

■ 2021年度 中日本高速道路（株）金沢支社と日建連北陸支部との意見交換会

日 時：2021年10月5日（火）13：30～

場 所：白山会館2階 「大明の間」

（中日本高速道路（株）金沢支社出席者）

環境・技術管理部長 前田 忍

高速道路事業部長 藤村 宏之

高速道路事業部 企画統括課長 山下 直樹

環境・技術管理部 環境・技術課長 堀内 寛之

（敬称略）



【挨拶】

（中日本高速道路（株）金沢支社：前田環境・技術管理部長）

中日本高速道路金沢支社の前田と申します。よろしく申し上げます。

日建連の皆様におかれましては、平素より私どもの中日本高速道路及び金沢支社の事業につきましてご協力いただき、有り難うございます。また、今年の1月に大雪が降り、多くの滞留車両を出した際に、急な要請にもかかわらず迅速な対応をさせていただきまして、本当に有難うありがとうございました。重ねて感謝申し上げます。

また、今日、コロナが落ち着いている中、このような対面での意見交換をさせていただくということで、大変光栄に思っております。

私どもの事業ですけれども、後ほど、詳しく説明させていただきますが、建設につきましては、東海北陸道の4車線化、それから保全事業につきましては、大規模リニューアル工事ということで橋梁の床版取替工事を実施しています。今現在も北陸道の5か所で対面通行を行いながらやらせていただいています。それ以外にも耐震補強工事、在来工法で作られたトンネルの覆工再生工事を実施しています。それも今、1年かけて施工方法について技術開発を行い、来年度以降に本格的な工事に入っていく事としています。そういった事業、それぞれがこれから拡大していく方向にありまして、工事のボリュームがだんだん多くなっていくということです。それに対応していくためには、皆様方の事業への参画、ご協力が必要であり、今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。私どもとしましても、皆様方から一緒に仕事をしたいと思ひていただけるような発注者として、この様な機会でのいろいろなご意見、ご要望、それからご指摘を頂き、改善を図りながらやっていきたいと思ひておりますので、本日は忌憚のないご意見をよろしくお願ひしたいと思ひます。本日は、よろしくお願ひします。

(日本建設業連合会北陸支部：芦田契約積算・技術委員長)

日建連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芦田でございます。本日は、大変お忙しい中、環境・技術管理部長 前田様、高速道路事業部長 藤村様をはじめ幹部の方々にご出席いただき、また、遠路新潟までお越しいただきまして、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中日本金沢支社の皆様と8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26年7月に締結いたしました災害協定に基づく防災訓練、そして昨シーズンの豪雪時の高速道路緊急除雪対応など、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お願ひしたいと思ひます。

今年度から新たに防災・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、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、まさに待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、建設キャリアアップシステムの普及推進と週休二日の推進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頂きますようお願いしているところあります。NEXCO中日本金沢支社におかれましても、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して、ご挨拶とさせていただきます。



【2021年度金沢支社管内の事業計画】

(日本建設業連合会北陸支部)

2021年度金沢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。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

お手元にお配りした資料に基づきまして、事業概要を説明させていただきます。

中日本高速道路(株)金沢支社の所掌図ですが、金沢支社では3路線を担当し、北陸自動車道の木之本から朝日間、福井の舞鶴若狭自動車道の小浜から敦賀JCT、東海北陸道の白川郷から小矢部砺波JCT間の3路線、約340キロを担当しています。また建設中の区間ということでは、東海北陸道の4車線化事業約30キロを担当しています。富山、石川、福井、岐阜・滋賀の一部を所掌しております。

担当事務所は、東の方から北陸道、東海北陸道を担当する富山高速道路事務所、金沢保全サービスセンター、福井保全サービスセンター、敦賀保全サービスセンターという一つの高

速道路事務所と三つの保全サービスセンターで仕事をしています。組織及び人員ですが、金沢支社は金沢市に拠点を設けており、支社長、副支社長、4部、16課で構成しています。

中日本全体として約2,000キロを営業延長として持っており、そのうち金沢支社では340キロの約2割弱の延長を管理しています。交通量につきましては、1日当たり約8万台ほどのご利用を頂いています。SA、PA数ということで36か所の休憩施設を担当しています。

東海北陸道の4車線化事業ですが、平成28年8月、平成31年3月、令和2年3月の3回に分けて事業許可を頂き、4車線化を進めているところです。事業規模は約2,000億程の規模となっています。城端SAから福光IC間については、令和2年11月7日に供用しており、4車線化については、完成したところから順次開通させていくということで考えています。このように保全だけではなく、建設のほうも担当しているところです。

保全の業務の重点施策として、構造物及び設備損傷の計画的改善があります。高速道路も老朽化してまいりまして、損傷を確認し、計画的に改善していく、損傷を少なくしていくといったことが非常に重要になってきます。いろいろなプロセスを踏みながら進めて行くということで、点検や補修を判断する際には、検討会が開催されて、多くの目でチェックがなされた上で損傷を計画的に改善しています。当支社と保全サービスセンター、高速道路事務所において、連携して点検したデータの明瞭化を行い、計画的に確実に損傷を減らしていくことが求められています。

リニューアルプロジェクトについては、よくご存じかと思いますが、高速道路リニューアルプロジェクトとして、高速道路の本体構造物のライフサイクルコストの最小化であったり、予防保全及び性能向上の観点から、必要かつ効果的な対策を講じることにより、高速道路ネットワークを長期に健全に保つ事業です。リニューアルプロジェクトは大きく二つに分けて、橋の床版の取替などの大規模更新と橋の床版取替以外のほとんどを大規模修繕ということで進めています。

我が国の高速道路も老朽化が進んでおりまして、名神高速道路の開通を始めとしこれまで順次開通してきましたが、既に50年以上が経っており、30年以上経過した道路は約6割を占めています。金沢支社の管内でも北陸道の開通は1972年で、ほぼ50年経過しており、早めに更新、修繕事業に取り組んでいく必要があります。

主な工事の内容は、よくご存じのことと思いますが、橋梁の補修ということで床版の取替を5区間で行っております。高性能床版防水の施工については、今まで床版防水工をあまりやってこなかったところですが、どうしてもコンクリート床版に水や金沢でいえば塩などが浸入するといったことから、床版防水の施工、桁の補強を行っております。

トンネルについては、インバートを設置したり、在来工法で行っているトンネルの覆工を

再生したりしています。

土構造物では、法面を安定化させるグラウンドアンカーの施工もリニューアルプロジェクトの一つとして実施しています。2021年度は、6か所で作業を行っておりますが、2022年度、2023年度は、順次増やしていくことで考えています。

冬季交通の確保については、昨年12月、今年1月、2月にかけて非常に大雪となりました。1月には北陸道、東海北陸道で多くの滞留車を出してしまったということがあり、その反省を踏まえまして、1月25日に再発防止策を社として公表しています。この公表内容を確実にやっていくため、人命を最優先とした大雪時の対応強化として、大規模な車両滞留をなくしていくこととしています。その中で大きく3点取り組むこととしており、車両滞留の回避、車両滞留発生後の迅速な解消、お客様に対して事前の広報と情報提供の強化を図って行くこととしています。

具体策としては、除雪体制の強化、監視カメラの増設による自力走行不能車両の早期発見、広域応援体制の再構築による除雪体制強化に取り組んでいくこととしています。昨冬期の反省は、自力走行不能車両が発生していたにもかかわらず、そこを十分把握できなかったという反省があり、それを監視するカメラを増設して、見えない区間を少しでも少なくしていくといったような取り組みもやっていくこととしています。

通行止め時間の短縮については、NEXCOだけではなく、関係機関の国、県、自衛隊、気象台等の関係者の方々と一体となって除雪戦略をたてております。雪が本格化するまでに定期的にこういった連携会議を通じて、対策、連携を強化しているところです。予防的通行規制の短期集中除雪については、大雪が見込まれるようなときに、予防的な通行規制を実施し、集中除雪によって早期解除を図ることとしています。

新たな地域連携業務の推進ということについては、地域の皆様とよりよい関係を日ごろから構築し、高速道路の新たな付加価値を見だしていきたいということで取り組んでいる内容です。

高速道路ネットワークの整備については、スマートICの整備を進めてきており、昨年度は、北陸道の滑川～立山間に上市スマートICが開通しました。また、今現在、東海北陸道城端SAにスマートICを作るための事業を進めています。

高速道路外給油サービスについては、ガソリンスタンドがない空白区間があり、一度インターを下りてガソリンを入れて、それから再流入しても、再流入に必要なプラスの料金は取らないといったことを社会実験として行っているところです。

簡単ですが、中日本高速道路金沢支社の事業概要ということでご説明させていただきました。

(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及びE C I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する新たな取組みについて

保全作業との分離については、規制の相乗りがある場合は、土木工事の施工効率が悪くなるため、その場合の積算基準の変更などを検討していただきたい、また附属設備の設置工事などの別途発注工事も追加され、混在作業となる場合には、土木工事会社に安全上の統括管理を求められることから、このような場合の管理費用について何らかの形で計上いただきたいといった意見も出ています。

3点目、インターチェンジ間の一括施工について

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

冬期休止期間においても人件費や事務所施設、機械設備の損料などが発生することから、諸経費率を見直すなどの措置の検討をお願いしたい、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す。

5点目、更新・補修工事における積算基準、施行歩掛の考え方、設計変更について

入札前に想定した現場の状況・条件が異なることも多く、実際に施工してみて分かることが多く、設計変更の対象としてみていただきたいという意見も出ています。

また、工事変更指示書に伴う新単価の決定期間についてですが、積算・変更設計については、担当者による違いがあるといったことですか、工事変更指示書は出ていても新単価が決まるまでには根拠資料の作成等にかかなりの労力を要するという意見も出ていているところです。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

今後の実施計画については、北陸道のリニューアルとして、秋から始める工事も含め全部で7区間行います。なお、米原～長浜 IC 間、長浜～木之本 IC 間は名古屋支社の管内になります。この春の時点では5区間だったのですが、この秋に2区間を追加しております。老朽化対策のため、床版取替工事は増えていっています。発注見通しについては、本日の意見交換会の開催日でちょうど10月1日を超えましたので、4月からの見通しの見直し公表がされていると思いますが、大規模更新・修繕として、床版取替工事に関しては、今、富山高速道路事務所管内の4件が公表中です。これ以外に、特定更新といった名称で老朽化対策工事をいくつか発注見通しで上げております。塗替塗装やコンクリート構造物の補修、伸縮装置の取替の工事をこの10月に公表しておりますので、ご参考にしていただければと思います。

E C Iの活用・課題については、今年の6月以降、高速道路リニューアル工事の床版取替

で、コンサルタント会社と工事会社とで設計工事共同企業体のJVを組んで参加が可能という形の施工省力化技術導入総合評価方式の試行を開始しています。試行から1年余りが過ぎたところですが、今後の適用拡大に向けてヒアリングを行い、課題の抽出・検討を行う予定と聞いています。

施工管理方針の協議についてですが、基本的に大規模更新の工事と一般の建設工事は、施工管理自体、工事の品質管理も含めて、基本的に考えは同じだと昨年来から申し上げておりです。大規模更新・修繕工事といったものに特化した、施工管理の方針が必要だということについては、引き続き、本社のほうにも伝えていこうと考えています。

保全の相乗りについては、基本的に積算といった中で、管理費等とか、いろいろ関係するという話もありましたので、本社のほうにも伝えたいと思います。ただ、基本的に相乗りは、我々も老朽化対策も含めて、一致団結してやっていく必要があるかと思っておりますので、対面通行で長期間規制をするようなところであれば、ほかの工事も盛り込んで行いたいと考えています。それに伴い、現場の管理費とか、基準が必要、非効率という話も伺いましたので、相当の積算などについても本社にも伝えていこうと思っております。今後ご協力をお願いしたいと考えていますが、基準関係については引き続き、本社のほうにも伝えていきたいと考えています。

インターチェンジ間の一括施工については、昨年の意見交換の際にも現時点では考えておりませんが申し上げましたが、資料を見ていただいて、リニューアル工事が今期は7区間に増えています。北陸道全体でも老朽化が進んでおり、今後この7区間がどんどん広がって、インター間の中で1か所、2か所というようにどんどん増えていくと、やはり一括施工という形を考えざるを得なくなる時期が来るかもしれないことから、インターチェンジ間の一括施工ということについては課題に挙げておく必要があるかと思っております。ただ、中には対面通行区間、土工部、山岳部とかトンネルが混在するような場所であると、規制の延長ということが渋滞や、いろいろ支障が出てくると思われまます。今現在は1規制で約5キロくらいがMAXだと思いますが、今後、老朽化対策を考えると、こういったインターチェンジ間の一括施工というものは考えざるを得ないかと思っております。

諸経費率の改善については、工事の一時中止も踏まえてのお話しだと思いますが、国のほうは現場管理費の補正ができるということは把握していますが、当社では今のところ、補正は考えておりません。昨年もお話を頂いておりますので、これについては本社に引き続き申し伝えたいと思います。なお、冬期休止を設定する場合は、重機などの回送費用、回送できない場合は、送致費用を計上するようという形で積算指導しているところです。

週休2日の交代制モデルについては、閉所にできないところという形の中で、国土交通省

が進めていることは把握していますが、交代制ということについては非常に難しく、NEXCO中日本では、通常2日制のモデル工事ということで、大規模更新・修繕以外の全部の工事について発注者指定型という形で進めています。また、適切な工期を設定するように手引き、工事工程を共同で管理するといった形で共通仕様書も策定しているところです。

更新・補修工事の積算基準、施工歩掛については、大規模工事の積算基準ということで床版取替に関しては、すでに平成29年くらいにHPで公表しています。また、それ以外の工事についても反映させているといったところです。また、設計変更のガイドラインといったものの内容も公表しています。

弊社よりお聞きしたいことは、新単価の決定期間についてですが、ご存じのとおり中日本は、東も西も同じような形だと思いますが、工法変更指示書には、新単価の協議開始日というものの記載があります。これは、受注者として協議開始日までにはきちんと積算が終わって、新単価協議に備えるという考えでおりますので、私どもも確認しているといった形ですが、決定期間といった形の記載が必要なのかということもあります。いずれにしても、そういったところが全部の工事できちんとできているのかということ、そうではない部分もあり、引き続き、現場周知の指導を図っていきたいと考えています。

(日本建設業連合会北陸支部)

今、ご説明いただいたように、5点目の更新・補修作業の設計変更管理について、現場のほうから意見がありました。工事変更指示書はしっかり出していただいておりますので、その中で協議開始日はある程度決まるのですが、協議の中での比較検討、根拠提示等に時間を要し、最終的に単価などが決まるまで、かなりの手間と時間がかかっているという意見がありましたので、ご質問させていただきました。そんな中で、先ほど、ご回答いただいた決定日の記載、協議期間の目途も示していただければありがたいかと思っておりますので、よろしくお願ひします。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

貴重なご意見を有難うございました。現地での工事の経験を踏まえると、言われたように時間がかかっているということはあると思っております。現地にもいろいろな制約もあると思っておりますが、今一度、徹底をしながら、決定期間も含めて対応できるような形で、本社のほうにも話を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)

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います。工事施工の円滑化におきましては、工程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いますので、3点についてお聞か

してください。

1 点目、工程管理情報の共有化の取組みについて、K c u b e 2 の改良等の状況について

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

施工方法の指示が、例えば、規制担当と調整がなされていない場合がある、全く異なる工種の追加・変更を実施する場合の計画書提出について時間の制約がある、変更を実施する場合の計画書提出についても時間の制約がある、発注者側の責務で行う代替案の検討、作成が求められる、との意見も出ています。

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

(中日本高速道路(株)金沢支社)

K c u b e 2 については、いろいろと現場からの声があることは聞いています。かねてより、通信速度や容量も含めてシステム改良を行ってきたところですが、具体的にどんな改良がご希望なのか、どういった課題があるかについてお聞かせください。

(日本建設業連合会北陸支部)

K c u b e 2 は K c u b e に比べるとかなり使いやすくなっていて、うまく使っていけばお互いのコミュニケーションも活性化するのではないかと現場ではかなり期待しているところです。書類だけではなく、お互いのコミュニケーションを図るためのお知らせ機能といった機能を付加していただきたいとの意見もありましたので、よろしく願います。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

K c u b e 2 の機能はだいぶ改善してきたと思っていますが、機能がまだまだといった点も聞いてはおりますので、ご意見を参考にしながら本社のほうにも上げたいと思います。

ガイドラインの浸透状況については、昨年もお話があった内容ですが、引き続きこういった状況があるということで、周知、説明会等いろいろやっていきたいと思っています。また施工法の指示についてこういった事象があるということであれば更に指導を強化したいと考えています。

施工方法の話については、1 工事で担当者が複数いて、現場の調整が取れていないとか、例えば床版取替工事の中では、対面通行の規制を含んでいない工事も中にはありますので、そういった他工事との調整ができていないとか、受注者のほうで規制の変更を考慮してやった方がやり易いが N E X C O の了解が得られないとか、どういった要素があるのかお聞かせください。時間の制約については従前から話があるように、N E X C O はリニューアル工事の早期完成を踏まえて急がせる部分がありますので、そこは反省点かと思っています。全

く異なる工種の追加変更の際の計画書についても同じような形です。時間が足りないのは理解しつつも、双方が合意のうえ、追加するという形であれば、施工計画書は出す必要があると思いますが、この辺の内容を細かく教えていただければ、いろいろと対応を練っていこうかと思っています。

発注者側の責務で行う代替案については、本来の発注者側の責務とは何だということも、ガイドラインのほうで示しておりますので、その点は現地のほうでいろいろ言っているということであれば問題かと考えています。

改正建設業法の適正な工期は、工期設定という形で週休2日制も踏まえて、適正工期を設定するようにと指導しているところです。ただ、工事用地の確保といった点は明らかに発注者側の責務を受注者に任せるといったことですので、現地の指導を強化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)

まず、(2)の規制についてです。緊急工事が入った場合に、通常の工事は中止せざるを得ないことは理解しています。工事を中止するか判断する際に、工事担当より施工可能な方法の指示を受けて施工計画を作成したが、規制担当との打合せにより却下されるケースが発生しています。工事担当と規制担当との情報共有がなされれば、施工業者の手戻り業務も解消されるとの意見があります。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

分かりました。そういった状況がないよう指導徹底を図っていききたいと思います。

(日本建設業連合会北陸支部)

(2)の二つ目、三つ目の工種の追加変更及び計画書の提出についてです。同じ規制帯の中で効率良く作業できることから、追加作業の打合せ、指示が発生します。主たる工事の施工計画時など、早い段階から指示があれば、施工計画書の円滑な立案や作成時間の確保が可能になります。金沢支社様に限定したことはありませんが、意見を上げさせて頂きました。

発注者の責務で行う代替案の検討についてです。工事用地の確保は発注者の責務ですが、打合せの際に、用地が確保できない、用地を探してもらえないか、用地が無い条件で施工できる方法を考えてほしい、といった依頼を受けるケースが発生しています。円滑に工事着手する上でも、施工条件の根本となる部分は整理できた上での発注をお願い致します。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

特に工事用地の関係は、非常に重要な話だと思っておりますので、当然、金沢だけではなくて中日本全体でこういったことは周知徹底を図っていききたいと思いますので、本社のほうにもきちんと伝えて、全体周知をかけたと思います。

(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、受注者間のスムーズな協議が期待されますので、4点お聞かせください。

- 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止等の考え方について

(中日本高速道路(株)金沢支社)

土木工事条件明示の手引きについては、要は設計変更ガイドラインのことだと思いますが、まず、積算条件の明示、工程図書交付という形であり、設計変更ガイドラインの中で条件明示例も記載しておりますし、改正も行っている状況です。

工事内容変更の補助業務の事例集については、設計変更ガイドラインの中で章立てして記載しています。いろいろなご意見が上がってくるので、意見を聞きながら進めていきたいと考えております。

夜間工事の関係については、基本的に特記仕様書の中で夜間工事があること、その作業時間を記載することになっていきますので、その条件に沿って設計積算をしているところです。

コロナによる工事中止の考え方については、当社のHPに、新型コロナウイルス感染予防対策ガイドラインを公表しています。その中に、工事における感染拡大防止対策といった中で、工事、調査等の一時中止措置の対応、学校の臨時休業に伴う建業法の取り扱い緩和、中小企業・小規模事業者に対する官公需の配慮、入札契約手続きの取組みということで公告期間の確保(延長)、対面ヒアリングを行う場合の感染拡大防止対策の徹底、施工管理業務の勤務形態に関する臨機の措置(勤務場所の変更)といったことを記載しています。本社のほうから聞いている中では、コロナも2年目、3年目に入りますが、現場の工事受注者のほうでは、最近はあまり聞かないようなイメージです。中止といった形であれば、当然、工期の延期もふまえて、そこは費用も考えていくことになります。

(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、社会保険加入などは技能者の処遇改善の原資を生み出す自助努力が欠かせない取組みと考えております。国土交通省におきましては、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、安全性向上などのプレキャストの優位性を含めた総合的な評価に基づく、当初設計でのP C部材の採用や、設計変更における積極的なP C部材活用の状況について

3点目、今回のコロナ禍の中にあって、国土交通省ではインフラ分野のD Xに関する取組みとして、遠隔臨場、B I M / C I Mの活用、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などを推進していこうとされています。また、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てさまざまな取組みを積極的に実施されています。書類の簡素化については、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いますが、これに関連した取組み等について

(中日本高速道路(株)金沢支社)

国土交通省のi-construction関係については、昨年もお話しましたが、当社においても、i-constructionは積極的に導入するというので、今、新東名の現場でI C Tフルの工事をモデル工事として行っていると聞いています。この北陸金沢のほうでは、I C Tをやっている事業がないので、他社のほうで今やっていることを参考にモデル工事として、今後、要領や基準などをまとめていくと本社のほうから聞いているところです。

施工時期の平準化の話もありましたが、冬季施工も考えて、順調にいかないことについても考えていかなければならないと考えています。

積極的なP C部材の活用については、今春の日本建設業連合会本部との会議においても話があったと思います。従前から、P C製品採用は推進し、現場の生産性向上といった面もあり、床版取替工事や大型のプレキャストL型擁壁の設置等、いろいろ現場で使っており、今後も積極的に活用の推進を図る予定です。

D Xについては、インフラD X、人手不足、施工管理省人化という形も含まれ、遠隔臨場、B I M / C I M活用という形で始めています。特に遠隔臨場に関しては、床版取替以外の工事でも、現場の検査などで使っているということは聞いております。カメラの解像度や技術開発も進むので、時間がたてばもっと良くなっていくかと考えています。B I M / C I M関係については、先程お話ししたI C Tフル工事やモデル工事も踏まえて、今後、内容を検討していくと聞いております。

施工管理のオンライン化については、先ほど、お話をあつたK c u b e 2が実際問題、オンライン化の運用と考えてはいますが、もう少し機能の追加などのご要望があると思いますので、K c u b e 2を使いながら、改良も進めていければと思います。

電子データ化による効率化についても同じですが、先ほど来、お話のあったようにK c u b e 2へ変わってという中で、ある程度効率化が進んだかと思っています。基本的に書類の電子データ化が原則といったところもありますので、K c u b e 2をいろいろな形で使いこなしていければと考えています。

工事関係書類の簡素化の取組みについては、書類の統一化（公共事業）というような話がある中で、国土交通省、自治体とNEXCOの書類によっても違ってくると思っていますので、簡素化、効率化ということもあるとは思いますが、今のところはあまり進んでいないというところでは。東、西、中各社については基本的統一は取れていると考えていますが、これも事業者によっていろいろと内容も変わっているもので、これについては統一化を図っていきたいと思っています。基本ベースは国の指導になるかと思いますが、統一化というお話があったということは、本社のほうには伝えていきます。

検査項目の頻度、基準、量的側面については、基本的に先ほどの遠隔臨場の関係もございましたので、コンクリートの施工管理要領などを改正したときに、現場の試験頻度を見直すなど、これまでも対応してきていますが、量的側面といったことについても今後、見直しを図っていきたいと考えています。

DXについては、国のほうの動きも素早いところもありますので、そこも確認、注視しながら、進めていきたいと考えています。

（日本建設業連合会北陸支部）

遠隔臨場については、現状としてはかなり使われているという状況なのでしょうか。

（中日本高速道路（株）金沢支社）

全部が全部の工事で使っているというわけではなくて、一部、使われているというところでは。まだまだ費用の面等もあることから、現場の体制などを踏まえて使える、使えないという判断をしていきたいと考えています。現場が点々と存在するのであれば、そこへ行く道中の時間などの短縮にはなったという話も聞いておりますので、いずれ効率化も考えながら積極的にやっていく必要があると考えているところです。

（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促進については、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交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づけて、普及に取り組んでいるところです。そういった中で、2023年度からの民間工事も含めた工事でのCCUSの完全実施に向かっている義務化モデル工事の導入といった取組みについて貴社のお考えをお聞かせください。

（中日本高速道路（株）金沢支社）

建設キャリアアップシステムについては、今後、こういった環境を整えていくことは非常に重要だと思っています。このCCUSを使っている現場も見ましたが、まず国のほうも2020年からという形の中で行われており、NEXCO中日本も、今年の2月以降、契約を既に行っている工事、もしくは2月以降に入札公告を行った工事については、どんどん取り組んでいこうと思っていますが、まだまだ期間が浅いといったところもありますので、今後、国の動きも見ながら、積極的に取り組んでいけたらと考えております。



(中日本高速道路(株) 金沢支社)

本日は、貴重なご意見を頂きまして、有難うございました。やはり受注者の皆様には、適切に利益を上げていただいて、工事を無事に完了する、発注者、受注者ともに気持ちよく仕事ができるというところがお互いの目的だということを我々も思っておりますので、そういったためのご意見を頂いたことを深く感謝します。

また、昨冬期に多くの多様なご尽力、ご協力を頂きましてありがとうございました。会社全体を見ますと、弊社においては、皆様ご存知だと思いますが、八王子の跨道橋にかかわる施工不良の問題が大きくあり、7月30日には第三者による調査が行われ、その報告書を会社としてリリースさせていただいています。報告書が出て、社員一同驚きとともに、今後に向けて取り組んでいこうという形で意識を高くしているところです。そういう中で、あの問題については、社内のコミュニケーションということが大きくクローズアップされています。社内的なガバナンス、コンプライアンスといったことに少し問題があったのかと考えています。また、事業の実施体制なども指摘されていますが、そういう中でも品質管理のところもやはり少し疎かになっていたといったところが指摘をされています。先ほどお話の中でも出ましたとおり、品質管理等については、今すぐということは中々難しいですが、遠隔臨場などをうまく使っていけないと思っています。

先ほど、活用状況の話がありましたが、昨年度の案件では4事務所ある中で実態としては全く使っていない事務所もあれば、数件やったところもありました。今年度については、そ

の数も増えてきまして、各事務所とも二桁くらいの工事に採用している状況です。中小企業の受注者様だと難しいところもありますので、今日、ご列席していただいています会社から、ぜひとも積極的に導入を図っていただければ、非常にありがたいと考えております。

また、昨年度の末でしたが、弊社全社になります。工事事故が多くなり、安全宣言を出しました。年度末くらいにかかまして、社内的にも受注者の方と色々な取組みを図ってきたところ。対面通行規制が多くなっており、工事事故、自損事故なども規制が多いことから増えてきているところ。金沢支社管内では対面通行で5区間の床版取替などを行っていますが、今後も加速度的に恒常化していく計画であり、最大では10区間を超えるようなものにもなってきます。お互いに知恵を出しながらより一層安全対策に取り組んでいきたいと考えています。当社も当初発注に入っていない部分は設計変更でしっかり見ていくというスタンスでいますので、お互いに協力しながら、進めていければよいと考えています。

D Xの話がありましたが、弊社でも i-movement という形のものを進めております。全線監視とか、保全管理の業務の効率化ということもあり、これは保全工事や更新工事、建設工事を含めた生産性向上といったところに取り組んでいるところ。各現場ごとにいろいろなテーマへの取組みもしていますので、ぜひともご協力のほど、よろしく申し上げます。

(日本建設業連合会北陸支部)

最初の事業の概要をお伺いし、日建連としてもこれからNEXCO中日本様とご一緒させていただく機会がいろいろあると感じました。また、新設ということだけでなく、更新、修繕の比率が増える中、以前になかったようなテーマが増えていると感じています。引き続き、このようなコミュニケーションを図る機会を設けていただければありがたいと思っています。

最後のテーマでCCUSがありましたが、これについても建設技能者の処遇改善に資するものとして日建連全体で大変力を入れている取組みですので、貴社におかれましても、モデル工事等の比率を増やしていただければ、一層の導入に向けて一緒になっていただければ有難いと思っております。

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 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 筒井 健 佐藤忠嗣 小林 司

朽木修一 渡邊浩匡 砂田修一 涌井 卓

事務局長 三澤正人