

■ 2020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：2020年9月28日（月）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 東瀬克己 道路事業部長 久保竜志 技術審査役 梁瀬知史  
事業統括課長 神林尚樹 建設課長 佐々木広司 保全課長 富田芳男  
技術企画課長代理 三上尚人 技術管理課長 加藤真司  
技術管理課長代理 勢登義宏 技術管理課長代理 田辺 輝 （敬称略）



【あいさつ】

（NEXCO東日本新潟支社：東瀬技術部長）

NEXCO東日本新潟支社技術部の東瀬です。本日はお忙しい中、また新型コロナウイルス感染症の感染対策の忙しい中、こういった場を設けていただきまして大変ありがとうございます。やはり建設業は顔の見える関係の中でしっかり意見交換をするのが大切だと思います。

日本建設業連合会北陸支部の皆様方には、日ごろより弊社グループの事業におきましてご理解、ご支援をいただき厚くお礼申し上げます。当社では、新潟県を基軸とした430キロメ

ートの高速道路の維持管理、老朽化した高速道路の施設のリニューアル事業、暫定2車線区間の4車線化や付加車線設置、ワイヤロープの設置といった交通安全事業など、地域の活性化のための調査や工事を鋭意進めているところです。

本年は、新型コロナウイルス感染症の状況の中で、高速道路の建設管理体制をしっかりと維持し地域経済の発展に貢献していくことが重要な課題と考えております。さらには、先日の九州での豪雨災害でありますとか、昨年の関東東北地域を中心としました台風災害に象徴されますように、各地でさまざまな気象災害或いは地震災害などへの備え、また、今後のウィズコロナへの対応といたしましても、高速道路は、北陸地域において国土をつなぎ、経済と生活の場の維持に貢献するという重要な責任を果たしていかなければならないと考えております。

日建連の皆様におきましては、このような当社事業にご協力いただく一方で、特に現場で直接働いている担い手の皆様の高齢化、若手の入職者の減少といった状況を踏まえながら、安全を第一に、技術の伝承と働き方改革、そして現下のウィズコロナを踏まえた工事の継続といった課題に取り組んでいるところと存じます。現場の安全を第一に、品質も確保しながら、受発注者双方の働き方改革の推進、生産性の向上、技術力の向上のため、一つ一つの課題に真摯に取り組んでいかなければならないと考えております。

本日は、受注者様、発注者それぞれの立場でしっかりと考えていかなければならない課題を数多く提示していただいていると考えております。皆様と忌憚のない意見交換をしたいと考えておりますので、有意義な意見交換となりますよう、何とぞよろしくお願ひいたします。

(日本建設業連合会北陸支部：岡田契約積算・技術委員長)

日本建設業連合会北陸支部副支部長で契約積算・技術委員長を兼務しております岡田です。4月1日から着任しております。

本日は、大変お忙しい中、東瀬技術部長様、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をいただきまして、誠にありがとうございます。皆様方には、平素から当支部の活動にご支援、ご協力を賜りまして、厚くお礼申し上げます。

こうしてNEXCO東日本新潟支社の皆様と8回目となる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す。日ごろ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防災訓練など、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お願ひしたいと思います。

昨年は、建設業法、入契法、品確法が一体的に改正されまして、現在施行されているところです。建設業界におきましても、改正法の遵守に努めるとともに、建設業における働き方

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ければならない状況にあります。このため、日建連では、昨年に引き続きまして、週休二日の実現と建設キャリアアップシステムの普及・推進を、今年度事業計画におけます2大事業と位置づけております。そして、業界の命運をかけて取組む姿勢を明確に打ち出しているところです。

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、さら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、引き続きご検討のほどよろしくようお願い申し上げます。

本日は、今年度の事業計画など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して、ごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。



#### 【2020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)

2020年度新潟支社管内の事業計画について、ご説明をお願いいたします。

(NEXCO東日本新潟支社)

お配りしてありますA4判の事業概要に基づきまして、簡単にご説明させていただきたいと思っております。新潟支社におきましては、5路線で合計約430キロの高速道路を管理しております。東日本全体に占める開通延長の割合にして約1割というところです。

4車線化事業は、現在、430キロの管理延長以外に、磐越道の西会津・津川の8.8キロ、それから三川・安田間の5.1キロの付加車線の事業を実施しております。磐越道の安田イン

ターチェンジ付近と西会津インター付近で付加車線の事業を進めているところです。もう少し詳細については後ほどご説明いたします。

新潟支社の組織体制は、3部19課1室ということで構成しているところです。地域間の総交通量につきましては、大型車両が新潟県内を行き来している車が約50パーセント、関東地方を行き来している車が25パーセント、それ以外の25パーセントは東北、北陸、中部、甲信と行き来しているということです。小型車の平日、休日もほぼ似たような数字ですが、新潟支社管内では約7割前後の車が行き来をしており、次が関東地方との往来が多いという現状になっております。区間別の交通量としては、4万台以上走っている区間が三条燕から新潟西インターで最も交通量の多い区間となつております。以降、長岡ジャンクションから新潟中央ジャンクションの付近がやはり交通量が一番多い区間という見方をさせていただければいいかと思えます。

E T Cの利用率については、東日本管内全体では令和元年3月現在で91.55パーセントとなっております。全国の91パーセントに対して新潟支社管内は93パーセントくらいのE T C利用率をいただいているという状況です。

次にスマートインターの状況です。現在、供用中のスマートインターチェンジは10か所あります。事業中のスマートインターとしては、胎内スマートインターとして荒川胎内インターの手前に建設する予定です。また、北陸自動車道の大積パーキングエリアに接続する大積スマートインターとして調査段階で準備しているところです。

新潟支社の諸元ということですが、料金収入は541億円で、東日本管内全体ですと8,575億円ですので、6.3%の割合です。S A、P A等については新潟支社管内で190億円ということで、1割くらいという状況です。

雪氷作業の状況については、平成27年度以降の雪氷対策費で最も多くなった平成29年度では大雪や小雪日も多かったことから約71億円を要しておりますが、昨年は非常に暖冬だったということで、約20億円少ない53億円という執行状況でした。

交通安全対策については、三川から安田インター間の柵の設置を平成29年11月に完了しております。ワイヤロープの設置については磐越道と日本海東北自動車道に暫定2車線区間が60キロほど残っておりますが、現在までに、記載のとおり日東道で18キロ、磐越道で12キロ、合計30キロ程度のワイヤロープの設置を進めているところです。

構造物の補修につきましては、松川橋の床版取替工事等を進めおります。防災・減災の強化ということでは、耐震補強や盛土法面の補強工事を進めているところです。

休憩施設の改修については、トイレを例に取っておりますが混雑時にはリバーシブルで利用できるような構造のトイレも準備、整備している状況です。

道路管制業務としては、日々の道路管理をしている新潟支社道路管制センターが亀田インターにあります。そちらで道路管制、それから施設整備、設備に異常等がないか、常に監視しているという状況です。また、道路管制センターのバックアップということで、何か災害等で機能しなくなったようなときには関東支社において新潟支社管内の情報板などの設備を操作できるバックアップ体制を敷いています。

建設事業の概要については、上信越自動車道の4車線化事業は令和元年12月5日をもって上信越道全区間約37キロの4車線化になっております。

二車線事業につきましては、三川インター・安田インター間が平成31年に許可が下り事業に着手しているところですが、現在は調査設計等を進めておりまして、今年度の下半期頃には工事候補、発注を予定している状況です。次に西会津インターと津川インター間については令和2年3月に許可が下り事業に着手しているところですが、こちらも現在は調査設計を順次進めているという状況です。

注) 詳細は、NEXCO東日本新潟支社ホームページ事業案内を参照してください。

[https://www.e-nexco.co.jp/company/overview/office\\_list/niigata\\_office/](https://www.e-nexco.co.jp/company/overview/office_list/niigata_office/)



#### 【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点ほどお聞かせいただきたいと思います。お聞きたくありません。

1点目、今後の実施計画と発注見通し並びに発注におけるECI方式の活用方針について  
2点目、入札・契約手続き及び円滑な施工に関しまして、新たな取組み等の有無。また、会員の中で、新設工事を想定している施工管理要領は修繕工事にそぐわない、また、種々の補修、保全作業が通行規制に相乗りとなる場合があり、作業効率の低下につながる場合があるという声が上がっております。貴社のお考えについて

3点目、大規模更新・修繕工事につきまして、インターチェンジ間の一括施工について



4点目、実態を踏まえた経費率の改善については、冬季休止期間を考慮した諸経費率見直しが必要と考えております。また、閉所ができない場合は交替制勤務を余儀なくされておりますが、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、週休2日交替制モデル工事の試行に取り組んでおります。これは週休2日補正係数の適用に係るものですが、技術者あるいは技能者等の週休2日の確保を進める必要もありますので、こうした観点から、貴社における大規模更新・修繕工事での取組みの有無について

5点目、積算基準、施工歩掛の考え方、整備、運用方針の有無について

(NEXCO東日本新潟支社)

注) 今後の実施計画と発注見通しの説明については、NEXCO 東日本新潟支社のホームページにアップされていますので、ご覧いただきたい。

<https://www.e-nexco.co.jp/bids/prospection/>

(NEXCO東日本新潟支社)

E C I の活用についてですが、「東日本高速道路株式会社における入札契約制度について」というものをお配りしているかと思えます。今日は詳しい説明は割愛させていただきますけれども、この中の技術提案交渉方式を採用していくという方針となっております。この技術提案交渉方式には、設計交渉施工タイプと技術協力施工タイプの二つタイプを採用していくという形で進めております。

入札契約制度の詳細については、NEXCO 東日本新潟支社のホームページにアップされていますので、ご確認ください。

<https://www.e-nexco.co.jp/bids/capacity/>

E C I については以上となります。

(NEXCO東日本新潟支社)

2点目の大規模更新・修繕工事に沿った施行管理要領に関しては、実際、大規模更新・修繕工事でも通常の工事でも現行の施工管理要領は適用可能と考えております。ただ、「あまりにも数量がわずかで、実際に施工費用よりも試験費用が高くなってしまうような場合」といったような事例がありましたら、具体的に提示していただければと考えております。

(NEXCO東日本新潟支社)

続きまして、保全作業との分離（規制の相乗り）についてですが、まず、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と考えておまして、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おま

すので、ご理解をお願いいたします。

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、各管理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堂に会する場で、必要に応じて改良工事職員にも出席をいただき、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、いわゆる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ます大規模更新・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っております。

(NEXCO東日本新潟支社)

3点目のインターチェンジ間の一括施工の動向については、まず工事の計画を立てるうえでは種々の調査を行っておりますが、大きな工事として床版取替工事などもやっているところ です。いろいろ健全性の調査ということで随時やってきております。

その調査結果を基にインター間を一発で規制をかけてやれるようになるかということ、今現在ではまだないというのが現状です。ただしということですが、北陸道の中之島見附インターから三条燕インター間で4キロくらいあります。規制をかけて工事をやっているのですが、ここにおいては、記載のとおり栄橋と貝喰川橋という2橋に今、手をつけておりまして、近いところに存在するような橋で補修が必要な場合は、当然のことなのですけれども、一つの規制の中で効率的にやっていくという取組みはやらせていただいているところです。

(NEXCO東日本新潟支社)

4点目の諸経費率の改善については、冬季休止期間の諸経費率の見直しについては、本社に具申していきます。もし他機関でこういう取組みとか対応がされている事例がありましたら、ぜひ、教えていただければと思います。また、日建連本部から本社へ申し伝えていただくようお願いいたします。

続きまして、週休2日交替制モデル工事の試行につきましては、まだそこまでできていないといえますか、週休2日工事の試行には平成30年12月以降、鋭意取り組んでおります。新潟支社では、14件の工事契約を週休2日工事として契約しております。週休2日工事につきましては、補正係数の見直し、こちらは今年の4月1日以降入札公告を行った工事を対象に補正係数の見直しも行っています。ですが、冒頭申し上げましたとおり、週休2日交替制に

つきましては、今後国の試行結果を踏まえて検討していきたいと考えております。

5点目の更新・補修工事における積算基準、施工歩掛の考え方、運用方針については、「積算要領に定められた工種」については要領に従って、「要領に定められていない工種」については入札前価格交渉を行うということで積極的に行っておりまして、適正な価格を算出するように努めております。

大規模更新・修繕工事につきましては、取組み始めたばかりということで、施工事例がまだ十分に集まっておりませんので、そういった事例が集まってくれば要領化にもなっていくだろうと考えております。

(NEXCO東日本新潟支社)

3点目の質問のご主旨をお聞きしたいのですけれども、インターチェンジ間の一括施工の動向というのが、今ご説明した集中的な工事のやり方なのか、それともNEXCO西日本のようにインターチェンジ間で土工工事とかトンネルとか橋りょうとかを一括で契約しているケースの工法なのか、どちらのご質問の主旨なのか、もしお分かりになれば教えていただきたいと思っております。

(日本建設業連合会北陸支部)

インターチェンジ間の一括施工につきましては、2、3年前から提起させていただいた課題だと思っておりますが、そのときには、細切れよりもインター間を閉鎖して集中的にやったらどうかというお話はあったように記憶しております。

(日本建設業連合会北陸支部)

この件に関しては、集中工事を念頭に置いているのですが、規制帯の設置、撤去、設置、撤去を繰り返しますと、ものすごく効率が悪いということです。場所によって通行車両の数が多いと難しいかもしれないですが、車両の数が少ないところは、できましたらそうしていただいたほうが施工者としては非常に効率が上がるのかなということでお話をさせていただきました。

(NEXCO東日本新潟支社)

施工効率からということですので、例えば、24時間の固定規制を敷いて昼夜連続でやるのが効率いいのか、それに伴う渋滞があるのかないのかなどお客様への支障も含め、あとは受注者の効率性も考えて、現場現場で適正な規制スタイルとは何かということを検討しながら発注していきたいと思っております。よろしく申し上げます。

(日本建設業連合会北陸支部)

週休2日の今年の4月1日以降に入札公告を行った工事に対して補正係数の見直しを行っておりますというのですが、この補正係数の数値は国交省に準じた数字になっているのですか。



(NEXCO東日本新潟支社)

補正係数自体の調整は、以前もやっておりますが、また、今年4月には見直しもありましたが、国の基準と合わせているということです。

(日本建設業連合会北陸支部)

週休2日モデル工事が14件ということですが、これはリニューアル工事に関する話でしょうか。

(NEXCO東日本新潟支社)

新潟支社としては、土木工事は可能な限り週休2日を採用するという方針で取り組んでおります。工期の制約を受けるような場合を除いて、基本的には週休2日を採用するという方針で取り組んでいます。

(日本建設業連合会北陸支部)

週休2日制は日建連も取り組んでいるわけですが、技術者、技能者、個々の週休2日を確保するうえでは、週休2日でない土曜日が閉所できないような工事に当たっては、必ず交替要員が必要になってくるという状況もありますので、やはり技能者等の確保については経費の部分で増える状況もあります。週休2日が難しい工事の発注に当たっては、技能者側に立って週休2日制の確保を念頭に置いた対策というか取り組むようなお考えはないでしょうか。

(NEXCO東日本新潟支社)

現状では管理事務所の工事が多いわけですが、その場合大体規制が絡むということで、当初から土日の作業は想定していないという設定になっております。そのような形で稼働率も計算されていますので、なかなか国交省と同じような形になるかということ、すぐにはならないのかなというところがあります。

(NEXCO東日本新潟支社)

実際のところ、国交省の交替制の週休2日制の工事であるとか当社の週休2日の試行工事はまだ竣工した事例がほとんどないのですが、国交省の週休2日の事例ですと、皆さん竣工した事例があると思うのですが、どうでしょうか。採算は合いませんか。それとももう少し歩掛を上げる方向で本部から国交省に要望されているのでしょうか。その辺、もし現況を把握されているところがあれば教えていただければと思います。

国交省との発注者協議会の中でも、アンケート結果を踏まえこれから見直しをかけてくるという話もお伺いしているところです。そういったアンケートを私どもも工事が終わりましたら同様にアンケートをしていきたいと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。

(NEXCO東日本新潟支社)

お金が合わないところはどんどん教えてください。歩掛とか経費、機械総量とかというも

のは、当然、稼働日でやっています。その辺は積算に反映できていますが、当然、経費関係、人を確保していく中での経費というのはなかなかまだ煮詰められていないところがありますので、どういうお金がかかるのか、どういう課題があるのかというのはぜひ教えていただいで、我々もそのモデル工事が終わった後、振り返って解決策を考えていきますので、ぜひ、こまめに記録していただいで、我々にぶつけていただきたいと思います。



#### 【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うえ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ております。工事施工の円滑化において、工事管理情報の甲乙間の共有が効率的な工程管理に大きく資するものと考えておりますので、次の3点についてお聞かせいただきたいと思ひます。

1 点目、工程管理情報の共有化の取組みについて

2 点目、会員の中で各現場において対応が異なっているということがあります。貴社策定の土木関係書類提出マニュアル等の現場への浸透状況について

3 点目、建設業における働き方改革の推進は待たなしの状況ですが、休日、準備期間及び健康等を考慮した適正な工期設定並びに発注者の責務となっております自然条件、施工条件、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きまして、今後の運用方針等の有無について

(NEXCO東日本新潟支社)

1 点目ですが、昨年話題になりましたのは、コミュニケーションの確保ということでしたので、ぜひ、積極的に受注者様からも発注者へコミュニケーションを図っていただきたいということになったかと思ひます。今日はガイドラインをお配りさせていただきました。「3.1 工事工程の共有」について「受発注者間で工事工程のクリティカルパスと関連する未解決課題の対応及び対応時期並びに対応者について明示し工事工程の共有を促進する」旨記載して

おります。なお、工事によっては工事管理に影響を及ぼす規制等がある場合には、他工事との調整が必要な場合もございますので、事務所全体での調整会議も開催しております。

本ガイドラインについては、会社HPに掲載し公表もしておりますので、日建連様側からも協会様等への周知をお願いしたく思っております。(最新版：令和2年4月⇒適正な工期設定等に関連して令和2年10月に改訂済) また、工程管理情報の共有に関しまして、日建連様側からご提案等ございましたら、教えていただければと思います。

2点目につきましても去年の回答のとおりとなっております。土木関係書類提出マニュアルですが、我々も周知に取組んだつもりなのですが、まだ現場によってはそれが徹底されていない事務所があるかもしれませんので、また後ほどでも教えていただければと思います。

3点目については、公共工事標準請負契約約款の改正を踏まえた契約書を4月1日からすでに適用しております。併せて改正建設業法の施行も10月1日からとなっております。それから、中央建設業審議会の勧告も踏まえまして、「工期に関する基準」を遵守するという一方で、これは書かれていることに関しては基本的に従前から我々は取組んできている内容ですので、特段これに伴って何か特別なことをやっているわけではないのですが、改めて遵守するように周知しております。工期設定については、大規模更新・修繕工事も含めてすべての工事で自然条件、施工条件、それから冬季休止期間ですとか渇水期、他機関との協議などにつきましては従前から発注図書に明示されております。あと、4月1日時点で工事作業を行ってはならない日ですとか時間についても設計図書に記載するという形で対応しております。それから、基本的には「工期に関する基準」の主旨に沿うようにしておりますが、工事従事者の休日、準備期間につきましても、土木工事については週休2日を基本としております。ただ、内容によっては工事の特性で週休2日工事の対象とならない場合もありますが、それであっても「工期に関する基準」の主旨に沿うように努めていきたいと考えております。

(NEXCO東日本新潟支社)

1点目と2点目については、昨年と同じご質問だということなのですが、やはりこの1年間を通して、事務所の対応、現場の対応がまだまだという事例があると理解していいのでしょうか。当然、現場にはいろいろな人間がいますので、いろいろな対応が出てきているかなとは思いますが、現場ではまだまだいろいろな対応があるということで理解しておけばよろしいでしょうか。

(日本建設業連合会北陸支部)

アンケートの中では、特にNEXCOの対応が悪いという話はなかったです。ただ、個別

の意見として設計変更に応じてもらえなかったとかその辺がぼつぼつと出ているという状況で、全体から言うとそうでもないとは思っております。

ついでで申し訳ないですが、1点だけお教え願いたいのですが、工期については週休2日を基本として適正に算定しているというお話をいただいたところなのですが、なかなか工程についての中身が我々のほうに開示されるというのが、工事を請けてからでないといけないというのが実際のところになっていまして、もし、コンサルタントのほうで工期設定をされると思うのですが、その辺の情報の開示とかについて、何か考えておられるところがあればお教え願いたいと思います。

(NEXCO東日本新潟支社)

今のご質問は4-1の回答になってしまうので、そこでよろしいですか。

(日本建設業連合会北陸支部)

すみません、そちらで構いません。

#### 【施工条件の明示】

(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おります。契約時における条件揭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、4点についてお聞かせいただきたいと思っております。

- 1点目、積算工程に係る図書等の交付並びに積算条件の明示について
- 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
- 3点目、夜間工事における諸条件を考慮した設計積算について
- 4点目、新型コロナウイルス感染拡大による工事中断等の損失に係る協議について

(NEXCO東日本新潟支社)

1点目は昨年も同じご質問をいただいているかと思いますが、積算工程に係る図書等については、工程に影響を及ぼす「作業抑制期間」「工事可能期間」「部分引渡し及び部分使用時期」等について特記仕様書に明示するようにしております。また、新潟支社では「外部要因等により工程計画が制約を受けるような工事の場合」に一部の工事ではありますが「概略工程」を添付し発注した工事もございます。今後、概略工程については、可能な限り参考資料として添付するよう努めます。なお、「工程作成の手引き」についても参考にいただければと思います。

2点目も昨年同様となりますが、当社の共通仕様書 1-17-1「工事内容の変更等の補助業務」

において記載されています項目について、「設計変更ガイドライン(R1.7)P22」において各々の内容を説明しておりますので、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おります。また、具体例につきましては、「土木工事関係書類提出マニュアル(H30.7)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きます。

なお、事例集等の作成については、まだ不十分な部分があるようでしたら、引き続き本社に具申していきたいと考えております。

設計変更ガイドライン（新潟支社ホームページ）参照

[https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/bids/stipulation/engineering\\_works2010a.pdf](https://www.e-nexco.co.jp/assets/pdf/bids/stipulation/engineering_works2010a.pdf)

3点目の夜間工事における諸条件に係る設計積算ですけれども、これは基本的には夜間工事に伴って特別に発生するような工事費用については積算上、積み上げているはずですが、例えば、作業員とかの費用につきましては、交替が必要になる、先ほどの週休2日の部分にありましたけれども、1日の作業の中でも交替が必要になってくるということで、こちらについては、今日はお配りしておりませんが、土木工事積算基準に記載がありまして、そのとおりの作業時間帯の補正をした積算を行っておりますので、こちらは後ほどご確認いただければと思います。

4点目、新型コロナウイルス感染症に係る費用につきましては、国交省の発出した通知内容と同様に対応をとるということで当社内でも通知が流れておりますので、受発注者間で協議のうえ、必要な費用を計上いたします。感染拡大防止に係る費用が生じている場合は監督員に報告して協議していただくようお願いいたします。

(NEXCO東日本新潟支社)

2点目の工変の補助業務の事例集作成のご質問をいただくということは、補助業務を逸脱した依頼が多いということが背景にあるのかと想像したのですが、いかがでしょうか。実態としてそういう声を聞いたことはありますか。うちの社員、施工管理員も含めての話ですが、そういう事例があれば、ぜひ、我々のほうにご連絡いただきたいと思います。

(NEXCO東日本新潟支社)

若干補足させていただきますと、ここにいるメンバーの皆さんは重々ご承知かと思いますが、ここ数年議論させていただいているのは、私どもが上信越道の建設の最盛期、それもかなりせば詰まった状態で一生懸命やっていた時期に出た課題がほとんどであろうかと思っております。私どもも建設業界がこれから週休2日や労働基準法の本格適用を迎えようとしている中で、これから磐越道とか日東道の4車線化を進めていく訳です。実際にこれから皆

さんが仮に応札者になるとか受注者になった場合に現場で働いている人たちが困らないために今、我々は議論しているものと思います。上信越道で苦勞していたときと状況が変わってきてはいますが、そこで経験したあまり良くなかった点を解決していく形で、今、久保が申したように、ぜひ、こういった場でも言っていただくとともに、それぞれの上部機関に上げていくということをお願いしたいと思います。

(NEXCO東日本新潟支社)

結局、発注形態は違うにしろ、施工管理の基本的な考え方は両者とも変わりませんので、他山の石を磨くではありませんが、そこは先ほど申しましたように国交省の例とか、隣の中日本の例とか、いい例があれば、当然、ご紹介いただければ私どもも参考にできますし、悪い話は悪い話できちんと聞かせていただければ肝に銘じますので、ぜひ、教えていただければと思います。

#### 【生産性の向上】

(日本建設業連合会北陸支部)

生産性の向上について、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の自助努力は欠かせない取組みと考えているところですが、国交省においても i-Construction、いわゆる ICT の活用、あるいは規格の標準化、施工時期の平準化の推進・普及に取り組んでおりますが、4点ほどお聞かせいただきたいと思います。

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

2点目、工期短縮、省人化、安全性向上などの観点で、プレキャストの優位性を含めた総合的な評価に基づきまして、当初設計での PC 部材の採用、あるいは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、今回のコロナ禍において国土交通省はインフラ分野の DX、デジタルトランスフォーメーションに関する取組みとして、遠隔臨場や BIM/CIM の活用、あるいは施工管理・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うところですが、その点に関するお考えと ASP を活用した電子データ化は業務の効率化に資するものと考えておりますので、これについてのお考えについて

4点目、各整備局において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しております。書類の簡素化につきまして、市町村を含めた公共工事における工事書類の統一化の検討も始まっておりますが、これに関しまして、取組みやお考え等について



(NEXCO東日本新潟支社)

i-Constructionについても昨年と同じ内容かと思われます。いわゆる3本柱といいますか、「ICTの活用」、「規格の標準化」、「施工時期の平準化」ということで、後ろの2点、「規格の標準化」と「施工時期の平準化」に関しては、i-Constructionと言われる前から取組んでおりますので、これ以外の「ICTの活用」についてですが、去年も同じことをご答えさせていただいております。基本的には、新技術の導入に資する取組みということで、対応を積極的に行っていきたいと考えております。それからICT土工ですけれども、受注者の申し出ていただいたものについては採用できることになっておりますので、今後、付加車線の工事なども出てきますので、そういったところで申し出ていただければ順次実施していくようにしたいと考えております。国の動向を参考に、積極的に採用していきたいと考えております。

2点目も昨年同様となっておりますが、基本的には、プレキャスト床版、床版の取替工事につきましては標準で採用ということですので。それ以外の「小さな部材もどうですか」ということで、去年はお話があったかと思うのですが、まだそこまでは、現場現場での対応となっているのが実情です。

去年の時点では北陸道の高瀬橋の床版取替工事、それから関越自動車道の松川橋の床版取替工事については、どちらもプレキャスト床版、プレキャスト壁高欄が採用されています。今年はさらに北陸道の栄橋の床版取替工事、こちらは交通運用上、上下線をつなぐ必要がありまして、仮設のプレキャスト床版を施工しているところです。来年度には本設のプレキャスト床版とプレキャスト壁高欄もこの工事で施工されていく形になります。

3点目、国交相が推進しようとしているデジタルトランスフォーメーションですが、何点かあるのですが、この中で遠隔臨場については3月2日に、「遠隔臨場に関する試行要領」、それから「監督検査要領」が国交省から発出されておりますが、この後に新潟支社におきましても、「遠隔立ち会い」という言い方をしておりますけれども、「受発注者双方で負担軽減、業務効率化ができないか」ということで、栄橋の床版取替工事、城山トンネルの補強工事で試行を始めております。それ以外に、国交省の取り扱い自体が新型コロナウイルス感染症対策としても扱われるようになりましたので、各受注者様に意向確認をしたところ、1名様から手を上げていただきまして、上信越道の六月高架橋補修工事というところで新型コロナウイルス感染症対策としても遠隔臨場に取り組んでいるところです。

BIM/CIMは、昨年度2件、BIM/CIM、道路詳細設計と連絡棟施設の詳細設計を発注しております。こちらについても国の取組みを参考にしつつ検討させていただきます。

それから、施工管理・品質管理から納品までのオンライン化、ASPを活用した電子デー

タ化につきましては、「発注者ごとにシステムが異なっていて不便だ」ということを確認させていただいたところですので、こちらについては新潟支社だけでは対応できませんので、本社に具申させていただきます。本部様からも本社に申し上げていただくようお願いいたします。工事書類の統一化、「公共事業全部同じ書類にしてくれ」というお話だと思っております。こちらについても同じように本社に具申いたしますので、そちらからもお願いいたします。

(NEXCO東日本新潟支社)

検査項目の頻度、基準の見直しについても昨年同様になりますが、コンクリートの品質管理の見直しとアスファルト混合物の配合試験等に関する技術基準の一部見直しというものを行っておりますということで、その後に関しては、頻度に関する見直しというものは行われていない状態になります。

(NEXCO東日本新潟支社)

やはり具体的にお話しいただかないと、なかなか私どももこうしてほしいというところを申し上げにくいので、ぜひ、お願いしたいと思います。

(日本建設業連合会北陸支部)

デジタルトランスフォーメーションに関する取組みのところで、現場からの意見を具体的にもう少し補足させてもらいますと、先ほどのKcubeについて、現場から上がっている声としましては、まず、登録の手続きに非常に手間がかかります。それからいざ使う際には非常にアクセスが集中して、動作環境が非常に遅くて、発注者のNEXCOの方も嫌ってメールで直接名簿を送ってきたり電話がかかってくるというのが現状だという声です。

それからもう一つ、遠隔会議ソフトでxSyncというものが、これも会議を招待するときに設定がなかなかうまくできなくて、発注者側からも設定してもらわなければならないということらしいのですが、なかなか会議がうまく設定できないことから、できれば一般的に使われているTeamsであるとかZoomを使ったほうがいいのではないのでしょうかという意見が現場から上がってきています。

(NEXCO東日本新潟支社)

Kcubeにつきましては、Kcube 1 から Kcube 2 に切り替わったばかりなのですけれども、一応、改良については今、検討しているところと本社からは聞いておりますので、意見はお伝えしたいと考えております。

(日本建設業連合会北陸支部)

xSync についてはどうですか。

(NEXCO東日本新潟支社)

私はここに来る前に本社と一緒にスマートメンテナンスハイウェイ (SMH) という、メ

メンテナンス業務のデジタル化を推進する部署にいまして、これまでの話もいろいろやっております。Kcube 自体のシステム構成がやはり無理があるような構成がありますので、システムから抜本的に直さなければいけないと思っております。そうすると、これは3会社共通で運用しているものですから、少しお時間がかかるかなという感じなのですが、本当に Kcube がいいのか、それとも東日本独自のシステムとしてやっていくのか。また、そうすると、会社間でシステムが変わると皆様にご迷惑をおかけするので、この辺は慎重に検討しながら、大幅な改良が必要ではないかと思っております。この辺に注力していきたいと思っております。

xSync につきましては、うちの社内システムが Office365 をまだ入れていないのですが、実は、お恥ずかしながら、Office365 が入るのはあと2年くらいかかるということで、では365が入ったときに Teams が使えるかとか、Teams のほかに一般論で言うと Zoom が使えるかという、社内セキュリティでまだ不透明なところがあります。「使っていこう」という方針なのですが、いずれにしてもまだあと2年間くらいかかってしまいます。今、社内のセキュリティで許されているのが、xSync というテレビ会議ソフトともう一つ、MeetingPlaza というものなのですが、この MeetingPlaza もサービスがもうすぐ終わって、xSync という我々が使っているソフトウェアに統一されるという方向で、いずれにしても一つくらいしかないのです。当面、これは2年くらい使っていくしかないのです、設定については我々のほうでフォローしますので、ぜひ、遠慮なく事務所に、設定してくださいということをおっしゃっていただいて、1回設定すると、そんなに難しいものではないので、簡単にできますので、初めだけの設定ですので、ぜひ、我々のほうに言っていただければ、対応したいと思います。

(日本建設業連合会北陸支部)

先ほど Kcube 2 の話が上がっていて、システム的なものもそうなのですが、載せる資料自体の内容をどこまで載せればいいのかという統一性が欲しいところです。施工管理の方とか要は自分の上司に説明するために必要な書類としてこれも付けてくれ、これも付けてくれと言う人もいれば、そのまま通る人もいる。結局、それが上にあがって一人目通過、二人目通過、3人目で落ちてきたりして、1か月前の話をまだやっているのかと現場にいたときに痛感していました。もう少しこの書類にはこれがついていけば通りますというものきちんと、全員が把握していれば、多分、そのままずっと流れていくのだろうと思うのですが、NEXCOの中で統一するような教育なり指導というものは行われているのでしょうか。

(NEXCO東日本新潟支社)

先ほど遠隔立ち会いの話があったのですが、遠隔立ち会いの前に現場の施工管理記録とか検査記録を全部タブレットで入力しようという取組みをしております。それは今 eYACHO というソフトウェアを東日本は導入しようと思っております、少し試行している

のですけれども、ただ、そのままソフトウェアを入れてもだめなので、当然、タブレット入力して全国でやっていると、出くわす課題としては、今、言われたように会社内でも運用がばらばら、様式も、あれ、違った様式を使っているのではないのか、実際にいろいろな問題が出てきています。その辺はタブレット入力を推進しながら様式の統一化とか電子化、または必要なかどうかということも含めて検討していきたいと思います。そういう効率化をしながら、遠隔立ち会いをセットでやっていくという取組みをしたいと思っていますので、この辺も積極的に推進していきたいと思います。その中で、今、お話があったようなことも改善していきたいと思っています。いきなり工事書類の共通化で公共事業全般と言われるとなかなか難しいのですが、その前に写真だけでもやっていかなければならないものが多々ありますので、そこを進めていきたいと思っています。



#### 【閉会あいさつ】

(NE XCO東日本新潟支社：久保道路事業部長)

改めまして、道路事業部長をやっております久保と申します。私はこの7月から新潟の道路事業部長にまいりまして、今回、初めて日建連北陸支部との意見交換会に出させていただきます。まずは、日ごろ、本日も含めまして日建連の支部の皆さんから事業運営に多大なるご支援をいただきまして、この場をお借りして厚くお礼申し上げます。

また、多分、うちの現場は非常に昨今担当者が若くて、大体一場所目、二場所目の20代が中心となった担当者がおりまして、何かと不慣れな、事務手続き並びにコミュニケーション能力の不足というものがいろいろなところで起こっているのではないかと思います。我々も積極的にそういう若手を人材育成しながら育てていきたいと思っています。また、皆様も御社においても同じような状況とっておりますので、ぜひ、我々が中心となって、若い人材の育成につなげていければと思っております。

また、先ほどからお話がありましたDX系、また業務生産性の向上並びに調達の透明化、簡素化についてもまだまだたくさん課題があると思っております。その課題の解決において、

ぜひとも皆様からより具体的なお意見、ご提案をいただければ、一般論のご質問があるとなかなか一般論でのお返しになってしまいますので、できれば具体的なお意見、ご要望を承って、改善に即、レスポンスよくつなげていきたいと思っておりますので、年1回ではなくて、この間、もしあれば我々の担当窓口にお声を寄せていただければと思っております。

最後に、私から現場に話をしていますのは、迷ったときの判断の優先度を考えるということで、これは私が関東の佐久で所長をやっているときに当時の支社長から言われた言葉なのですが、四つの判断軸を持つということを言われています。1点目は、当然、安全です。安全はすべてを優先するということで、すべての判断の最優先で安全を考える。2点目は何かというと、品質です。やはりいい仕事をしてもらうということが2点目に来ます。安全の次は品質です。品質を確保してもらうために、適正な支払い、報酬のような形で出していくということから、3点目はコストです。安全、品質、コスト。4点目が工期です。工期を急いだ代わりに安全を犠牲にして事故を起こす、粗悪な品質の工事をするというのはもってのほかだと思います。我々が事務所に言っているように、皆様各社においても安全、品質、コスト、工期という、何かあったらこの判断軸で物事を判断していく、これを共有していきたいと思っております。

昨今、工事中事故も多いようでして、なかなか減らないということです。ただ、あきらめては何事も始まらないと思っておりますので、工事中事故の撲滅も含めまして、皆様方とはさまざまな意見交換をしながら、より良い北陸のこの業界をお互いに盛り上げていければと思っております引き続きのご支援、どうぞよろしくお願いいたします。

以上

(日建連北陸支部出席者)

契約積算・技術委員長	岡田正彦					
同	副委員長	松谷英之	渡辺浩二			
同	委員	安齊忠俊	佐藤富穂	高橋博弥	木村淳二	
		田辺理一郎	鍋谷雅司	佐藤忠嗣	小林 司	
		土屋友康	渡邊浩匡	砂田修一	本藤 敦	
	事務局長	本間千代吉				

(オブザーバー)

日本建設業連合会土木第一部 副参事 白井宏和

注) 土木工事共通仕様書、設計変更ガイドラインの記載は、令和元年7月版に基づくもの。

現在は、令和2年10月版が掲載されている。