■　平成 29 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：平成 29 年 9 月 20 日（水）

場所：東日本高速道路（株）新潟支社

（東日本高速道路（株）新潟支社出席者）

技術部長	東瀬　克己	道路事業部長	沖田　竜司	技術審査役	西川　孝一
事業統括課長	小林　克久	建設課長	齋藤　正司	保全課長	神林　尚樹
技術管理課長	佐々木英雄				

■平成 29 年度における新潟支社管内の事業計画について

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

配付の「新潟支社事業概要」に基づきまして、ご説明させていただきます。新潟支社の事業エリアは、新潟県内５路線の 430 キロメートルを管理しております。

組織体制としまして、新潟支社は、支社長以下３部 17 課２チーム、事務所につきましては４管理事務所、１工事事務所の体制であり総員 229 名で建設と管理を行っているところです。

交通量は、長岡ＪＣＴ・新潟中央間が約４万台、磐越道と日東道の先端で１万台以下というような交通の状況になっております。

料金収入では東日本全体では約 8,200 億円、そのうち新潟支社管内は 532 億円となっています。新潟支社の 532 億円のうち、北陸道と関越道で約８割を占めている状況です。ＥＴＣの利用状況については、平成 28 年の３月末のＥＴＣ利用率では新潟支社管内は 91.19 パーセ

ント、東日本管内は88.81パーセントで、新潟支社管内が2.4ポイントほど高い状況になっています。

県内のスマートインターは、平成29年３月25日に長岡北スマートインターが供用して、現在、10ヶ所がすべて供用中で、事業中のスマートインターはありません。

道路管理事業では、新潟支社においては特有の雪氷対策として冬期の安全・確実・快適な高速道路の確保に努めており、四つの目標を掲げて実施しています。主な具体的な対策としましては、車両の位置情報を示すＧＰＳシステムなどのＩＣＴ技術の活用、スタック車両の速やかな移動や情報提供などの対策をとっているところです。新潟支社管内雪氷対策費につきましては、約50億円前後となっています。

交通安全対策として実施している三川・安田間の付加車線事業につきましては、８月に新設側ができまして、11月頃の完成を目指して鋭意事業を進めています。

このほか、磐越道と日東道につきましては、今年のゴールデンウィーク前までにワイヤーロープを設置して飛び出し事故対策も行っています。

構造物等については、計画的な補修を実施しており、リニューアルプロジェクトにつきましても、今年度から随時実施していくことになっています。10月からは北陸道の正善寺トンネルでインバート設置工事が始まるという状況です。

設備等の改修については、トイレの老朽化対策、男女トイレのリバース運用の実施、また、平成32年度の中期計画までには無人を除くＳＡ・ＰＡではバリアフリーを計画している状況です。

交通管制業務の施設制御と交通管制業務につきましては、道路管制センターにおいて24時間365日体制で対応しているところです。

道路管制センターについては、平成25年10月にリニューアルしており、最近では関東支社とのバックアップ工事の実施により、新潟が被災を受けた場合には、関東でバックアップするような体制を構築中です。今年度中の完成を目指しています。

高速道路の改築事業につきましては、北陸自動車道の親不知海岸高架橋の波浪対策について平成28年度で事業が完了し、上信越自動車道の４車線化事業については、今年度、工事の全面展開を図り、平成30年度の完成を目指しています。

地域との双方向の連携につきましては、地域に信頼され地域に根ざした企業を目指すということで、地域の交流イベントへの参加、新潟ハイウェイ懇談会による学識経験者との意見交換等を実施しているというところです。

■大規模更新・修繕について

（日本建設業連合会北陸支部）

今年度の「大規模更新・修繕工事」のこれまでの発注の状況と発注形態、並びに今後の実施計画と発注見通しについてお聞かせください。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

大規模更新では、橋梁の床版取替工事を２件契約しています。１件目の北陸自動車道中之島見附インターと長岡ＪＣＴ間にある上り線の高瀬橋の床版取替工事については、発注形態を公募型プロポーザル、技術提案・交渉方式としまして、設計交渉・施工タイプを採用し、現在、設計を実施中となっています。２件目の関越自動車道水上インターから湯沢インター間の新潟県側にあります松川橋上下線の床版取替工事につきましては、発注形態を一般の競争入札とし、総合評価落札方式、技術提案評価型併用を採用しています。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

大規模修繕工事につきましては、現在、２件契約しています。１件目が北陸自動車道名立谷浜インターから上越ＪＣＴ間の正善寺トンネルでインバートの設置を行うものです。発注形態につきましては、条件付一般競争入札で、工期は平成29年７月20日から平成31年２月までとなっています。

もう１件が、上越管内のり面補強工事として、主に盛土のり尻の補強で、ふとんかご、水抜きのボーリングなどの工事となっています。上信越道で16か所、北陸道で２か所ほど補強工事を実施予定です。こちらの発注形態につきましては、拡大型指名競争入札となっています。発注見通しについては弊社のホームページで随時、更新していますのでそちらをご覧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について

（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と考えています。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、積極的な取り組みをお聞かせ下さい。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

工程管理情報の共有化については、当社の共通仕様書に受注者から工程表と履行報告の提出について定めており、この工程計画に基づきまして、打ち合わせをその都度行い、受発注者相互の情報共有を図るということとしています。この工程管理情報の共有に関しまして、またいろいろなご意見等ありましたらご教示をお願いしたいと思います。

工事施工の円滑化に資する方策については、技術力・マネジメント力向上行動計画を今年平成29年の７月に当社のホームページにアップしています。この行動計画において、推進を図っているワンデーレスポンスにより、工事現場において発生する諸問題に対して迅速な対応を図り、適正な工程管理に寄与するものと考えております。

新潟支社におきましては設計変更ガイドラインの周知と受発注者間のコミュニケーションの向上を図る取組みとして、工事の期間中、中間技術検査、一部しゅん功検査、しゅん功検査の際に現場代理人や監理技術者にガイドラインに対するアンケートを提出してもらっています。発注時の工期設定が厳しいとか、発注時の条件明示が不十分だとか、そういった厳しいご意見もありますので、適正な工程管理を行う上で前提となる工期設定について、発注準備段階における十分な配慮や、より一層の条件明示の明確化を図ることが必要と再認識したところです。改善すべきところは改善するよう、指導を行っていきたいと思っています。今後も、受発注者で相互に協力して、課題を解決していきたいと思います。

（日本建設業連合会北陸支部）

工事施工の円滑化、徹底な工程管理を行う上での受発注者のコミュニケーションということですと、例えば国の発注の場合、工事を受注した際に円滑化会議、いわゆる３者会議において発注者から工程の考え方、問題点を説明してもらい、受注者はそれを受けて、ではどうしましょうかという情報共有する場を設けられているのが昨今の状況かと思います。現状においてＮＥＸＣＯで、例えばそういう会議を実施するとか、しないとか、その辺の動きやお考えがございましたら、お聞かせ下さい。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

当社においても発注の段階で三者会議を実施しています。設計業務がない場合は実施していませんが、先程のアンケート結果にもあるとおり、着手前に実施されているとの回答をいただいています。

（日本建設業連合会北陸支部）

現場代理人、もしくは監理技術者にアンケートを取って、それを取りまとめられているということですが、北陸地方整備局のほうでも、現場代理人や監理技術者にアンケートを取りまして、それを基に意見交換会というものをやっています。日建連の方からもオブザーバー

としてそれに何人か参加しているのですが、ＮＥＸＣＯの方ではそういう現場代理人などとの意見交換会を持ってやっているのでしょうか。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

私（技術審査役）がほとんどの検査に行っており、現場代理人と直接話をさせてもらい、その中でアンケートをさせてもらって取りまとめているのですけれども、皆様を集めて意見交換会というものはまだやっていませんが、良いご意見なので、今後考えていきたいと思います。

（日本建設業連合会北陸支部）

このアンケート調査は様式があるのでしょうか。ペーパーですか。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

メールで様式を送らせていただいて、ＹＥＳ、ＮＯを入れてもらっています。その他、ご意見として自由に書く欄を別に設けているという形で集計させてもらっています。

（日本建設業連合会北陸支部）

そうしますと現場代理人は、ある程度、日数をかけてアンケートを作成する時間はあるということですか。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

そうです。直接、現場代理人にメールで送らせてもらって、その後、１週間程度、時間を置かせてもらっています。

■条件明示等について

（日本建設業連合会北陸支部）

積算工程に係る図書等の交付並びに積算条件の明示に関して、その方針や条件についてお聞かせください。また、貴社の「土木工事条件明示の手引き」にありますとおり、発注時における条件明示は適切な設計変更のための重要なものと考えていますが、発注時における条件明示の展開状況についてお聞かせ下さい。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

積算条件の明示に関する方針につきましては、公開している設計変更ガイドラインの中で適正な工事価格の算定と工事実施段階における円滑な設計変更のためということで、設計図書に適切な施工状況を明示することが重要であると記載しています。

一つ目として明示すべき条件の事例、二つ目として割掛項目の数量を明示する。三つ目としては割掛項目の検測項目化ということで明示をしています。

次に、積算条件の明示に関する展開については、まず一つ目は明示すべき条件ということ

では設計変更ガイドラインの活用です。工程関係、用地工事支障物件、工事用道路、仮設備関係等、これらの積算条件の明示を実施するとともに、工事内容が特殊、もしくは施工手順が複雑でよく分かりにくいという場合には、施工ステップ図を添付して発注しています。外部要因等によって工程計画が制約を受ける場合は、発注図書に積算工程を添付するというような取組みを行っています。ＮＥＸＣＯの職員に対しても、割掛工事の理解と設計図書への適切な反映を目的として、割掛工事の内容を分かりやすく解説したマニュアルを整備し、周知しています。これは今年の７月に整備しています。

二つ目として、割掛項目の数量の明示については、全ての割掛け項目につきましては、割掛内容、数量内訳を発注図書に添付して、受発注者間で認識に齟齬がないように取り組んでいます。

三つ目として、割掛項目の検測項目化ということですけれども、現地条件、関係機関協議によって大きく変動する可能性が高い項目につきましては、工事個別の条件を勘案して検測項目とするような対応を行っています。新潟支社管内では、工事用仮橋、工事用道路の補修などで検測項目化しています。それから、従来、割掛項目でありました交通規制、交通保安要員は昨年の７月の要領改正以降の新規発注工事について検測項目化するということになっています。

（日本建設業連合会北陸支部）

大規模更新・修繕とあわせて２点ほどお伺いしますが、これから更新、補修関係の工事が出てくると思いますが、新設とは当然、単価、施工内容等がかなり異なってくると思うのですけれども、その辺の積算体系について、今後、どのような形で進められると考えているのでしょうか。もう１点目が、大規模更新の橋、単発の補修工事が出てくると思いますが、ある区間、５キロとか、10キロとかを全面的に通行止めにして、トンネル供用、一般無料区間、を一括して更新をしていく方法もあると思いますが、その辺については今後、どのように対応されるのか、２点をよろしくお願いします。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

まず１点目で、新設とは違う大きな大規模修繕・更新は、なかなか積算基準にないというものもあって、頭を悩ませているところですが、発注者として工事のやり方、仕様を特定するのがなかなか難しいものについては、皆さんの方から技術の提案をいただいて、そのうえで工事の発注をするというような方式も随時、取り入れているということです。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

２点目の一括の更新ですが、新潟支社については、大規模にインター間を大々的に通行止めしてやるとか、そういう計画はありません。端的に言うと、まだ大規模修繕・更新も始ま

ったばかりで、いろいろな問題もあるのではないかという認識をしており、その状況を見極めている状況です。

（日本建設業連合会北陸支部）

床版取替などのこれまでにあまり実績が積み上がっていなくて、積算体系が決まっていないものの工事発注の単価に関しては、技術提案を集めて、技術提案の中から方法を定めていくというお話だったのですが、そのときの提案に、例えば、そういった単価情報も提案の中に含まれるという意味なのでしょうか。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

提案していただいた工事の内容につきましては、価格交渉させていただいて、それで進めていくというようなものになっています。

（日本建設業連合会北陸支部）

入札前の積算条件がなかなか乏しい中での積算をしているのですが、割掛項目の算出がかなり難しくなってきています。先程、マニュアルを７月に開示という話がありましたが、公開されているのでしょうか。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

割掛けのマニュアルにつきましては、社員向けのマニュアルとして整備しており、公開はしていませんので、いろいろと調整の中で、質問など現場からあると思いますが、社員が適切に工事が進められるように活用しているところです。

（日本建設業連合会北陸支部）

いわゆる金入りの設計書の開示がまだ行き届いていないようなＮＥＸＣＯの状況だと思いますが、国土交通省だと開示がされておりまして、次の工事の積算に生かされるというようなものです。将来的な展望やお考えをお聞かせ下さい。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

社外的には金入りの開示というのは出ていませんが、随時、積算基準にないものにつきましては、現場のほうで歩掛等調査をして、よりその実態に近いような形になるように努力しているというところです。

■「土木工事関係書類提出マニュアル」について

（日本建設業連合会北陸支部）

貴社において、本年７月の「土木工事関係書類提出マニュアル」が作成されているところす。本マニュアルの概要と現場への周知状況等を併せてお聞かせください。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

土木工事関係書類提出マニュアルについては公表されています。一つ目は、土木工事関係書類の簡素化、効率化に向けた運用ルールの策定ということです。契約図書上必要な書類を工事着手前に確認して、作成者、作成する時期、提出方法、保存するものなど、こういったものを工事関係書類一覧表として標準化しています。提出媒体は何なのか、書類を作成するものは誰なのかを明示していまして、紙と電子データの二重提出のような非効率な作業の解消に努めています。

二つ目として、組織や担当者による指示や対応の濃淡が生じるといった場合の課題の解決事例を掲載しています。現場で発生した事例に対して、解決に向けた標準的な考え方を示したもので、良好な取組み事例を示すことにより生産性の向上につなげているということです。

現場への周知状況につきましては、本マニュアルをホームページに掲載して公表しています。受発注者間におきましては、書類ごとに作成者、時期、提出方法等についてマニュアルに基づいて確認することによって、確実な運用を図るということから各事務所を対象に説明会を実施しました。周知活動を随時行っていきたいと思っています。

（日本建設業連合会北陸支部）

土木工事関係書類提出マニュアルで、基本的に受注者と発注者の中の書類の提出のやり取りが一覧表の中で例えば、何か条件変更があって工事の内容をこういう形に変えるという話を指示書としていただいたうえで、受注者側の我々はそれを基に設計変更の動きを取って変更を進めているわけです。過去に指示書を作成するための図面の作成を受注者の方がやらないと設計変更は認めないよという話をよく言われていました。我々は指示を受ける側なので、指示のベースは発注者が作って、示してもらうのが普通じゃないですかという話をしたら、共通仕様書の中に補助業務は、受注者側にこのように協力をしてもらうのだということが書いてあるから、受注者が図面、数量など設計変更の指示書のベースを作らないと変更にはしないと言われたことがありました。共通仕様書の中には、その文言というのは今も残っているので、先ほど言った濃淡をなくすということからも我々にも周知が必要ですし、ＮＥＸＣＯの施工管理員の方々にもきちんと周知していかないと、濃淡はなくならないような気がするのです。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

どうしても現場が動いておりますと、受注者がまとめていただかないと分かりにくいところもあろうかと思いますが、そこはやはり受発注者間の中でしっかりとやり取りをして、円滑に進めていくということが大事だと思います。このマニュアルの一層の周知を図ってまいりたいと思います。

■現場の生産性向上に向けた取組みについて

（日本建設業連合会北陸支部）

生産性の向上につきましては、業界の担い手の確保に向けた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欠かせない取組みと考えています。国交省のi-Construction、一つにはいわゆるＩＣＴの活用、それから規格の標準化、三つ目に施工時期の平準化の推進・普及に取り組んでいますが、これらについてＮＥＸＣＯの取組み等についてお聞かせ下さい。

また、北陸の地域の特性を踏まえ、施工性や工期短縮効果等を念頭にプレキャスト部材の活用に向けた方針などがありましたら、お聞かせ下さい。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

ＩＣＴ技術の活用につきましては、i-Construction推進コンソーシアムにわが社も参画しています。その情報や各分野の動向等を踏まえて、新技術の現場導入に資する取組みについては対応を図っていく予定になっております。ＩＣＴ土工に関しましては、ＩＣＴを活用した土工工事の実施要領というものを本年６月に取りまとめています。試行工事を行っており、引き続き拡大を検討していくと聞いています。それからＣＩＭの活用に関しましては、新潟支社においての道路設計をＣＩＭで試行しています。道路構造の検討業務ということで、ＣＩＭを用いた三次元モデルによる道路設計を試行的に導入しているところです。

二つ目の規格の標準化については、全体最適の導入として、コンクリート工の規格の標準化等について、対象工事の検討を行っているというところです。また、鉄筋の組み立て作業の効率化を図るため、今年の４月に一部の構造物、橋梁下部工、カルバートボックス、擁壁において機械式鉄筋定着方法を標準とするとして今年４月に通知を出しています。当管内におきましては、この４車線化工事において検討していきます。

三つ目の施工時期の平準化につきましては、新潟支社管内、北陸地域の気象特性がありますので、それらを踏まえて、冬期明けから現場作業に入れるように発注時期を設定して、現場作業が冬期に入る直前に集中しないように、工程計画の立案においては従前から配慮しています。

それから、プレキャスト部材の活用に向けた方針につきましては、適用構造部の特性を踏まえて検討している状況でして、この中で床版取替工事に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とどめるということを目的に、プレキャスト床版を標準として採用しています。管内の床版取替工事におきましても、プレキャスト床版による取替を計画しているところであり、大規模更新の松川橋床版取替工事の中でそういったことも検討しています。

（日本建設業連合会北陸支部）

プレキャスト化の推進という中には、大きい規模の話も小さい規模の話もいろいろあると思うのです。のり面の縦排水の施工の際には、のり面のU形の側溝を埋めるところまではプレキャストを使い、その後、シールコンクリートを斜めに押さえながら、打設するところは、ＮＥＸＣＯの標準図集で、以前から、そこは現場打ちのシールコンになっていますが、のり面で傾いている中で非常に手間のかかる作業で、お金的にも大概合わないという中で、プレキャストでできるような製品を採用してくださいという話を持ちかけた場合は、標準図があるのだから、この標準図に従いなさいと断られてしまいます。そうするとなかなかそういう製品があっても、施工が採用されないと、製品が売れない、そうすると製品は高い。高いとますます採用されないと悪いサイクルに入る可能性があります。今後、人が少なくなって労働力がだんだん減っていくという中で、あえて標準図集の中でプレキャストに切り替えていくことは、将来的な労働力不足に対して、絶対にメリットがある話だと思うので、標準図集をどこかの時点で見直しをして、方向性を切り替えていくというようなことが望ましいと私は思っています。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

分かりました。ご意見ありがとうございます。

（日本建設業連合会）

建設業界の担い手の確保という一つとして、若手技術者の育成という考えのもと、発注者によっては、大きな工事をする場合は技術者の実績要件を下げたりするような発注者もいますが、ＮＥＸＣＯの場合は会社規模だけを要求していて、若手の育成に関しては条件をつけていないようですが、ＮＥＸＣＯの場合は他の動きを持っていっている状況なのでしょうか。会社規模だけを求めていればいいかという考えでしょうか。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

会社に求める要件は、入札公告等で明確にさせてもらっていますが、技術者にも入札公告等で入札条件ということで特記仕様書に提示させてもらっています。当然、企業に求めるものより緩和していますが、一定の経験を持った技術者をつけてくださいということです。

我々が心配しているのは、経験のない人が来て、品質や安全をきちんとやってもらえるのかも一つ不安な材料ですので、そこは一定の要件はつけさせてもらっている状況です。

■施工管理・品質管理等について

（日本建設業連合会北陸支部）

日建連では、担い手確保のための建設現場における４週８休を重要課題として取り組んで

います。ＮＥＸＣＯにおいては、多機関と比べ独特な施工管理、品質管理を行っておられますが、今後、さらなる効率化を図られるよう改訂等の動きなどがありましたらお聞かせ下さい。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

施工管理・品質管理に係る効率化に資する改訂等の動きということで、「土木工事関係書類提出マニュアル」の制定、コンクリートの品質管理の見直しを今年７月に行っています。このコンクリート品質管理の見直しの概要については、計画配合決定フローの合理化ということで、ＪＩＳ工場で出荷実績がある場合には、試し練りを従来の３配合を１配合とすることです。また、フレッシュコンクリートの検査頻度、立ち会い項目の合理化ということで、スランプ試験の頻度を従来の５台から最初の１台とすること。日常管理試験においても、監督員立ち会いを省略し、写真、書類で代替するというような合理化を図っています。

また、硬化コンクリートの強度管理の合理化ということで、７日の強度管理試験、σ７の実施については、受注者の任意として監督員の立ち会いを不用としました。σ28の強度管理試験も、監督員の立ち会いを省略し、写真、書類で代替するというような取組みを行っています。

新潟支社での更なる取り組みとして、新潟県生コンクリート品質管理監査会議と連携してプラントの定期管理試験の省略化に取り組んでいます。また、無筋コンクリートの使用実績に基づく試し練りの省略期間の見直しとして、６か月以上の期間が空いてもで性状確認が必要なければ試し練りを省略可能としています。

（日本建設業連合会北陸支部）

４週８休の件について、まず私どもも職員並びに現場作業員の休日確保については一生懸命やっていますが、発注者さんの計画工程に応えるには、８閉所はできないというのが実情になっています。今後の工事については、発注段階で４週８休をベースとした計画工程を立てていただかないと、私どももついて行けないところがあります。国土交通省では、４週８休で計画工程を立てることも考えられているので、ＮＥＸＣＯも今後、４週８休で計画工程に取り組んで行くのかお聞かせ下さい。

もう１点が、４週８休になると作業員の収入が減ってしまうということで、担い手確保は休みがあっても収入がきちんとないとなかなか難しいという点で非常に悩んでいるところです。やはり労務単価の上昇、賃上げみたいなことは必要になってきますので、今後の話なのですが、この辺の事情に対して何か方策を考えていたらご教示いただきたいと思います。

（ＮＥＸＣＯ東日本新潟支社）

まず当社の事業としては、土日、祝日については、法定上は休日として取り扱っています。

国、県もモデル事業をやっていますが、法律上のクリティカルな期限が決まっているような事業については、なかなかモデル事業に入れることは厳しいという話も聞いています。県や国の機関の取組み状況を勉強しながら本社の方にはできる限り、要領等の見直しについて働きかけをしていきたいと思います。この事業に携わっているみんなが課題として考えているところなので、しっかりやって行かなければならないと考えております。

収入減の話は、まず国が大きく舵を切られてからかと思いますが、非常に厳しいところであり、当社だけで単価アップを図りますということはなかなか難しいところです。

以上

（日建連北陸支部出席者）

契約積算・技術委員長	西岡　巖	副委員長	早川　文夫	田中　栄一
同　委員	安齊　忠俊	西口　達也	高橋　博弥	木村　淳二
	嶋田　浩一	川島　康広	下村一夫（代）	小林　司（代）
	小宮　信彦	渡邊　浩匡	清水　浩	藤田真人（代）
事務局長	本間千代吉			