

■ 2024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：2024年10月1日（火）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	大越 秀治	道路事業部長	矢崎 敏之	事業統括課長	佐藤 健俊
保全課長	高橋 久仁彦	施設課長	郷本 譲	建設課長	小島 裕隆
構造技術課長	古谷 嘉康	技術審査役	神田 豊	技術企画課長	田村 奈津子
上席専門員	桑原 和夫	技術管理課長	大田 寛	調査役	天野 浄行
技術管理課長代理	外崎 靖也				

（敬称略）



【挨拶】

（東日本高速道路（株）新潟支社：大越技術部長）

NEXCO東日本新潟支社技術部長の大越です。本日はご多忙のところご参集いただきまして、ありがとうございます。

今回の開催にあたりまして、まずは先般の能登地方の豪雨災害という大変な事象が起きましたが、被害に遭われた方に慎んでお見舞い申し上げます。当社としましては、今回の開催について、災害復旧支援という視点で、その対応を最優先していただくことを考え、日建連の皆様状況を確認させていただいたうえで、現時点では開催延期を要する状況ではないというお話をいただき、今回の開催につきまして当社としても同意をさせていただきました。

開会にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

まずは、日建連の北陸支部の皆様には、日頃より高速道路事業に多大なるご理解・ご支援を賜りまして、厚く御礼申し上げます。

今般の建設業界の動向につきましては、コロナ禍が落ち着いて、本格的にさまざまな事業が活発化しているという状況である一方で、人件費や諸物価の高騰という問題、また、働き方改革関連法に関係する 2024 年問題に直面しているという認識です。具体には建設業界の技能者の皆様の高齢化、若年層の減少による担い手不足の問題、これに関連して、過重労働ということが非常に大きな問題になっているという認識です。こうした問題にしっかり対処していくため、当社としても発注者側がしっかりと受注者の皆様のご意見を聞いて、スキーム改善に取り組むということが何より重要と考えております。

今般、NEXCO三社や業界団体との間で意見交換を行いながら、設計の品質向上や適正な工期の設定、工事書類の削減、遠隔立会等の工事管理の効率化などの取組を「工事円滑化ガイドライン」としてとりまとめ、今年度からより一層、課題の解決に向けた取組を推進するフェーズにきている状況です。

本日の会議の場でも、当社のほうから事業の状況や、各種の生産性向上に向けた取組などを紹介させていただく予定ですが、当社に対しまして、忌憚のないご意見をいただき、改善につなげていきたいと考えております。

今後の円滑な業務推進につながることを祈念して、簡単ではございますけれども、私からの挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞよろしく願いいたします。

(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、大越技術部長様、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 1 2 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。

建設業界におきましては、「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、日建連としましても「週休二日の実現」に業界の命運をかけて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、週休二日を実現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ができますとともに、更なる、現場の生産性向上に向けた取組をいただきますよう、引き続き一層のご理解とご協力を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。



## 【2024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)

2024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)

2024年度の新潟支社の事業概要を説明します。

### 「事業延長と施設数」

・当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。

・4車線化事業の延長は、磐越道の安田インターから西会津インターまで福島県を一部含む約25.8キロで事業を行っています。他、供用中のスマートインターは11か所で現在、大積スマートインター(仮称)が事業中です。

### 「新潟支社の諸元」

・新潟支社の社員数は全社の約1割、資産も全社の約1割を占めています。特筆すべき点は非常に降雪が多いということもあり、雪氷対策延長が全社の4分の1以上を占めています。毎年、冬季の厳しい気象条件のなか、交通確保しながら管理事業を行っています。

### 「区間別交通量・地域間の交通量」

・長岡市から新潟市の区間が重交通であり、約3万5千台/日の交通量の区間もあります。大型車混入率は、約3割です。地域間の交通量は、令和5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。

新潟管理事務所管内、長岡管理事務所管内、湯沢管理事務所管内、上越管理事務所管内の各管理事務所管内の往来する地域間の相互交通量は、新潟管理事務所管内がいちばん多く、約2万3,000台、次に長岡、上越、湯沢となっています。新潟支社管内全体では6万5,600台となっており、昨年度のデータと大きく変わっていません。

#### 「組織・体制」

・変更点は、2チームが廃止され、3部19課1チームで事業を行っています。事務所は、湯沢、新潟、長岡、上越の4管理事務所、工事事務所として、新潟工事事務所で磐越自動車道の4車線化事業を行っています。連結子会社は一部、社名の変更がありましたが、基本的に昨年と変更はありません。

#### 「4車線化事業の概要」

・磐越道の三川ICから安田ICおよび西会津ICから津川ICの2インター間の4車線化等工事を行っています。平成31年3月に三川IC～安田IC間の約5.1キロ区間が事業許可され、現在、土工・橋梁・トンネル工事を実施しています。その中にトンネルが2か所あり、宝珠山トンネルが今年の秋に貫通予定、その後、小松トンネルに着手予定です。また、草水高架橋上部工は施工中であり、完成が近付いているところです。

・西会津・津川の約8.8キロ間は、令和2年3月に事業許可をいただいています。一部福島県での施工区間を有しています。現在、工事用車両進入路の仮橋工事2件を工事中です。また、本線のトンネル工事1件を契約、さらに道路設計を実施しています。

・三川ICから安田IC間の約3.2キロ間は、現在、工事着手前の事前調査を実施中、また、トンネル・道路及び橋梁の詳細設計を実施しています。

・昨年度末に事業許可された西会津IC～津川IC間の約8.7キロの事業区間ですが、現在、工事着手前事前調査等の発注手続きを行っています。

・残る4車線化優先整備区間の中で事業化されていないのは、津川ICから三川IC間となっています。会津若松ICから安田ICまでを4車線化優先整備区間となっていますが、新潟県側の安田ICから新潟中央ICまでの区間が、まだ優先整備区間とはなっていません。

#### 「スマートICの状況」

・北陸道の大積PAにおいて休憩施設接続型のスマートインターチェンジ事業を行っています。現在、用地取得が完了し、下り線の土工工事を先行して実施するとともに、上り線の土工工事にも着手しています。

#### 「企画割引」

・企画割引としては、佐渡の金山が世界遺産に登録されましたが、決定前から機運醸成のため、佐渡のフェリーや宿泊施設と連携して、高速割引を発売しています。また、冬期間の誘客を目的としたウィンターパスや通年での新潟観光ドライブパスも積極的に販売しています。

#### 「道路経過年数」

・道路経過年数ですが、長岡管理事務所管内の全線が古くなり 40 年以上経過している状況です。関越道が非常に古くなっており、現在、リニューアル工事を進めています。

#### 「高速道路リニューアル事業」

・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耐久性の高いプレキャストPC床版の取替事業を行っています。

#### 「雪氷対策基本方針」

・新潟支社管内は特に雪が多く、冬期の【安全】・【確実】・【快適】な高速交通の確保に取り組む中、大規模車両滞留の回避を重点的に対策を進めてきたところです。引き続き、雪氷対策に着実に取り組み、冬期交通の確保に努めていきたいと考えています。また、SNSが近年普及しており、そういったものを通じた道路状況の提供を行い、大雪時などでお客様の行動変容につながる広報を行っていききたいと思っています。

・事故防止対策として、LEDライトによる外側線照射や、緊急時に通行止めの対応をするため、自動で本線を塞ぐ閉鎖型の小型自動規制装置を用いて、初動対応の効率化、迅速化を行っています。

#### 「冬季の気象状況」

・雪の状況ですが、近年、暖冬傾向ですが、山沿いなどでは、積雪が多いためしっかりと今年も対応していきたいと考えています。

#### 「GX（グリーントラストフォーメーション）の取組」

・今年の6月にNEXCO東日本としてカーボンニュートラル推進戦略を策定し、新潟支社でも会社推進戦略に準じた推進戦略を立案しています。緩和策の推進と適応策の推進を大きな二本柱としています。緩和策はトンネル照明のLED化や、除雪作業の最適化、構造物の長寿命化等を行い、道路施設における省エネルギー化の推進、業務用車両のカーボンニュートラル化・バイオ燃料導入推進により、目標達成を目指しています。激甚化・頻発化する気象変動影響への対応策として、4車線化事業の推進による着実な道路ネットワーク強化、管理事業の着実な推進による道路ネットワークの確保、大雪時における冬季道路交通の確保に向けて、取組みを推進していきたいと考えています。

### 「地域社会の活性化・地域交流の取組み」

・佐渡世界遺産登録の機運醸成として、各種イベント活動への協賛・参加を行うとともに、企画割引切符も販売しています。

・SA、PAを活用した地域連携として、地元高校生と一緒に休憩施設の花壇整備を行ったり、アルビレックス新潟と連携して、のぼり旗の掲示、インフラツーリズムとして関越トンネルのインフラツアーを実施、観光ガイドマップ・ポスターの作成を行っています。

以上、事業概要を説明させていただきました。

### 【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

・「仕様の前提となる条件の確定が困難な工事」において当初から新技術を活用することにより、施工の効率化も図れるものと考えており、適用の拡大をお願いしたい。

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。

5点目、見積活用方式について

・見積活用方式が採用されていますが、過去には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6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、一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いただければと思います。

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おります。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）の適用も実施しております。引き続き工事特性に適した、契約方式を採用して参ります。

3点目の保全作業と規制作業の分離については、

- ・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、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、各事務所にて定期的に「規制調整会議」を開催しております。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担当社員も出席し、お客さま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おります。

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、その会議の場で調整のうえ、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、他支社の事例も情報収集も実施しながら検討を進めております。

- ・埋設物の盛替作業についても規制作業同様にお客さま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おります。引き続き検討して参ります。

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おります。引き続き

関係者の負担軽減に取り組んでまいります。なお、諸経費動向調査への引き続きのご協力をお願い致します。

5点目の見積活用方式については、

・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2～3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が、引き続き適切な期間の確保に努めて参ります。

・次に参考見積書の開示についてですが、令和5年10月以降から試行として、①主要な材料の単価②間接工事費補正区分③見積活用方式で採用する参考見積書の3つを対象に入札書提出期限の15日前までに公表を実施しております。

### 【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

・既契約を含むすべての工事で土日閉所による週休二日制工事(完全週休二日)を原則導入していただきたい。なお、困難な工事は週休二日交代制適用工事を採用していただきたい。

・2024年度から建設業にも適用されてい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)

また、工期延期が行えない場合は、急速施工による大型機械等の導入費用やプレキャスト工法を含む新技術導入に伴う経費を計上していただきたい。

・時間外労働上限規制を前提とした適切な工期で発注していただき、そのために施工管理要員や現場の技能者の費用が増加となることを前提として発注していただきたい。

・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。

- ・施工計画の入念な検討に効果があるフレックス方式の余裕期間制度を原則として導入いただきたい。

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。仕様書等に実施要領を明示して経費率に反映していただきたい。
- ・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

「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。施工管理員に現地立会/遠隔立会していただいた場合でも写真撮影を実施し、立会記録とは別にメールにて写真を送付するように指示され対応していますが、撮影要領に準拠した運用をお願いしたい。(立会項目が多いのでNEXCO側の忘備記録のため対応)

- ・施工管理要領などの見直しによる簡素化が進んでいますが、それを管理する施工管理員の方が確認の為という理由で書類提出を依頼される場合が見受けられるとの意見が他社において上がっており、施工管理員の方々にもルールを徹底していただくよう、ご指導いただきたい。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

1点目については、

- ・完全週休2日工事(土日閉所)の導入については、引き続き検討して参ります。
- ・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-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、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おります。今後とも、引き続き、適正な工期の確保に努めて参ります。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、引き続き活用して参ります。

- ・ i-Constructionのトップランナー施策のひとつである「全体最適の導入に関する検討、コンクリート工の規格の標準化等」の取組として、プレキャスト製品の活用推進について検討しております。

- ・ 建設業の働き方改革実現に向けた環境整備の一環として、①長時間労働の是正、週休2日を確保した工事の適正な工期設定を行うため②組織や担当者によるバラツキを解消し、標準的な工程作成が可能となるよう「請負工事における適正な工期設定に係るガイドライン」を令和6年7月に改定しました。なお、施工実態調査への引き続きのご協力をお願い致します。

- ・ 降雨等（猛暑含む）気象条件による作業休止日を考慮した工期設定が行えるよう、雨休率を新たに設定しました。雨休率とは、休日及び降雨等（猛暑含む）気象条件による作業休止日の年間の発生率となります。令和6年7月版の「請負工事における適正な工期設定ガイドライン」に記載しています。

- ・ 工事における余裕期間制度は原則として、全ての週休2日工事に適用しております。当社の工事における余裕期間制度は、NEXCO東日本が示した余裕期間内で、受注者が工事の始期を任意に設定できる制度となっております。

2点目については、

- ・ 受発注者間の打合せ・会議はWeb会議を積極的に活用するよう令和6年3月21日付けで制定した「工事円滑化ガイドライン」に記載しています。現場が止まることがないようWeb会議を活用いただくよう受発注者間にて調整をお願いします。「工事円滑化ガイドライン」を社員及び施工管理員に配布することで徹底を図っているところではありますが、引き続き指導してまいります。

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。
- ・ 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、支払いに関する検測は立会いが必要となります。検測に要する費用は諸経費に含まれています。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。

- ・ 「土木工事請負契約における設計変更ガイドライン」にウィークリースタンス（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。また、令和6年3月21日付けで制定した「工事円滑化ガイドライン」においてワンデーレスポンス、ウィークリースタンスに改めて取り組む旨を記載、平成6年7月の共通仕様書に本ガイドラインの活用を新たに追記しており、適切に現場にて取組が行われるよう努めて参ります。

・「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」としており、令和6年3月21日付けで制定した「工事円滑化ガイドライン」にも記載しています。「工事円滑化ガイドライン」を社員及び施工管理員に配布することで徹底を図っているところではありますが、引き続き、社内へ指導してまいります。遠隔立会時の写真撮影については、昨年10月に「遠隔立会実施要領」が制定されたことから、通常の立会と同様に写真撮影は不要となっておりますので、社内へ指導してまいります。

・「工事関係書類提出マニュアル」にて、工事関係書類の役割分担について明確にしています。また、令和6年3月21日付けで制定した「工事円滑化ガイドライン」にも記載しています。「工事円滑化ガイドライン」を社員及び施工管理員に配布することで徹底を図っているところではありますが、引き続き、社内へ指導を行ってまいります。

(日本建設業連合会北陸支部)

PCへのメールは深夜でも個人携帯に転送されますが、時間外業務につながることから、如何なものかという話が社内であり、最近、送信する時間を設定して、夜勤の職員から仕事を終えている職員に対しては、急ではないメール連絡がいかないようにする取り組みを行っています。NEXCO他社の話ではありますが、緊急でない場合は夜間にメールをしないようお願いしているところですが、中々改善されない状況です。NEXCO東日本さでも、そういった問題はお聞きになっているかをお教えいただきたい。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

新潟支社では苦情等の話は聞いていないところです。社内的にも受注者に対しても、時間外のメールは抑制するよう努めており、認識もされているところです。

時間外のメールが全くないわけではないと思いますが、工事円滑化ガイドラインの中では、ウィークリースタンスの取組みについて記載しており、例えば金曜日の時間外のメールや打合せ等はしないといったことも取組みの中の一つに入っています。社内でも徹底していくことはもちろんのこと、受注者の皆様に対してもそういった取組みを徹底すべきと思っていますので、問題や課題があれば、ご相談ください。

(日本建設業連合会北陸支部)

今年のアンケートの結果では、NEXCO 東様のほとんどの現場で4週8閉所が達成できていますが、発注者指定の週休二日制工事に取り組んでいただいたことによるものと考えています。日建連でも学生を対象とした現場見学会を行っています。学生の関心事は給料よりも休みにあるようです。高速道路は一般の方の目に付きやすい場所でもあり、完全全週休二日について話をもさせていただきましたが、担い手確保の観点からお考えをお聞かせください。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

現場の話でいえば、最近、本線を長期間交通規制を伴う工事があり、規制の設置・撤去はすぐにはできないということが多くなってきています。その中で、一旦交通規制を実施すると、土日は、交通規制を実施しているが、作業をしていない状態が好ましくないため、完全週休二日は直ぐには難しいのではないかと個人的な思いはあります。しかしながら、例えば2週に1回は土日に交通規制を解除するといった考えや、車線数を減らすことなく工事可能な新技術を採用していくことなどを考えていく必要があると思います。

週5日は仕事をし、土日は規制を外す、それを繰り返しやっていくという工法が実現できれば、それは当社にとっても拒む理由はなく、新たな技術等を用いて工事を実施していくということになると思います。

**(日本建設業連合会北陸支部)**

今年3月に策定いただいた工事円滑化ガイドラインが現場の職員にとっては、非常に分かりやすく、有難いとの意見があります。受発注者間でどの様に進め、どの様に処理するかを具体的に書いていただいているところです。

現場の職員は施工管理員とやり取りすることが多く、昨年もお願いをさせていただきましたが、解釈の仕方によって施工管理員で取り扱いに違いもあるところです。時間外労働の中で何が多いかという、調書を作り変えることや、施工管理員からの要望に応える書類を作る時間です。一つ一つが積み重なると相当な量になるという意見が出ています。具体的にいえば、施工管理が複数人で複数現場に来られた場合、3現場それぞれに一個ずつKcubeに調書をあげてもらいたいとの話があります。我々としては一人で見ただけであれば一辺に出せるものが、この場合は3回同じことをやってくださいということになっています。また、工事に着手後の最初の立ち会いについては、前日に調書を提出してもらいたいということは分かっていますが、2回目、3回目も必ず前日に調書を出してもらいたいという指示があると聞いています。調書のフォーマット、テンプレートの書き換えなど、一つ一つは小さいものですが、効率的なやり取りができるような周知をしていただきたいと思います。

**(東日本高速道路(株)新潟支社)**

先ほども回答させていただきましたが、せっかく皆さんと議論して作った良いスキームを

**いかに現場で徹底させるということだと思います。支社では認識があっても、現場の管理員まで浸透していないというご指摘の部分はあるかと思しますので、指導の徹底、また、教育体制については、新たな提案を働きかける必要があると認識しました。**

(日本建設業連合会北陸支部)

円滑化ガイドラインの徹底についてもアンケートを会員に取っています。円滑化4点セット(ガイドラインも含めて)における課題や問題点等について質問しており、「利用しているが課題解決に時間を要している」が38%、「必要な資料作成に過度な負担が生じている」が31%あり、現場からは先程あったような意見が出ています。ガイドラインはありますが、運用面でバラツキがあり、結果として時間がかかっているという現場サイドの意見があるという数値が出てきているところです。今年のアンケートは新潟支社管内の9件の工事から取ったものです。

円滑化会議の開催、課題、問題点についても質問していますが、「会議が周知会で終わってしまい、議決に至らない」が25%、「発注者様のキーマンの参加がなされない場合がある」が17%、「会議体の開催ルールがない、開催を要望する」が17%ありました。円滑化会議は一堂に会して決めていくということの方針として定めて進めれば、生産性向上に資するものになると認識しています。議決に至らないということがないよう、会議で決めることは決めるという会議体でなければならないと思っています。アンケートを取りまとめた中で、気づいたところをお話しさせていただきました。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

**NEXCO社員も含めた監督員側の意思決定や業務マネジメント、プロセスの部分だと思えます。当支社も毎月1回程度、事務所長を交えたミーティングも行っていますので、そういった場も活用しながら、皆さんの意見を意識させ、マネジメントするよう指導をしていきたいと思っています。**

### **【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・具体的な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。

・他社における事案ですが、決められた内容が厳守されていない事例がありますので、施工管理員へも周知・徹底をお願いしたい。

2点目、「設計、用地や関係機関協議が未了な状態」での発注について

・こうした条件で工事発注となる場合には、特記仕様書等に『工事途中での設計変更（設計確定時期を含む）』の旨を記載いただくよう徹底をお願いしたい。

#### **（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。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参ります。なお、補助業務の範疇を超えられる業務については、受発注者協議の上、必要な費用及び工期を計上できます。

2点目については、

・「工事円滑化ガイドライン（令和6年3月）」及び「請負工事における適正な工期設定に係るガイドライン（令和6年7月）」を整備しておりますが、発注者の責務である条件明示を徹底するよう引き続き指導を行って参ります。

#### **【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」や「設計変更における積極的なP C a並びに自動化施工技術等の活用」について

・生産性向上に資する新技術、新工法の現場への導入に当たっては、必要経費を計上いただく、仕組みを検討願いたい。

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）

遠隔臨場が試行されていますが、完成検査や中間検査、トンネル工事の岩盤判定など、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ICT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ICT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おります。具体的には、床版取替工事で用いるPC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。

2点目の遠隔臨場については、

- ・遠隔立会については、令和5年10月に「遠隔立会実施要領」を整備しました。ホームページに掲載しています。第3章遠隔立会の工種・項目および表4に記載の目安を参考に、受発注者間で協議をお願いします。

- ・建設事業では磐越道4車線化工事を実施しておりますが、その中で遠隔臨場が約7割を占めている状況です。この遠隔臨場も可能なものとそうでないものを判断しながら実施しておりますが、実質、トンネル岩盤判定までは至っていない状況となっております。実際、工事受注者も通信状況等の関係から現場に来て判断していただいた方が速いなどもありますので、通信状況などの現場条件や受注者意見をいただきながら拡大の検討を実施していきたいと考えております。また、BIM/CIMにおいて新潟支社で検討している内容は、検査の合理化とあわせ建設データを管理に如何に引き継げるか等を検討しており、データの作成をしているところです。

- ・遠隔立会については、令和5年10月に「遠隔立会実施要領」を整備しました。ホームページに掲載しています。第3章遠隔立会の工種・項目および表4に記載の目安を参考に、受発注者間で協議をお願いします。

- ・ICT機器が使用できない通信環境の場合は、工事にて準備していただく形になります。その際には費用を計上します。



・各種施工管理要領に従い実施願います。また、遠隔立会に限らず全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いは必要であり、検査する必要があります。

・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おります。

(日本建設業連合会北陸支部)

プレキャスト化については、床版取替で検討いただいていることは承知していますが、費用対効果を考えれば、市街地の現場での活用も考えるべきと思っています。一般構造物であっても、山間地や雪が降る気象条件が厳しい冬前に構造物を仕上げたい、といった現場状況による活用もあると思っています。橋台や擁壁での活用など、現場の所長が迫られるシチュエーションの中で選択肢も広がるものと思っています。全体の工程スケジュールを見ながら、工程を優先させるのか、費用対効果を取るのかという議論を早い段階で行っていただく環境を整えてもらいたいと思います。他の機関を含め、これまでは価格が高いから採用できないということがありましたが、例えば利用者の意見を聞くなど、時間の制約の中で、受発注者間でよく議論させていただき、ベストな工法を設定していただくようお願いします。一般構造物におけるプレキャスト化に先行事例として取り組んでいただければ有難いと思っています。

(東日本高速道路(株)新潟支社)

橋脚もプレキャスト部材、半プレキャスト部材を使っている事例もありますので、全く採用していないということではないと考えています。

### 【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。

・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)に向かつての義務化モデル工事の導入をお願いしたい。

(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。



#### 【閉会挨拶】

（東日本高速道路（株）新潟支社：矢崎道路事業部長）

新潟支社道路事業部長の矢崎です。私は2回目の参加となりますが、限られた時間で様々なご意見をいただき、意思の疎通が図られたと感謝しています。

冒頭ありましたとおり、物価の高騰や働き方改革、担い手不足など厳しい情勢があるところです。大変大きな項目ですぐには解決できないところもあると感じていますが、本日、皆様から様々なご意見をいただき、過去からいただいているご意見も中々解決に至っていないということを改めて感じました。決まったルールが現地徹底できていないということだと思っています。本日の意見交換の中でもお話ししたとおり、明日は事務所長が集まる会議がありますので、本日いただきましたアンケート結果等を使いながら、話をしたいと思っています。

意見交換を続けることで、お互いの顔が見える関係の中で課題解決に向かって進んでいければ良いと改めて思ったところです。今後とも、こういった場を通じて、引き続きお互いの意思疎通を図っていきたいと思っていますので、よろしくお願いします。

最後になりますけれども、昨年もお話しましたが、現場の安全確保ということをお願いしたいと思います。工事中の事故が減っていかないのが実態であり、決められたルールを地道に徹底していく、繰り返し徹底していくことが安全につながっていくものと考えています。受注者の皆様と一体となって工事中の事故撲滅を図っていきたいと考えていますので、よろしくお願いします。本日は、ありがとうございました。

以 上

(日建連北陸支部出席者)

契約積算・技術委員長	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	横川泰希	中田慎一	平川潤一	
	高田 健	渡邊浩匡	清水弘明	涌井 卓	
事務局長	三澤正人				