

■ 2023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：2023年9月27日（水）15：30～

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	池田隆成	道路事業部長	矢崎俊之	事業統括課長	佐藤健俊
保全課長	高橋久仁彦	施設課長	星芳幸	建設課長	小島裕隆
構造技術課長	栗崎清志	技術部調査役	桑原和夫	技術企画課長	白井直也
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	古和田悠

（敬称略）



【挨拶】

（東日本高速道路（株）新潟支社：池田技術部長）

私はこの会議は初めての参加になりますが、中村の後任で6月末に着任しました技術部長の池田と申します。どうぞよろしく申し上げます。

本日の意見交換に先立ちまして、一言ご挨拶申し上げます。

まずは、日建連の皆様には日頃より高速道路事業にご理解とご協力を賜り、有難うございます。ようやくコロナ禍の影響が落ち着きつつあるところではございますが、世界的な紛争、そして人件費や物価の高騰もあって、現場で皆様のご苦労されているということは重々承知しているところです。さらには、来年度から労働時間の上限規制という新たな課題も待ち受けておりますので、皆様の現場におきましては、いろいろな取組み、苦労もあると思いますが、今日はそういったところを本音でしっかり議論し合って、よりよい現場の作業環境を作っていきたいと思っております。本日は、どうぞよろしく申し上げます。

(日本建設業連合会北陸支部：富永契約積算・技術委員長)

日本建設業連合会北陸支部の副支部長、契約積算・技術委員長を務めております富永でございます。

本日は、大変お忙しい中、池田技術部長様、矢崎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11回目となります意見交換会を迎えられましたことは、大変嬉しく思っております。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、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お願いいたします。

『防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策』がスタートして3年目を迎え、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。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「週休二日の実現をはじめとした働き方改革」や「建設技能者の処遇改善」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、この働き方改革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す。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や、更なる現場の生産性向上に向けた取組みにご理解を賜りますよう、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。

最後になりますが、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。



【2023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)

2023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)

2023年度の新潟支社の事業計画について、資料の「新潟支社事業概要」で説明します。

表紙は当支社で取り組んでいる事業です。左上が北陸道の信濃川橋に架かるときめき橋であり、今年の5月に財務閣僚のG7のサミットではライトアップを行い協力しました。右上は親不知高架橋、中央が関越トンネル、右下が除雪の状況です。

当支社が管理している路線は5路線、約430キロの区間で富山県、長野県、群馬県、福島県の一部も管理しています。全社が管理している路線の約4,000キロのうち約10%の430キロを管理しています。特徴としては並行して国道が走っており、特に関越道は三国峠を越える際に高速道路の分担率が高くなっています。また、新潟・長岡間は重交通路線となっています。

4車線化事業の延長は磐越道の安田インターから福島県境を一部含み、西会津インターまでの約23.7キロで事業を行っています。スマートインターは11か所となっており、新潟県が全国2位となっています。また、大積スマートインターが事業中となっています。

長岡から新潟の区間が重交通であり、1日4万台程度の交通量があります。また、大型車混入率は約3割程度、地域間交通量は、令和4年度の状況では、新潟県内を移動する車が約6割程度、新潟県と関東地方間が約2割、その他は北陸地方や東北地方との行き来になります。

新潟支社の組織体制は3部・19課・1チーム、4管理事務所・1工事事務所で事業を行っており、社員数は285名です。点検業務やメンテナンス業務、料金管理はグループ子会社が行っています。

4車線化事業の概要は、磐越道の安田インターから福島県側に向けて、3区間で事業を行っています。31年3月に最初に事業許可を頂いた三川インターから安田インター間の約5.1

キロの安田工区で現在トンネル削孔に着手しています。令和2年に事業許可を頂いた西会津・津川インター間は、トンネルの付帯工事を進めており、今後本格的な工事を実施していく区間です。三川インターから安田インター間の約3.2キロは令和3年に事業許可を頂いた部分で、現在、設計中です。安田インターから会津若松インターまでを4車線化優先整備区間に設定しています。新潟県側の安田インターから新潟中央インターまでの区間が、まだ優先整備区間とはなっていません。

現在、大積PAにSA型のスマートインターを設置するため、自治体による用地買収を行っています。また、今年3月に日東道の胎内スマートインターが開通し、県内初のフリーフローアンテナという形で、ETC設備を使わない料金徴収を行っています。

新潟支社管内では開通してから40年以上経過している高速道が多くあります。特に重交通区間の老朽化が激しく、リニューアル事業としてプレキャストPC床版の取替事業を行っています。

冬期の安全、確実、快適な高速道路を確保するために五つの目標を定め、大規模車両滞留の回避、通行止めの早期解除、交通事故の削減を目指して、各種施策を行っています。近年はSNSによる道路交通情報の提供を行い、大雪時の行動変容を促す取組みを行っています。令和4年度の冬季気象状況は、平年に比べて上信越道、関越道で少雪となっていましたが、逆に日東道では平年よりも少し多かった状況です。

当社でもICTを活用した設計施工を実施しています。スマートメンテナンスハイウェイ(SMH)プロジェクトと国土交通省が推進しているi-Constructionプロジェクトを連携させて、インフラデータプラットフォームの実用化を検討しています。そのほか、カーボンニュートラルの実現に向け、グリーントランスフォーメーション(GX)の取組みを進めるため、社内施策を実現するための検討を行っています。また、地熱融雪や太陽光発電、トンネルのLED照明化を実施しています。

地域連携として佐渡の世界遺産登録に向けた取組みを行い、SAやPAに地域連携のPRコーナーを設けてアピールしています。また、関越トンネルのインフラツアーを主催して、理解を得られるよう取組みをしています。以上が新潟支社の概要になります。

【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

E C I 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、円滑な施工に関する新たな取組みについて

保全作業と規制作業を分離して発注していただきたい。また、埋設物の盛替作業についても分離発注していただきたい。

4点目、当該工事の実態等を踏まえた経費率等の改善について

冬期休止中においても関係機関及び地元等と協議を行う場合があることや、施工再開に向けた設計照査・施工検討等の準備を行う場合があり、現場に技術者を配置する必要があることから、別途必要な費用を計上していただきたい。

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、見積活用方式について

建築工事において見積活用方式が採用されましたが、多量の内訳項目の殆どが見積対象であり、見積期間も公告から1か月と非常に厳しい設定であるとの意見がありました。適正な見積期間の設定をお願いするとともに、参考見積書の事後の開示についてご検討いただきたい。

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点目の発注見通しについては、配布資料「令和5年度に公告予定の案件【工事】新潟支社」及び「発注見通し掲示箇所」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通しに関して事業別に公表しておりますので今後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E C I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平成3年7月から総合評価落札方式(高度技術提案方式)の適用も実施しています。設計は当社が行い、入札時に効率化や工程短縮などを提案していただき、高度技術提案型方式を実施しています。引き続き工事特性に適した契約方式を採用していきます。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

3点目の保全作業と規制作業の分離については、本線上の規制については、高速道路を利

用されるお客様の安全・安心を確保するためには極力減らすべきものであり、渋滞などの社会的影響の最小化に取り組んでおり、常に完全分離するのではなく集約すべきものと考えておりますので、ご理解をお願いします。なお、規制作業が保全作業と同一となることで、作業に著しく支障が発生する場合については、分離することもやむを得ないと考えております。

近年、工事規制が増加する傾向であることを踏まえ、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も出席し、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ください。引き続き、工事規制の効率的なあり方について、他社の事例も情報収集しながら検討を進めています。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

埋設物の盛替作業についても規制作業同様にお客様への影響の最小化及び作業箇所や手順等に応じた盛替作業の省力化・効率化を考慮し、工事毎に分離又は集約を判断すべきものと考えています。引き続き検討していきます。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

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期さない場合、常駐及び専任を要さないものとしておりますが、諸経費率の見直し要望の声については、本社へ具申します。なお、諸経費動向調査への引き続きのご協力をお願いします。

週休2日交替制については、国等の動向を注視しているところです。要領制定等については、本社に具申します。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

5点目の見積期間については、見積対象項目の内容によっては、多数の下請け業者への見積が必要となる場合もあることから、工事毎に必要な見積期間を設定しているところです。直近の建築工事においては、最初に提出していただく参考見積書は公告から約1か月後ですが、その後、見積書に関する問い合わせ期間等を経て、見積書の訂正等を反映した訂正参考見積書の提出期限は公告から約3か月後であり、全体を通して必要な期間は確保していると

考えております。引き続き適切な期間の確保に努めていきます。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

参考見積書の事後開示については、見積を徴収する項目内容や項目数によっては、今後発注する類似工事の契約制限価格を類推させる恐れがあるため、参考見積書の事後開示は考えていません。要領の改訂の要望については、本社へ具申します。配布資料6に「NEXCO東日本における各種取り組み」がありますが、その中で今年の10月から公告する支社発注土木工事については、主要な材料の設計単価と間接工事費の適用工種および補正区分、見積活用方式を採用した工事における当社の採用単価を入札書提出期限の15日前に公表するというので、7月のホームページに掲載しています。これは10月以降に入札公告等を行う工事から適用されます。

(日本建設業連合会北陸支部)

入札書提出期限15日前までに設計材料単価等を公表していただくという説明をいただきましたが、最初にいただくことはできないのでしょうか。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

15日前までに公表するという事です。

(日本建設業連合会北陸支部)

15日前までに公表されるのは、見積活用方式だけではなく通常入札方式においても同様に開示はするという事ですか。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

対象工事については、支社発注の土木工事となります。試行中ということであり、全てを開示するという事にはなりません。

また、アスファルト等の一般的な材料については公表しますが、特殊な材料や一社だけの生産となる材料の公表については予定しておりません。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

規制の分離は、例えば、床版取替工事の中には規制を入れないで、他の工事で規制を行うという意図ですか。床版取替本体工事自体は対面通行規制で行っていますが、規制は他の業者が行っているということですか。一般的な床版取替工事で対面規制を実施する場合は、中央分離帯の開口部を作り、その後に対面通行用の規制作業を行って固定規制とし、その段階で、本体工事の業者が入ってくるイメージですか。

(日本建設業連合会北陸支部)

他の高速道路会社様での事例となりますが、床版取替工事では規制工は別途発注で専門の業者さんで対応され、効率的に施工できたという意見もあったところです。

床版取替工事の規制では、本工事に入る前に段取替を行います、そこがネックになってきているようです。床版取替に先立って行われる埋設物盛替に伴って必要となる規制は、お客様（高速道路利用者）のことを考えると、通常の規制作業と一緒に相乗りで施工すべきとのご意見は理解します。それに対して、本工事に向けての準備の中で、例えば、床版取替に向けた調査工事の際に、供用中の路線に入って規制をかけて調査を行うこととなります。通常の維持工事で行われる規制作業と同じ形態となるので、規制工事そのものは本工事とは別に工事契約していただいたほうが良いという話があります。規制を行う専門業者さんの手配もひっ迫しており、別契約の方が合理的に施工を進められるという意見もあります。

E C I方式についてですが、設計・技術協力一体型と分離型という二つの方式がN E X C O様のホームページでは書かれていますが、その使い分け、定義、一般的なルールはあるのでしょうか。また、E C I方式と高度技術提案方式の使い分け、考え方をご教示ください。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

E C Iについては、必要に応じ個別工事単位で要領を定めることから、取組みとしては高度技術提案に重きを置いている状況です。新潟支社では、設計と一体で工事を行った業務と、設計と工事を分けて行っている業務がありますが、各々メリット、デメリットもあり、過去の実績を踏まえて使い分けて来ています。設計・工事を一体で行う場合は、細かく明確化しなければならず難しい点もあります。

（日本建設業連合会北陸支部）

例えば更新工事を施工する際には調査がつきもので、基本設計の際の調査はメニュー、内容が限られていて、施工業者が現場に入って、足場を組んで、初めて分かることもあり、それをもう一回、設計にフィードバックするという手続きの中では、詳細設計と施工に分かれていると流れが悪いと思っています。一方でゼネコン側の設計体制自体にも限界があると思っています。能力的かつマンパワー的にもその組み合わせの中で詳細設計付のあるいは設計施工分離のE C I方式のやり方について、こういった場でもメリットデメリットがより深く議論されていくべきと思っています。現地での調査は本当に難しいと実感しています。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

当支社の事例で申し上げます、施工者の技術提案に基づいて、コンサルタントが詳細設計を行い、施工者が照査して詳細設計にフィードバックするというE C I方法には、効率性に関しては疑問も感じています。

一方、高度技術提案型については、基本的に当社が基本設計を行い、それに施工者の技術を上乗せして、例えば、規制を減らす、工期を短縮するといった使い方をしており、当社としてはそちらのほうに力を入れているということで理解していただければと思います。

【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の確保は極めて重要なものと考えおり、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。また、時間外労働の上限規制に対応するためには、適正な工期設定や業務の効率化が重要となることから、以下の点をお聞かせ下さい。

1 点目、建設業法（「工期に関する基準」を含む。）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

2024 年度から建設業にも適用される時間外労働時間の上限規制に対応するため、4 週 8 閉所の実現が不可欠となっており、現場条件に変更がある場合等は適正な工期変更をお願いしたい。（自然条件、施工条件、工事用地の確保、工事従事者の休日、準備期間等の適切な考慮）

国土交通省では猛暑日を考慮した雨休率を設定し、延期日数に応じた費用を精算することとされており、猛暑日を考慮した雨休率としていただきたい。

2 点目、工事打合せ等の効率化

支社、事務所、受注者が一同に会する会議がありますが、調整に時間がかかり、その間現場が止まる状況があり、改善していただきたい。また、工事打合せの時間や頻度の削減をお願いしたい。

3 点目、工事関係書類の効率化について

立会調書様式を統一していただきたい。（雛形はあるが個々に作成している状況）

支払い数量確認のためだけの検測・立会（型枠など）は省略していただきたい。

時間外の連絡や業務依頼、提出後に一定期間経過後の差戻しや修正指示は、業務の長時間化の原因となっているので、発注者側の要領や手順でルール化していただきたい。

働き方改革を推進するための工事提出書類や検査頻度の削減についてですが、「工事記録写真等撮影要領」の「3.3 検査写真」に『監督員が現地において検査及び立会を行った場合、撮影は不要とする』こととされており、立会、遠隔立会問わず、写真撮影を省略していただきたい。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

1 点目については、工事請負契約書の記載のとおりですが、(第 18 条 (条件変更等) 第 1 項一五) 設計図書で明示されていない施工条件について予期することのできない特別の状態が生じ、(契約書第 18 条第 5 項) 設計図書の訂正又は変更が行われた場合は、発注者は必要があると認められるときは工期若しくは請負代金額を変更することとしています。今後とも

引き続き適正な工期の確保に努めていきます。また、令和3年4月より受発注者が一堂に会して「工事変更等検討会」を実施しているところであり、「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「これらに伴う工事一時中止等の判断等」の検討を行う受発注者の情報共有の場として、引き続き活用していきます。

猛暑日を考慮した雨休率については、要領制定について本社へ具申します。

2点目については、施工計画書の確認は、現場の安全管理、施工管理、工程管理等を適切に実施していくためにとても重要な作業となりますのでご理解いただければと思います。なお、会議時間の効率化については引き続き取り組んでいきたいと考えています。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

3点目の工事関係書類の効率化については、各施工管理要領の様式を使用してください。

支払数量確認の検測・立会については、共通仕様書及び特記仕様書の単価項目ごとに決定している支払に「前項の規定に従って検測された数量に対し」と記載されています。原則、支払に関する検測は立会が必要になります。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

時間外の業務依頼については、「土木工事請負契約における設計変更ガイドライン」にウイークリースタンス(R5.7にて追記)及びワンデーレスポンスについて記載しております。引き続き、社内へ同ガイドラインの記載を遵守するよう指導を行っていきます。

工事提出書類や検査頻度の削減については、「工事記録写真等撮影要領」では、「監督員が現地において検査及び立会を行った場合、撮影は不要とする」としています。遠隔立会については、現在試行的に行っている結果を踏まえ、今後整理されるものと思います。なお、各個別の案件については、現地監督員とも確認願います。

(日本建設業連合会北陸支部)

工事関係書類の効率化の様式統一については、様式があるのは承知していますが、施工管理員の方によっては、その都度工種によって様々なご希望があります。それによって様式を作っている状況があり、同一工種であれば同じフォーマットにするということを周知していただきたい。

支払数量確認の検測・立会については、必要な検査であると理解していますが、現場では、遠隔であっても現地立会であっても全ての数量を測定し書類にするという作業が負担となっています。品質・出来形に関わることは理解できますが、生産性向上の観点から少しでも省略してもらいたいと思っています。かなりの時間を要しており、良いアイデアをいただきたいと思っています。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

立会調書については、ご意見があったようなことがないよう周知をしていきます。現地において、コミュニケーションの中で工事の円滑化につながる取組みであれば、良い取組み事例という形でやっていただき、当社が持っている調書の改善につなげていきたいと思っております。

支払い数量の計測の関係については、国土交通省でもゼネコンでもやられているとおり、DXやICT技術を取り入れることで、働き方改革につながる計測のあり方を当社としても検討していきたいと思っております。

(日本建設業連合会北陸支部)

第三者災害のおそれのある作業についての個別の工事着手前安全検討会についてですが、同じNEXCO東日本内でも関東支社ではこの取組みが行われておらず、新潟支社様独自の対応と理解しています。安全に対する面で必要ということは理解していますが、事務所担当者・課長との検討会、さらに事務所副所長を主体とする検討会を経て、支社の方を含めた検討会という形で3回開催されています。その都度、施工計画書の修正等を行い、修正した施工計画書を基に工事着手前現場確認という形で現地の確認を行ったうえで、さらに修正事項があればそれを修正して現場着手となっている状況と聞いています。これら検討会の開催が多いことがあり、事務所の担当の方、課長、副所長の方々の日程に左右されて、現場で希望する日時よりも少し先になってしまうことがあります。さらに支社については、さらに先になってしまい、現場のほうで工程を組んで始めたいと思っていた施工が遅れてしまう事象が発生していると聞いています。大事な会議であることは理解していますが、現場の工程も加味していただき、現場工程に遅れが出ないような検討会のスケジュールを組んでいただければ幸いです。事前に計画書を準備して、早く提出すればよいという考えもあるかと思いますが、個別の施工計画書については、現場を進めながらということもあり、作成に手間がかかる状況です。どの個別工種が工事着手前安全検討会に該当するかが明確になっていないと聞いています。また、施工者側から個別の施工計画書が出てきて、その中身を見てから該当を判断されると聞いています。その基準が明確に施工者側に分かれば、施工計画書を優先して作成して、事前の準備という対応ができると思えます。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

事務所でもチェックを2回、3回行うこととなります。検討会については、安全のためには施工計画書は重要なものとなりますが、現場を止めないように行うよう、事務所のほうに連絡します。新潟支社としては平成31年から毎年、墜落事故もあり、吊り足場については特に確認させて頂いております。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

工事着手前検討会については、今程のお話が他にも出ているということは承知しています。

しかし、事故が頻発しており、事故の経緯を確認すると、大体は施工計画書どおりにやっていない、施工手順どおりにやっていないということが多いです。施工者の皆様も事故が起こらないよう、指導していただきたいと感じています。去年は転落事故で20代前半の作業者が半身不随になる状況もありました。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

常々施工計画の安全検討会の中では、作業員の方にも必ず周知していただくよう申しあげているところであり、皆様方からも現地に指導をしていただきたいと思えます。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

猛暑日を考慮したというのはどういう形を考慮しておられるのでしょうか。

(日本建設業連合会北陸支部)

今年は猛暑日が続いたこともあり、現場では熱中症となった作業員も出たと聞いています。また、国交省ではWBGT指数を基に雨休率に加えられていると聞いています。猛暑日については、作業できない日と捉えて工期を延期していただきたいという要望です。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

保全工事においても緊急作業で事故復旧を行ったり、舗装種においては非常に過酷な環境で、工事をやっている状況です。早朝施工して夕方早めに切り上げるといった工夫もありますし、極端な話になりますが、夜間施工することもあるかと思いますが、保全工事は緊急事故復旧をやらざるを得ないということがあります。作業員の方の安全の確保、職場環境の改善という点では引き続き検討していきたいと思えます。皆様も現場のほうで暑さを避ける時間帯、作業の工夫、そういう点があればご提案いただきたいと思えます。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

一昨年の6月、7月は雨が多く、胎内スマートインターの土工工事の最盛期に、かなり雨で流された事象がありました。その際には通常の稼働率と、実際の雨で休止した日を比較し、根拠付して工期延期の手続きを行い、延期分の現場管理費を支払った経緯もあります。今年の8月は新潟県初の平均気温30度超えとなり、例年よりも4度も高いという実績もありましたので、手続きについては、本社とも相談し、知恵を出し合ってやっていかなければいけないと思っています。

【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。また、工事内容に変更が生

じた際の補助業務の範囲を明確化することにより、受発注者間のスムーズな協議が期待されますので、以下の点をお聞かせ下さい。

1点目、「工事内容変更等の補助業務」の具体的な範囲について

図面作成等に係る業務について、「工事内容変更等の補助業務」において補助業務の明確な範囲・項目をガイドラインに記載していただきたい。また、発注者の業務と考えられるものは、費用を計上していただきたい。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

1点目の「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。

「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。具体例についても「土木工事関係書類提出マニュアル(R5.7)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。また、補助業務の範疇を超えられる業務においては、受発注者協議の上、必要な費用を計上します。また、社内へ同ガイドラインの記載を遵守し、やむを得ず発注者業務と考えられるものを追加した場合は、必要な費用計上を行うよう、引き続き指導を行ってまいります。

(日本建設業連合会北陸支部)

事例集として出していただければ、施工者も監督員の方も補助業務に当たるかどうか分かり易くなると思っています。お互いに迷う部分があると思っており、マニュアルや要領で具体的に線引きしていただきたいという要望です。

【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期労働時間の是正、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り組みと考えており、更なる現場の生産性向上や効率化を図る必要があります。

国土交通省においては i-Construction、いわゆる①ICT 技術の活用、②規格の標準化、③施工時期の平準化の推進・普及に取り組んでいます。また、今般のコロナ禍の中において非接触・リモート型の働き方に転換しつつありますが、以下の点をお聞かせ下さい。

1 点目、当初設計における P C a 部材の採用並びに設計変更における積極的な P C a 活用について

2 点目、国土交通省が推進しているインフラ分野の DX (デジタルトランスフォーメーション) に関する取り組みについて

遠隔臨場 (臨場検査の省略)、BIM/CIM 活用 (監督検査の合理化) については、遠隔臨場が試行されていますが、更なる効率化のために拡大をお願いしたい。

遠隔立会における立会要領や手順、ルール等を具体的に定め、施工管理員ごとに判断の差異による業務の手戻りや遅延が生じないように効率化を図っていただきたい。

今後 I C T 施工が標準化されていくと考えていますが、現場においても標準的に使う I C T 機器が運用できる通信環境の整備が必要であり、費用を計上していただきたい。

施工管理・品質管理から納品までのオンライン化

電子データ化による効率化

(東日本高速道路 (株) 新潟支社)

1 点目のプレキャスト部材、特に大型プレキャスト部材は、一般に現場打ちコンクリート部材に比べ高価であることから、構造物の特性や施工条件を踏まえて採用しています。具体的には、床版取替工事で用いる P C 床版及び壁高欄には、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、プレキャスト部材を標準としております。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、プレキャストカルバートを採用しています。

(東日本高速道路 (株) 新潟支社)

2 点目の遠隔臨場については、中日本高速道路及び西日本高速道路と同様に要領等を整備する予定です。要領について整備された際は、他高速道路会社と同様にホームページに掲載予定です。

(東日本高速道路 (株) 新潟支社)

DX に関する取り組みについては、建設事業においては、現在実施しております磐越道の 4 車線化工事で試行的に ICT 技術を活用し、遠隔臨場を実施した記録を CIM に付与し、今後、

管理段階若しくは災害時の復旧工事等で建設時の施工記録が活用できるようにしています。また、遠隔臨場で配筋検査を実施しましたが、橋脚などの躯体であれば面的なので確認は可能でしたが、杭等の曲線の配筋検査では適用出来ない等の課題も分かったところです。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

通信環境の整備費用については、NEXCOの通信環境が使用できる環境が整備できるまでの当面の間は、工事にて準備していただく形になります。その際は費用を計上します。

オンライン化については、各種施工管理要領に従い実施願います。また、遠隔臨場に限らずすべてのオンライン化は考えていません。品質を保つためにも必ず立会が必要であり、検査する必要があります。

電子データ化による効率化については、KCube2により品質管理書類や工事打合せ簿等各種工事書類を電子データにより承認可能となっています。

【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(CCUS)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す。建設業のために必要不可欠なものとして位置付け、普及に取り組んでいるところであり、以下の点についてお聞かせください。

2023年度からの民間工事も含めたあらゆる工事でのCCUS完全実施(国土交通省2020年3月決定)に向かった義務化モデル工事の導入に向けた取組みについて

(東日本高速道路(株)新潟支社)

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。今回頂いたご意見については、本社に具申します。

【全体を通して】

(日本建設業連合会北陸支部)

見積活用方式について建築工事を例として回答いただきましたが、土木工事でこの方式に参加したときもスケジュール的には1か月で参考見積書を出し、約3か月後に訂正見積書の締め切りということがありました。実際に公告されてから1か月では、中身を見て内容を全て理解したうえで、自分たちで見積もりするもの、業者に頼まなければならないものがあり

ます。それを1か月というタイムスケジュールで行うことは精度の低い見積書になってしまうということもあります。次の3か月後の提出見積書に向けて細部をもう一度詰めて、訂正見積書という形にするので、最初に提出する参考見積書は、とりあえず体裁を整えるための位置づけとなってしまっています。また、参考見積書提出までの期間が1か月後ということはタイトに感じたところです。引き続き適切な期間を確保するように努めていくというお話もいただいたので、ご検討いただきたいと思います。

規制作業と保全作業の分離という話がありましたが、NEXCOの他社の工事を受注した際のことですが、最初に現地に入った時には規制を取って入らなければ現地が確認できないことから、規制の計画書を作っています。建設の担当者と規制の担当者が別におられ、その連絡調整がきちんとできていなかったのか、計画書を作って持っていても、規制図を差し戻され、そのやり取りに時間がかかりました。その場所で規制をかけるときには何キロ前からこういった掲示物が必要ということなどがマニュアルで決まっているべきと思っています。事前に受注者側に発信していただければ、それに則り手戻りのない計画書を作って現場に入れたと思っています。ルールで決まっているものであれば工事に含めず、規制は別でかけていただけると施工する立場としては非常に助かるという話があり、意見として述べさせていただきました。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

見積活用については、先程回答したように検討していきたいと思います。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

他社における規制作業の事例をご紹介いただきましたが、新潟支社管内の事務所についてはマニュアルもあり、標準的な規制図も整備していますので、手戻りはないと思っています。現地のほうで手戻り等あれば、ご意見をいただければ改善していきたいと思います。

また、規制の分離作業の話は、今後の参考にさせていただきたいと思っています。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

見積活用について、1ヶ月後の見積は精度が低いので提出してもあまり参考にならないという話がありましたが、その見積書の内容で施工ができるかということをチェックさせていただいています。例えば、参考図で100トンのラフターが必要とあるのに50トンのラフターの見積が出ている場合は、当社から確認させていただくこともあります。

(日本建設業連合会北陸支部)

参考見積書はある程度これでできますというものを目指して提出する意気込みで作っていますので、1か月の間に工種がどれだけ入っているかにもよりますが、作り上げるのにマンパワーと時間をかけて出しています。結局、訂正見積の締め切りまでにはきちんと漏れのな

いようにするので、見積作業は継続していることから、実際に一つの見積書を作っている職員からすれば、これはどういう意味合いのものなのかという思いが生じていました。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

先程も申しました通り、1ヶ月後に提出していただく参考見積書をもとに施工の実現可能性や見積内容の適正性を確認させて頂いている次第です。最初から完璧なものを出していただければこちらとしても助かるのですが、1ヶ月時点での見積は、フィックスではないので、そのときの人的資源でできる限りのものを提出していただければと考えております。

（日本建設業連合会北陸支部）

内訳を出すことにすごくマンパワーがかかっています。一般工種であれば我々のノウハウもありますが、例えば、特殊工法や協会工法については、協会がそういう積算で考えていないときがあり、それを様式に合わせて分けることは、すごく労力がかかります。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

当社でも提出頂いた見積内容を確認する必要がありますので、内訳についても、ご理解いただきたいと思っています。

（東日本高速道路（株）新潟支社）

見積期間については、建設業法で定められている金額に応じた日数は確保した中で設けています。期間が短いとのご意見については、今後の課題と認識していきます。



【閉会挨拶】

（東日本高速道路（株）新潟支社：矢崎道路事業部長）

道路事業部長の矢崎と申します。私もこの6月末にこちらに来て、こういった機会は初めてということです。事前にご意見をいただいて、回答等は机の上に印刷したものがありますが、字面ではなかなか分からないところが今日は短い時間でしたが、皆様からご意見をいただき大変有意義だったと思っています。

冒頭、富永委員長からお話があったとおり、働き方改革という大きな課題に直面している

中で、DX、GXといったことも進めていかなければなりません。当社も皆様と連携して取り組んでいきたいと思っていますので、引き続きこういった場を設けながら、意思疎通を図って進めていければと思っています。

また、今回の意見交換会では、特に安全の話がありましたが、我々も当たり前の話ですけれども安全第一というのは普通のテーマだと思っています。当然、いいものを作っていい品質でいい評価を受けて皆様が工事を終わっていただきたいと我々もしています。

しかし、そのような中で事故が起こってしまうと、全てが台無しになってしまいます。私も過去にそういったところで悔しい思いをしてきた経験もありますので、工事着手前の安全検討会ができたのも、工事中の事故がなかなか減っていかないということがあるからだと理解しています。一度事故を起こすと取り返しがつかないということになってしまいますので、再度、初心に立ち返り、現場の安全確保については力を入れていただきたいと思っております。

これからも、こういった機会を持ち、皆様のご意見をお伺いしながら、今後に活かしていければ良いと思っています。

本日は、どうもありがとうございました。これからもよろしくお願いします。

以 上

(日建連北陸支部出席者)

契約積算・技術委員長	富永 正				
同 副委員長	稲田克彦	小川晃市			
同 委 員	浅賀美夫	佐藤富穂	高橋博弥	武井 昭	
	田辺理一郎	鍋谷雅司	佐藤忠嗣	平川潤一	
	朽木修一	渡邊浩匡	砂田修一	長船哲也	
事務局長	三澤正人				