについては、予め伝えていただき、調整を図っていきたいと思います。

(日本建設業連合会北陸支部)

回答の中でも話が上がりましたが、見積活用方式の新しい制度に関して質問させていただきます。当初お聞きしていたご説明では、入札の不調不落が多いということで、見積活用方式を取り入れられたと聞いております。しかし、昨年度発注工事、具体的には六日町地区函渠工工事ではほとんどの直接工事費が見積対象項目となっており、それを1か月少々で、1回目を概算でもよいから出すというようなシステムになっていたかと思えます。項目が多く量も多くなると1か月では労力をかなり費やさないとない状況であり、かなり苦労したという話を会員会社からも聞いています。例えば、極端に見積対象項目が多いものについては、もう少し見積期間を伸ばしていただくような検討をしていただけるとありがたいです。

また、入札の結果を見ていると、ほとんどの会社が契約制限価格を上回っている状況も見受けられます。予め見積活用分の項目だけでも、情報を開示していただくとか、入札後に開示していただくということをお願いできればと思います。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

見積活用方式については、施工条件によっては先例によることが妥当ではないという場合に、見積活用方式を実施しています。多数の項目となる場合は、適切な見積期間の確保に努めていきたいと思えます。

また、開示については、弊社の見積活用方式では入札参加者の方々から参考見積書を提出いただき、効率性、妥当性があると認められた参考見積書の総額が最も安価なものを契約制限価格に反映しています。契約制限価格の事前公表となってしまうことから、開示は考えていません。また、事後の開示についても考えていません。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

見積期間の話については、手続き期間が概ね決められていますが、標準期間だけではなく、実態を見ながら、検討していきたいと思っています。受発注者双方にとって良い形になるように、検討していきたいと思っていますので、意見交換会等の場を通じて、皆さんからもご意見をいただきたいと思えます。

#### **【工事施工の円滑化と適正な工程管理】**

(日本建設業連合会北陸支部)

工事施工の円滑化と適正な工程管理を行う上で受発注者のコミュニケーション確保は極めて

重要なものと考えており、工事施工の円滑化等については、工程管理情報の共有化が効率的な工程管理に大きく資するものと考えていますので、次の3点についてお聞かせください。

1点目、工程管理情報の共有化の取組みについて（Kcube 2の改良等）

2点目、貴社策定の「土木工事請負契約における設計変更ガイドライン」の現場への浸透状況についてお聞かせください。

3点目、改正建設業法の施行に伴い、特に「大規模更新・修繕工事」の適正な工期設定に係る取組みについて

特に発注者の責務となっている自然条件、施工条件、工事用地の確保、工事従事者の休日並びに準備期間等への適切な考慮について、お考えをお聞かせください。

#### **（東日本高速道路（株）新潟支社）**

1点目については、令和3年4月より受発注者が一堂に会して行う「工事変更等検討会」を実施しています。「工事の変更等に係る審議」や「工事工程クリティカルパス等の共有」及び「これらに伴う工事中止判断等」の検討を行う受発注者の情報共有の場として、引き続き活用して参ります。

2点目については、設計変更ガイドラインを浸透させるよう引き続き社内へ周知します。

3点目については、週休2日確保を推進し、適正な工期設定を行うための指標として『請負工事における適正な工期設定ガイドライン』を制定しているところであり、引き続き工程のクリティカル等を考慮した工期設定に努めて参ります。

施工条件の明示については、「土木工事請負契約における設計変更ガイドライン」に基づき、引き続き、発注者として、施工条件の明示に努めて参ります。また、適正な工期設定を行うため指標として『請負工事における適正な工期 設定ガイドライン』を制定しているところであり、引き続き必要な準備期間の確保 及び工程のクリティカル等を考慮した工期設定に努めて参ります。

#### **（東日本高速道路（株）新潟支社）**

実際に工事を始めて、条件が違うということが各現場現場であるかと思いますが、必要な費用はお支払いし、工期についてもきちんとした理由に基づいて変更します。個別の問題が生じましたら、現場間でご相談いただきたいと思います。また、現場の所長にも伝えてください。

#### **【土木工事条件明示等】**

（日本建設業連合会北陸支部）

貴社の土木工事条件明示の手引きにありますとおり、契約時における施工条件の明示は、その後の適切な設計変更のための重要なものと考えています。契約時における「条件明示」によ

り受発注者間のスムーズな協議が期待されますので、2点お聞かせください。

1点目、条件明示並びに発注者から交付される設計図書と工事着手までに必要な作業について

入札公告時の設計図書、数量と現場の状況に違いがあり、通常行う設計照査に加え、現地調査及び設計見直しが必要となる場合があるとの意見があるところです。

2点目、工事内容変更等の補助業務の具体的な範囲に係る事例集等の作成について

以上につきまして、お考えをお聞かせください。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

1点目については、「設計図書の照査」及び「工事内容の変更等の補助業務」の具体的な解説については、「土木工事共通仕様書」及び「土木工事請負契約における設計変更ガイドライン」に記載しておりますのでご確認願います。

2点目の「工事内容の変更等の補助業務」については、共通仕様書 1-17-1 に以下の記載をしています。受注者は、契約書第18条及び第19条の規定に基づき発注者が行う業務の補助として必要な次の各号に掲げる作業を、監督員の指示に従い実施しなければならない、

(1) 工事内容の変更等に必要とする概略図面作成及び概算数量の算出

(2) 施工方法の検討

(3) 変更設計図書の作成

上記項目について、「設計変更ガイドライン(R4.7)P23」において各々の内容を説明していますので、工事内容の変更等の前に受発注者双方にて内容を確認していただければと思っています。また、具体例については、「土木工事関係書類提出マニュアル(R4.7)第3章現場管理の留意点」において、幾つか(2事例)ではございますが、具体例を述べさせていただいています。なお、事例集等としての策定については、貴重なご意見として賜ります。

(日本建設業連合会北陸支部)

今程ご回答いただきましたが、アンケート結果等によると、公告時の設計図書や数量等と現場の状況に乖離があり、受注者が行う工事着手から施工までの設計照査に加え、現地調査及び設計見直しが必要となる場合があります。共通仕様書、設計変更ガイドラインにも、受注者が行う補助業務が記載されていますが、その範囲内なのかどうか分かりづらい業務が相当数あり、多大な労力と時間を要しているという意見もあります。

そういった中で、先程も「受発注者双方において内容を確認していただきたい」との回答をいただきましたが、受注者としては補助業務の範囲について、監督職員に対してなかなかご相談しづらい実態もあります。設計変更ガイドラインでは、軽微な図面変更程度のものとするとして書いてありますが、実際は、設計変更的のところまで受注者が行い、それが変更指示の図面に

使われているという意見も出ておりますので、そういったことから、明確に決めるのは難しいとは思いますが、ここまでは誰が行うというような事例集をお願いできればと思っています。また、そうは言いながら、発注者で変更していただくと、受注者としては時間がかかって工期が短くなるという心配も実際問題としてはあります。補助業務という判断をしたとしても、発注者の方で詳細設計をすぐやる体制ができているかどうかとか、設計だけではなく現地調査も追加が必要になる場合もあり、それを誰が行うのかということがあります。場合によっては、お金は見るから受注者のほうでやってくれということもあるかとは思っていますが、実態としては今程申し上げたようなこともある中で、工事をスムーズに進めていくため、ご検討をお願いしたいと思います。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

**設計変更で受注者が行うべき範囲を超えれば、必要な費用はお支払いすることを徹底しているところですが、ケース・バイ・ケースになります。皆様からもご意見をいただき、適切に対処していきたいと思っています。**

**実運営ということでは、受注者の皆さんから依頼していただくことが現場を止めないことになると思います。それに伴う費用をお支払いするという事は徹底していきます。**

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

**三者協議会を行い、コンサルタントとの随意契約として設計成果に基づき指示をしているという例もありますが、できれば、具体的に教えていただきたいと思っています。まずは事務所の監督職員にお話ししていただきたいと思っています。**

**【現場の生産性向上に向けた取組み】**

**(日本建設業連合会北陸支部)**

生産性の向上については、業界の担い手確保に向けて長時間労働の是正、賃金改善や社会保険加入など、技能者の処遇改善の原資を生み出すためにも自助努力は欠かせない取組みと考えております。

国交省におきましては、i-Construction、いわゆるICTの活用、規格の標準化、施工時期の平準化の推進・普及に取り組んでおられますが、4点お聞かせください。

1点目、国交省運用のi-Constructionに関する貴社の取組み状況について

2点目、工期短縮、省人化、安全性向上などのプレキャストの優位性を含めた総合的な評価に基づき、当初設計でのPC部材の採用や設計変更における積極的なPC部材活用の状況について

3点目、今回のコロナ禍にあつて、国交省ではインフラ分野のDXに関する取組みとして、

遠隔臨場やBIM/CIMの活用、施工管理・品質管理から納品までのオンライン化などを推進して行こうとしています。また、電子データ化は業務の効率化にも資するものと考えておりますが、その取組みについて。

4点目、各整備局においては業務の効率化推進を目的として、工事関係書類の簡素化に向けたさまざまな取組みを積極的に実施されていますが、これに関連した取組み等についてお聞かせください。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

1点目については、高速道路工事へのICT技術導入は当社としても重要視しており、現在はICT土工等について、工事契約後の受発注者協議により試行を行っているところです。今後も出来形検査等の生産性向上や安全管理の推進等を目的としたICT技術導入に関しては受発注者共に取り組んでいきたいと考えています。

2点目のプレキャスト部材の活用については、適用構造物の特性を踏まえ検討しています。このなかで、床版取替工事で用いる床版には、供用道路の交通規制による影響を最小限に留めるために、プレキャスト床版を標準として採用しています。新潟支社管内で実施する床版取替工事においてもプレキャスト床版及びプレキャスト壁高欄による床版取替えを実施しています。また、料金所地下通路設置工事においても交通規制による影響を最小限に留めるために、プレキャストカルパートを採用しています。

3点目の国土交通省が推進しているインフラ分野のDXに関する取組みについては、工事管理の生産性向上および新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に寄与する工事管理段階に応じた遠隔立会として、Webカメラでの検査および立会を可能としているところです。BIM/CIMについては、令和3年度2件BIM/CIMによる「トンネル詳細設計」及び「道路詳細設計」の設計業務を発注しており、引き続き、継続していく予定です。今後、国等の取組みを参考にしつつ検討します。

電子データ化については、当社では共通仕様書1-52「工事情報共有・保存システムによる土木工事関係書類の作成及び提出方法」に記載されています「工事情報共有・保存システム(Kcube2)」を用いて、オンライン(電子データ)で、受発注者間における「書類の作成、提出、回答の受領等」を行うこととしています。また、受注者より提出頂く書類への押印の必要性を整理し、工事管理書類のほぼすべてにおいて押印廃止を行い、Kcube2(電子)での提出が可能となりました。具体的には、令和4年7月版の「土木工事関係書類提出マニュアル」をご確認願います。

4点目の工事書類の簡素化に向けた取組みについては、基準類、書類の簡素化には順次取り組んでいるところであり、これまでにNEXCO試験法においてはJIS等他の基準に準拠す

る形での改善や工事管理書類の大幅削減に関する技術基準改定を実施しています。引き続き、効率化省力化に向けて検討を実施して参ります。(HPに改定内容を掲載済み。)

R3.7月改正において、コンクリート施工管理要領が改正され、試し練りの同一工事内での扱いに関する記述を変更しています。また、遮音壁施工管理要領が改正され、品質管理の頻度等多くの変更があります。今後も生産性向上に向けた見直しを実施していきます。

(日本建設業連合会北陸支部)

遠隔臨場、工事関係書類の簡素化について、質問させていただきます。

遠隔臨場が採用されている現場が実際にありますが、この現場で遠隔臨場の検査制度が本当に大丈夫かということで、それを再度確認するために通常の臨場検査を実施している事例があります。これでは本来の目的である生産性向上というところには寄与しておらず、遠隔臨場を行うことだけが目的になっているのではないかと思いますので、ご検討をよろしく願います。

また、工事関係書類の簡素化ですが、現場で実際に要求されているのは、細かい工種ごとの細部に亘るまでの施工計画書の事前提出ということがあり、その後、施工管理の方が非常に細かいチェックをしていただいて、手直し等に非常に時間がかかっている実情があります。また、各定例会議が非常に長時間化していることも見受けられることから、会議時間の効率化や、働き方改革を図るためにも、ご検討をよろしく願います。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

施工計画書については、現場の安全管理、施工管理、工程管理を適切に行うため、重要な作業となっており、そういった意識を浸透させているところであり、重要な作業としてご理解いただきたいと思います。会議時間の効率化については、引き続き効率化を図るよう周知徹底を図っていきます。安全管理の面から施工計画書のチェックは避けられないところがあり、お互いにしっかりと取組んでいきたいと考えています。

鉄筋の配筋検査を遠隔で行っていますが、面的で検査できるようなものはピッチ割りがきちんと計測できているということは実態として聞いています。しかし、深礎杭等については、面で測っても誤差が生じますので、現場で再度確認していると聞いています。今後、遠隔臨場でできるものとできないものを見極めながら進めていきたいと思っています。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

遠隔と立会を両方やっているという話については、そのような現場があれば、是正したいと思っていますが、試行的にやっている部分については、ご理解いただきながらやっていかなければいけないと思っています。

ICTモデル工事として、施工業者と当社との共同研究でスマートメンテナンスハイウェイ



と i-Construction をデータプラットフォーム上で連携させることに取り組んでいます。発注者だけが楽になるものを作るのではなく、受注者の皆さんも楽になるものにしないといけないと思っています。

日本建設業連合会のサブワーキングの中で ICT 施工の検討を行う取り組みにオブザーバーで参加もしているところです。

今後、i-Construction を進めていく中で、いろいろなアプリケーションが使われると思いますが、各社がいろいろなベンダーと協調しながらアプリを採用され、それをどうやって弊社が承認するかということも考えなければいけないし、提出されるデータ規格は統一しなければいけないと思っています。使用されるアプリケーションやデータの規格を検討し、提出物のプラットフォーム化を目指して、生産性を向上させる取組みを検討しているところです。

施工計画については、事故が起きるのは、施工計画書、施工手順書にない工程で起きているということが事実としてあります。施工計画書の作り方については、皆さんと意見交換しながら、本当に実のある施工計画書にしないではいけないと思っています。

(日本建設業連合会北陸支部：松谷契約積算・技術副委員長)

生産性向上については、発注者様とともに働き方改革を進めていきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

施工計画書については、形ばかりにとらわれて、見た目はいいけど実際に実の部分が伴っていないということになりがちであり、例えば、A3 の図面に機械の配置や守るべき品質管理事項等が分かりやすくきちんと書いてあるなど、形にこだわらずに要点をしっかりとまとめている計画書を作ることができればよいと思って、私どもでも進めているところです。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

弊社の動きとしていくつかご紹介させていただきますが、i-Construction については、更なる推進に向けた取組みとして、今年の6月に社内で BIM/CIM を活用した効率的な工事管理についての事務連絡を出し、i-Construction、BIM/CIM を活用した施工に取り組んでいるところです。

また、遠隔臨場については、今年の6月に事務連絡を出し、遠隔立会を取り入れていくこととしています。受注者の方からご提案があれば、ご意見をお聞きしていきたいと思っており、省力化となるよう遠隔立会を進めていくということが社としての考えです。

Kcube2 については、処理速度を改善しています。書類のやり取りについては、今年から原則電子データでのやり取りという位置付けとしており、全社的な取組みとして進めてきたところ

です。

## 【建設キャリアアップシステムの活用推進】

(日本建設業連合会北陸支部)

建設キャリアアップシステムの活用推進については、建設技能者の就業履歴を蓄積し、その経験と能力に応じた処遇改善を図り、担い手確保を進めるための業界共通のインフラ制度であり、建設業のために必要不可欠なものとして位置付けて普及に取り組んでいるところです。そういった中で、国土交通省では2023年度から民間工事も含めた工事でのCCUS完全実施に向かっての義務化モデル工事の導入に向けた取組みが行われていますが、モデル工事拡大の予定について、お考えをお聞かせください。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

建設キャリアアップシステムの活用促進については、当社においてもCCUSを活用し、建設技能者の処遇改善による担い手確保を更に推進することを目的として、「建設キャリアアップシステム(CCUS)義務化モデル工事」を試行しているところです。今後の展開については、国等の動向を注視して参りたいと思います。

## 【全体を通して】

(日本建設業連合会北陸支部)

委員長の芦田です。10年くらい前にNEXCO東日本の現場を担当させていただきましたが、そのころと比べると入札方式や落札者の決定の仕組みなどが随分と変わってきたと感じています。

今日も見積活用方式の話がありましたが、とりわけNEXCO東日本様では見積活用方式を積極的に取り入れられて、適正価格の算出にずっと取り組んでいただいています。本日、両部長からも現場に入って、状況が違えばどんどん意見を言ってきてもらいたいとお話もいただき、条件変更への現場での対応も含めて、本当に私どもにとって取り組みやすくなると感じています。発注者様の方でもぜひ、問題点等を調査していただければと思っています。

こういった意見交換は継続してやるのが大事だと思っていますので、今日もいろいろご意見がありましたが、いろいろなテーマについて、さらに掘り下げるような機会もできれば設けていただいて、引き続きこういう意見交換をさせていただければありがたいと思います。

本日は本当にありがとうございました。



### 【閉会挨拶】

(東日本高速道路(株)新潟支社：久保道路事業部長)

改めまして、新潟支社道路事業部長をしております久保です。よろしくお願いいたします。  
本日はご多忙の中、このような意見交換の場に参加させていただきまして、有難うございます。短い時間ではございましたが、意思疎通が図れたと思っています。

先程委員長が言われたとおり、こういった意見交換会を継続して行うことが大事だと考えています。また、テーマによっては掘り下げて、打ち合わせの場を持たなければいけないテーマもあると思っています。いずれにしても、支社で改善できること、または運用で乗り切れることはどんどん進めていきたいと思っています。全国規模の話については、本社、日建連本部も含めて話をしていきたいと思っています。

働き方改革は大きなテーマであり、建設業も2025年問題があり、大きな課題だと思っていますので、一緒に取り組んでいきたいと思えます。

また、建設業のデジタル化については、DXや国ではXRoad、i-Constructionがありますが、生活や仕事を楽にし、豊かにしていくということが全てのテーマの共通の目標ですので、そこを目指して推進していきたいと考えています。

そういう中で、皆さんからよい仕事をいただいている中、残念に思うのは不注意による工事中の事故です。意識を徹底して現場の注意喚起を行い、みんなの目で現場の安全を確保していきたいと思っています。こういう場を活用させていただき、一体となって事故を撲滅していきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。本日は有難うございました。

以 上

(日建連北陸支部出席者)

契約積算・技術委員長	芦田徹也				
同	副委員長	松谷英之	小川晃市		
同	委 員	浅賀美夫	佐藤富穂	中澤 太	武井 昭
		田辺理一郎	山澤将太郎	佐藤忠嗣	小林 司
		朽木修一	渡邊浩匡	砂田修一	
	事務局長	三澤正人			