

■ 2025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：2025年10月30日（木）15：30～

場 所：「アドリビタムデュオ」

新潟市中央区堀之内南 3-7-10

（中日本高速道路（株）金沢支社出席者）

環境・技術管理部長	山脇 慎	
高速道路事業部長	宮西 洋幸	
高速道路事業部 企画統括課長	平尾 義男	
環境・技術管理部 環境・技術課長	黒木 孝司	
環境・技術管理部 環境・技術課担当課長	尾辻 真紀	（敬称略）



【挨拶】

（中日本高速道路（株）金沢支社：山脇環境・技術管理部長）

中日本高速道路金沢支社環境・技術管理部長の山脇です。今年の4月から北陸にまいりました。よろしくお願いします。

日建連の皆様には弊社の事業の進捗に日頃からご協力いただき、有難うございます。弊社は、工事円滑化ガイドラインをはじめとした各種ガイドラインを作成し、皆様から愛される発注者を目指しているところですが、現場からは我々の望むところではない声も聞こえてきています。監督員との関係等で問題が生じていることもあるかとは思いますが、皆様方から、本日は忌憚のない意見をお聞かせいただき、さらにより良い関係を築いていきたいと考えておりますので、今日はよろしくお願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部：木村契約積算・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木村でございます。

本日は、大変お忙しい中、山脇環境・技術管理部長様、宮西高速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、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12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26年7月に締結いたしました災害協定に基づく対応など、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ければならない状況にあり、日建連としましても「完全週休二日の実現」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 中日本金沢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み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。



## 【2025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)

2025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)

NEXCO中日本金沢支社事業概要をご説明します。

金沢支社の事業エリアとして、富山県、石川県並びに福井県の北陸自動車道、東海北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道を担当しています。インターチェンジの関係で一部、岐阜県と滋賀県を含むエリアについても金沢支社で管轄をしています。

富山県については、富山保全・サービスセンター、石川県については、金沢保全・サービスセンター、福井県については、福井保全・サービスセンター並びに敦賀保全・サービスセンターの二つの事務所で維持管理をしています。また、東海北陸自動車道の4車線化につきましては、高岡工事事務所で事業を進めています。

建設事業につきましては、南は白川郷インターから一番北側が小矢部砺波JCTまでの約37キロの間の東海北陸自動車道の4車線化を進めています。既に10キロが開通済みで、残る27キロを現在進めています。既に完成し4車線化の運用を完了している箇所、現在工事を進めている箇所につきまして、大きく三つのブロックに分けて工事を進めている状況です。

五箇山インターから南側2.8キロにつきましては、10月24日に4車線化の運用を開始しています。近年の新規路線の事業化の特徴として、これまではその路線の大部分を大きな括りとして事業化されていましたが、近年は箇所ごとに事業化され、37キロの区間におきまして、順次事業化されているところです。

構造物及び設備損傷の計画的改善については、2012年に笹子トンネルの天井板落下事故が発生し、それを受けて改めて点検から補修完了までの流れを全社的にしっかり取り組んでいるところであり、点検実施、事務所・支社での会議を経て、確実な補修につなげていくことを基本として実施しています。

リニューアルプロジェクトの着実な推進については、当面2014年から2029年までの間で進めているところです。金沢支社管内の特徴ですが、2022年の段階で40年以上を経過する橋梁が約9割となっています。5年後の2027年度につきましては、全てが40年以上を経過する非常に古い路線であることが特徴となっています。さらには冬期間に大量の凍結防止剤を散布することと、海岸に近いということもあり、金沢支社管内の構造物は非常に厳しい環境下で腐食も進んでいる特徴があります。

現在、リニューアル工事を進めています。本年度予定箇所については、金沢支社管内で

合計 11 か所となっており、多くの事業を進めることとなっています。基本的には対面通行規制により実施していますが、多くのお客様から意見を頂いており、弊社としても高速道路の機能を確保しながら、受注者様と協力させていただき、進めているという現状です。

小松・美川インターチェンジ間に新手取川橋がありますが、こちらは規制の開始から撤去までに1年半ほど要しました。ゴールデンウィーク直後から開始し、終了が翌年の冬前となり、交通混雑期を何度か挟むということがありましたので、可能な限りの対策を取りました。その一つとして、ファスナー合流と呼んでいるものですが、極力規制の先頭で合流していただくことで整流化を目指して取り組みました。地域的な特性もありますが、東京や大阪の都市圏ではこのファスナー合流が比較的取り入れられているところです。

冬期交通の確保ですが、北陸地域は雪氷地域であり、毎年、冬期交通の確保が重要な課題となっています。金沢支社管内におきましても、11月10日から雪氷対策期間に入り、対策を進めている状況です。

ハード対策としては、遠隔操作により数十秒で空気が入って通行止めができる仕組みの赤い風船状のエア遮断機と呼んでいるものを整備しています。現在、主要なインターチェンジにはすべて整備済みとなっています。

ソフト対策としては、予防的通行規制をここ数年行っており、国交省の管理する国道等との同時通行止めを実施をしています。社会的認知が進んでいる一方、昨年は関西圏で、名神、新名神、東名阪を同時通行止めとしたことに対して、非常に多くのご意見を頂いた事例があり、今冬に向けて議論をし、難しいオペレーションを実施していくこととしています。

技術開発については、雪氷作業に対して各種最新の技術を取り入れて実施している状況です。

新たな地域連携の取組みについては、北陸地域の皆様としっかり連携させていただくことで進め、各大学と包括協定を結び、産官学での連携を進めています。

同じく地域連携として、昨年の1月1日に発生した能登半島地震の際にトイレカーの派遣等も行っています。

交通量については、北陸地域に対しては、中京地域よりも関西地域からの交通量が約2倍となっており、関西地域とのつながりの大きさが確認できます。

弊社が民営化してから20年が経過しており、現在、各種割引制度の見直しを図っております。その一つに平日朝夕割引に代わるものとして、平日、休日問わず、24時間適用になる通勤パス割引を働き方改革にも対応するものとして、実験的に石川県で実施しています。

以上、金沢支社の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3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について

・他社では、毎年、次年度の事業説明会が開催されており、説明会実施をお願いしたい。

2点目、E C I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、当該工事の実態等を踏まえた経費率等の改善について

・冬季休止期間（工事中断）の諸経費率の見直し

冬季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。

当初設計では豪雪地帯であることを考慮されていないことから、改善をお願いしたい。

(中日本高速道路（株）金沢支社)

1点目の今後の実施計画と発注見通しについては、

・当社は工事発注に対する中期計画及び年度発注見通しをWebサイト上で公表しており、またこの場ではありますが、先ほど支社事業概要についてもご説明いたしております。これらが他社で実施されている事業説明会に変わるものであるとの認識であるため、当社は事業説明会は実施いたしません。

〈建設事業〉

・新東名や新名神など新規のネットワーク整備は概成してきており、東京外環や新東名、東海環状道などの建設中区間においても工事契約は概ね完了しています。一方、新規ネットワーク整備と並行して高速道路機能強化の観点からネットワークの安全性、信頼性、使いやすさを更に向上させるための4車線化や6車線化、または渋滞対策事業（付加車線設置等）に取り組んでいる状況です。

・特に4車線化事業では東海北陸道（金沢支社管内）、紀勢道・東海環状道（名古屋支社管内）で今後も工事を計画しており、事業の進捗に併せて順次工事を発注する予定です。

2025年10月1日に公表している「工事における中期計画」なども参考にして頂きながら、引き続き積極的にご参画を頂くようお願いいたします。

〈保全事業〉

- ・全国展開している橋梁の耐震補強事業と高速道路リニューアルプロジェクトを紹介。
- ・耐震補強事業については、今年度以降も継続して工事を発注していく予定であり、通常の発注見通し公表に加え、「橋梁の耐震補強計画」という専用サイトで橋梁単位での設計状況・工事状況を公表しているので参考にいただければと思います。
- ・高速道路リニューアルプロジェクトでのNEXCO中日本全体（先行・後行合算）の事業量は約2.05兆円、そのうち土工構造物で約1,200億円、トンネルで約2,026億円（暫定2車線区間では4車線化を含む）、舗装で約560億円で残りが橋梁となっており、今後も工事を継続的に発注していく見込みです。
- ・耐震補強事業、リニューアルプロジェクトのいずれも高速道路を支える重要な事業となりますので「工事における中期計画」も参考に頂きながら、引き続き積極的にご参画を頂くようお願いいたします。

#### 〈発注見通し〉

- ・2021年4月より品確法等に基づく計画的な発注を適切に実施するための取組みとして、4車線化事業、耐震補強工事、リニューアル工事等について、当該年度を除く次年度より3か年程度（2026～2028年度）の事業名、事業箇所、事業延長、橋梁数などの中期的な発注見通しを公表済です。
- ・事業計画の策定・公表に当っては、2021年8月4日に国交省が公表した社会資本整備審議会の中間答申「見通しが明らかになった更新・進化について、一定期間毎に事業計画を策定し、計画的に事業を進めることが必要」を踏まえ、今後も国交省の動向を注視していく予定です。

2点目の「ECI」については、

- ・弊社では受注者のノウハウ等を活用できる契約手法として、R2.4に「工事における施工省力化技術導入総合評価方式」を導入。競争入札参加者から施工省力化に資する技術提案を求め、入札価格と技術提案の総合評価により契約の相手方を決定する方式で、建設コンサルタント会社と工事会社とで構成する「設計工事共同企業体」での競争入札参加が可能としています。
- ・現在、リニューアル工事の床版取替工事を対象としており、状況を確認・課題等を整理したうえで今後適用工事の拡大をしていく方針です。

3点目の「諸経費率の改善」については、

- ・冬季休止期間における諸経費率の見直しについては現時点では考えておりません。
- ・冬季休止期間においても人件費や事務所施設、機械設備の損料が発生することは認識しており、当初発注において冬季休止期間を設定する工事については、重機等の回送費

用・存置費用を計上するよう指導を図っております。

・現場代理人および監理技術者等について、冬季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および専任を要さないものとしている。引き続き、関係者の負担軽減に取り組んでまいります。

(日本建設業連合会北陸支部)

発注見直しについてご回答いただきましたが、他社で実施されている次年度の事業計画説明会を同様にお願ひしたいと思っています。随時見直していただいた内容をその都度修正して掲載していただいておりますが、我々も年度の目標を立てるに当たって、年度初めに最新の情報を頂きたいと思っています。

冬期休止期間については、国交省では歩掛の調整や経費も見直していただいているところです。また、アンケート結果では豪雪地帯については雪が多いことによる費用負担が大きいとの意見や、除雪費の変更協議を行ったが認められなかったという事例も上がってきています。豪雪地帯ということにより、工事の準備期間も含めると施工期間が制限されており、こういった事象が工期に対して適正に反映されていないという意見もありました。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

事業説明会についてご意見を頂きましたが、今後調整をさせていただきたいと思っています。現時点においては、発注見直しを出させていただいておりますが、年に二度ほど修正して、提示させていただいているところです。頂いたご意見を踏まえて、内部で検討させていただきたいと考えています。

冬期休止については、豪雪地帯についてのご意見もあったところですが、実際に雪の降り方も毎年同じではなく、長い期間での実績というところも必要になってくると考えています。頂いた意見は本社の方にも伝えます。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

土木工事の契約は総価単価契約としており、諸経費も単価の一つとなっています。ご意見のありました冬期休止期間の当初契約の際の諸経費については合理的な理由があれば、協議ができると思っています。本社にも以前確認しており、例えば、除雪に伴う回送費が非常に多かった等の個別の理由があれば、監督員にお話しいただき、単価協議できると思っています。

(日本建設業連合会北陸支部)

先週、NEXCO東様との意見交換会があり、ECIにつきましては、施工者の技術力を活かすため、当初設計から施工計画を立てて、適正な価格はいくらなのかを決めて工事をスタートするという良いシステムであり、今後も拡大していただきたいとの話をさせていただ

きました。実際にECI業務を進める上では、計画に当たって追加の調査が必要となることや、事前検討不足により大幅に計画を変更しなければならない事態が発生し、ECI業務の期間が長くなってしまふという弊害もあります。追加の調査が必要となり、場合によっては、2～3か月を要し、その結果を反映させるためにはさらにECI業務期間が長くなってしまふということがあります。お願いとしては、主たることを検討するための事前の調査や概略の計画については、ECI業務を発注する段階で整理していただければ、ECI業務の期間も短く、着工も早くできますのでご配慮をお願いいたします。

**(中日本高速道路(株) 金沢支社)**

**ご意見のあった事前の調査や条件について、より具体的に提示いただけると、こちらのほうで確認しておくことについて、より対応しやすいと思いますので、教えていただければと思います。**

(日本建設業連合会北陸支部)

日建連会員企業においては、ECIに対応している社も多いと思いますので、整理して後ほどご報告させていただきます。

(日本建設業連合会北陸支部)

金沢支社様が発注されている北陸地域は、中日本高速様の中でも雪の多いエリアであり、冬期休止については、太平洋側の静岡や名古屋とは違うということをご理解いただいていると思っています。先程、ご回答いただいた中で、「監督員との連絡体制に支障をきたさない場合は常駐および専任を要さないものとしている」という考えがありましたが、北陸地域においては、降雪がありそうな場合は、災害協定に基づいて準備をしなければならないということがあります。どのように支援を行おうかという思いもある中で、「常駐していないから対応できない」と言うことはできない環境があることも、社内の説明の中でお話しいただきたいと思います。常駐させて、何かあったときに使えるようにし、そのためのインセンティブを与えていただくなどの方向性を見出せないかと思っています。

**(中日本高速道路(株) 金沢支社)**

**弊社としては、皆様がより良いようにと思い、常駐を要さないという条件を付しています。常駐したほうが良いとの考えの施工者だけであれば良いのですが、反対の意見をお持ちの施工者がいらっしゃれば、今度は応札者が減ってしまうという事態が生じる可能性もあると思っています。ご意見の様に常駐してもらった方が有難いとは思いますが、施工者の皆様の総意かどうかも含めてお教えください。**

(日本建設業連合会北陸支部)

工事規模にもよると思います。冬期休止によりその間の費用をみていただけないと厳しい

との意見があったことからお話しさせていただいたものですが、1年から1年半の工事と、トンネルなどの3年から4年かかるものでは、違いが生じるかもしれませんので、来年度のアンケート調査において引き続き、意見聴取していきたいと思います。

(日本建設業連合会北陸支部)

冬期休止には、施工中には行えない、その年の実績を基に単価協議を行うほか、資料の準備、関係機関との協議など、監督員様との協議、検査準備も含めて進めている実態があると思います。

また、除雪対応も含めた災害協定を結ばせていただいている中、拠点となり得る場所として、一番近い現場を拠点と考えていくことになります。災害支援を考えれば、拠点となり得る場所も必要となりますし、冬期間であるからといって、機械を含めて全てを一度手放すのは難しいと思っています。単価協議、設計後の協議に対しての自治体との実務が施工者側に発生しているということもよく聞く話です。

(中日本高速道路(株) 金沢支社)

**皆様のご意見につきましては、本社にも伝えますので、進展がありましたら、来年のこの機会にでもお話をさせ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や、近年の資材価格・労務賃金の上昇に対応するため、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。
- ・4週8休の適用が進んでいますが、実際に契約工程が4週8休で計画されているかを受発注者双方で確認するため、契約工程算出結果の開示をお願いしたい。
- ・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。

・ウイークリースタンスやワンデーレスポンスの徹底を施工管理員の方々にご指導いただきたい。(現場では機能していない事例が見受けられるところ)

・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について、

・工事打合せの時間や頻度の削減をお願いしたい。

・定期的な異動に伴い、引継ぎが十分になされていないことにより、計画変更となることがあることから、十分な引継ぎをお願いしたい。

3点目、工事関係書類の効率化

・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体裁だけの修正や内容が重複する書類の提出を依頼される場合が見受けられるとの意見が上がり、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。

4点目、スライド条項の適用について、

・物流コスト上昇に伴う資機材価格の高騰や搬入搬出時間の制限等の影響による労務賃金の上昇しており、予定価への迅速な反映及び適切な時期でのスライド条項適用をお願いいたします。

時間外労働の上限規制により、労働時間の見直しがあることから、実勢価格に基づきスライド協議(資材、クレーン、生コン等)を行っているが、適切に反映されていないことから、実勢価格を適宜反映していただくよう、お願いしたい。

・僻地等においては、調達が困難な資材等もあることから、実勢価格を計上いただくよう、お願いしたい。(国土交通省で取組)

5点目、価格の開示について、

・実勢価格と公表価格の乖離を小さくするため、価格調査と価格公表のタイムラグを短くしていただくよう、お願いしたい。(生コン、骨材など)

・工事受注後、国交省では、開示請求を実施すると受注した工事における積算資料の開

示が可能となっておりますが、NEXCO工事では、工事終了後でなければ積算資料の開示がなされていないところです。積算資料を開示していただくことで新単価協議などが円滑に進むことが想定できますので、開示を可能としていただくよう、お願いしたい。

6点目、新単価協議について

・新単価協議を実施し、所定の手続きが終了した項目についても内容の見直しをしたいなどの理由から再協議、再度新単価設定をする旨がNEXCO様から通達され、対応しておりますが、合意した単価を条件変更が発生していないにも関わらず変更することについては、改善をお願いしたい。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

1点目の「適正な工期設定」については、

・NEXCO中日本の工事における「4週8休(現場閉所)」の取組みについては、R6.4以降の新規契約においては、工期単位の週休2日(閉所率28.5%以上)を標準として発注することとし、他産業と遜色のない建設業の働き方の実現に向け、週単位の週休2日(2日/7日)を原則とする取り組みを始めています。

しかしながら、交通規制を伴う工事等、社会的影響、交通管理者や降雨時近傍住民との協議結果等により、土日閉所による完全週休二日が困難な場合があるのも実情であり、それらの場合は工期単位の週休2日を設定しています。土日閉所による完全週休二日が実施できるよう、作業時間の短縮、社会的影響の低減が図られる新技術・新工法等の具体的な提案をしていただくとともに、土日作業が必要な工事については、適切な労務管理に努めていただくようお願いいたします。

なお、週休二日交代制適用工事の採用に関しては、導入する上で、交代要員となる技術者及び技能労働者が追加で必要となるため、大規模更新・修繕工事のような短期集中型の工事については既に多数の人員を地域外から集約していることもあり、建設業界の労働者数から見て交代制の導入判断は慎重にすべきと考えています。

・技術者不足が入札不調の大きな要因の一つとなっていることもあり、週休2日制の為に安易に人員増加を図るのではなく、生産性向上策と日数増加による対応を優先に対応を進めることで更なる入札不調リスクの増工にも配慮する必要があると考えています。

・R6.4以降の新規契約においては、工期単位の週休2日(閉所率28.5%以上)を標準として発注することとし、今般、他産業と遜色のない建設業の働き方の実現に向け、週単位の週休2日(2日/7日)を原則とする取り組みを始めております。また、契約工程算出結果の開示を行う予定はありませんが、工事全体の工期に関する考え方については、

「工期設定ガイドライン(令和7年7月)」の工種毎のガイドラインに基づき適切な計画

工期を設定しておりますので、契約締結後に監督員と工事受注者の皆様にて確認するなど、コミュニケーションに努めていただきますようお願いいたします。

・条件変更があった場合は、受発注者相互で工期延期の要否を確認する必要があるので、工事施工においては受発注者間のコミュニケーションが重要であることを社内研修も含めて周知を図っている。なお、工期延期については、発注者から一方的に指示されることが無いよう、受注者においても意見を付すなど相互の調整を図って頂きますようお願いいたします。

・工程管理情報の共有化については、土木工事共通仕様書にも明記しています。

H26.7 土木工事共通仕様書「設計・施工技術検討会議」を追加。

R3.7 土木工事共通仕様書「工事工程の管理」に以下を追加し、

「受発注者は、週間工程表を作成し、監督員と工事工程を共有するとともに、検査及び立会いの日程の調整に活用、また工事情報共有・保存システム（Kcube2）により週間工程表を監督員へ提出」としましたので、受発注者の情報共有のコミュニケーションツールとしてご活用願います。

・大型機械の導入やPC部材の採用などの省人化、効率化に向けた積極的にご提案いただくようお願いいたします。

・発注者として、長時間労働の是正や週休2日の確保など、建設業への時間外労働の上限規制適用により、環境整備に配慮した適正な工期での請負契約を締結する役割を担っていることは認識しており、適切な設計図書を作成と、関係機関との協議調整を行い、工事の手戻り等により後工程に影響を与えないよう鋭意努力をしております。各工種の一般的な工期設定に加え、工事着手前の設計図書照査期間の30日を含んだ準備期間、現場終了後の書類作成等を含む後片付け期間を60日確保、工期への影響事項・着手可能時期などの工期設定の条件となっているものを明確にするともに、週休二日を前提とした工事契約を行っており、必要な工期の確保や費用を計上しております。

・発注後も含め、適切な工事契約手続きが実施されるよう指導して参りますので、監督員と工事受注者の皆様とのコミュニケーションに努めていただきますようお願いいたします。

・当社は、設計変更ガイドライン（令和7年7月）や工事円滑化ガイドライン（令和6年3月）に示す通り、ワンデーレスポンス・ウィークリースタンスに向けた取り組みを進めているところですが、工事受注者アンケートにおいても、円滑なコミュニケーションが図られていない様子がうかがえることから、引き続き監督員側の対応について指導してまいります。

・工期設定ガイドラインにおいても示す通り、当社の積算においても雨休率（降雨・降雪・猛暑日等）は設定されておりますので、ご確認ください。

2点目の「工事打合せ等の効率化」については、

・2024年度からの時間外労働上限規制の建設業への適用については発注者側としても大きな課題と認識しております。

・受発注者間の打合せ、会議等においてはWeb会議を積極的に活用するよう「工事円滑化ガイドライン」にも記載しており、また、過去に実施した「働き方改革及び工事円滑化に向けた取り組み」に関するヒアリングにおいても、打ち合わせなどはWebの活用が増え、移動時間の削減などが図られている様子が確認されています。更なる展開に向けて引き続きご協力をお願いします。

・弊社の人事異動う引継ぎが十分になされていないことにより、受注者の皆様にご迷惑をおかけしているという事で、改めてお詫び申し上げます。施工方針決定後、工法変更等事務処理の速やかな実施を指導徹底しているところですが、監督員と工事受注者の皆様とのコミュニケーションも重要となって参りますので、引き続きご協力をお願いします。

3点目の「工事関係書類の効率化」については、

・過去に行った「働き方改革及び工事円滑化に向けた取り組み」に関する各受注者とのヒアリング時においても、一部工事にてKcube2と紙での二重提出を求められているような実態があったということを確認いたしました。引き続き、少しでも負担軽減につなげられるよう指導してまいります。

4点目の「スライド条項の適用」については、

・資機材価格、労務単価の変動については単価ファイルの改定を引き続き行っていくとともに、工事請負工事請負契約書第26条第5項において急激な物価変動に伴うインフレスライドに関する条項が定められております。適用される諸条件等はありませんが、工事の進捗状況や必要に応じて協議を行ってください。

・弊社の積算にあたっては、当社の単価ファイル（HP内で公表）、市販の材料価格が掲載されている資料などを用いて実施しております。また、これらで算出が難しい場合は、各種条件等を踏まえた材料単価も採用していることから、概ね実勢価格に近いものであると認識をしています。引き続き材料単価の調査に関し、協力要請があった場合にはご協力いただきたく、改めてお願いいたします。

5点目の「価格の開示」については、

・現在、材料単価は当社の単価ファイル（常時HP内閲覧可）および材料価格（定期調査

2回/年:4月および10月上旬頃、臨時調査 改札日の15日前)の公表を行っていますので、参考にしてください。

・同種の工事の設計額を類推することにもつながり、予定価格又は最低制限価格に近い金額での応札が可能となることから、入札・契約事務の適正な遂行に著しい支障を及ぼす恐れがあるため契約後速やかに開示及び公表はできません。また、新単価協議などを円滑に進めるうえでも、日頃から監督員と工事受注者の皆様のコミュニケーションも重要と考えております。ご理解のほどよろしくお願いいたします。

6点目の「新単価協議」については、

・「新単価」とは、契約書第25条第1項の規定により、施工条件が異なる場合、単価表に記載がない項目が生じた場合、その他単価表に寄ることが不適当な場合に、監督員と受注者が協議して定めるものとなっています。

そのため、一度決定した新単価であっても、監督員として指示すべき施工条件が変わる場合は、工事の変更指示を行い追加変更特記仕様書などに示される施工条件を変更した上で、新単価協議することが可能となります。引き続き、監督員側の対応については適切な事務手続きとなるよう指導してまいります。新単価となる施工条件等については監督員と工事受注者の皆様で確認をお願いします。

(日本建設業連合会北陸支部)

「契約工程算出結果の開示を行う予定はございません」との回答を頂きましたが、日建連アンケート結果では、「無理な投入セット数で計画されていた」、「歩掛が適切ではなかった」、「冬期積雪による休止期間が設定されていない」、「設計図書と現地条件の不整合による工事中断の発生」など、工程的に明らかに短かかったという意見が出ています。工程算出結果を明らかにしていただき、お互いに考え方を合わせて納得したうえで合意するため、根拠が必要になってくると考えています。

一方で、「その条件で受けたではないか」と言われるという話もよく聞きますが、時間が限られている応札時に質問する内容は技術提案に関するものと積算に関するものがほとんどであり、設計照査期間については受注後の期間と考えます。ご回答いただいた内容については、施工者にとっては、厳しい内容と考えますので、工程の根拠を開示していただきたいと考えています。例えば、こういった条件を見てなかった、現地の状況が異なっていたということもあると思いますので、そういうことから開示していただきたいと考えています。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

工事発注する際には、当然、現場を見て、設計図書を作成して発注しているところですが、積算で見込んだものと受注者様が考えられている工程と合わないことがあるのかなと感じ

たところでは、弊社としてもベースとして工種毎のガイドラインに基づき、計画工期を設定しており、実際に工事に入った後に、現場の条件が異なれば、必要となってくる資機材や工期が変更になることもありますので、監督員と協議いただき、ご対応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)

例えば、元々無理な工期設定だったという場合に、条件変更ではない、元々の設計のとおり、とされるご回答があった場合は、どのようなお考えで判断されるのかをお聞かせください。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

一概にこうだからということをお申し上げることは難しいと思いますが、NEXCOで積算するに当たって、必要な工期の算出については、積み上げて何日間という工期設定としています。設定するに当たっての積算条件は持っており、適切な設計・積算条件だったかどうかということについては、設計段階や施工計画の確認も行っておりますので、積算工程の考え方が明らかに間違っているとのご意見であれば、引き続きの協議と相互認識の擦り合わせが必要になってくるものと思います。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

契約書第18条の条件変更にあてはまれば変更になるのですが、ご意見があったように弊社の工程に無理があり、外的要因はなかったという場合でも、契約書に則ってしか変更することができません。弊社が5パーティーでできると考えていたが、3パーティーでしか施行できないと言われる場合、その原因はきっと何かあるはずであり、なぜ3パーティーでしか施行できないのかということ見つけて監督員と協議いただき、条件変更にあたるという資料を作るしかないと思います。何らかの条件があり現場対応できない場合は、どのような条件で計画された工程となっているのかを監督員とお話をさせていただき、その中で契約書第18条の条件変更を適用することが近道かなと思います。それでも解決しないということであれば、支社にご相談し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)

工期設定ガイドラインに基づき工程を設定されていると思いますが、相違がある場合は、設計はどう考えていたのかということをお聞きしたいと思っております。設計基準、設計の考え方として、こうやって積み上げているという考え方を示し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)

「工期延期については、発注者から一方的に指示されることが無いよう、受注者において

も意見を付すなど、相互の調整を図っていただきたい」との回答をいただきましたが、根拠についてお示しいただくことが、一番重要なポイントだと思いますので、ご検討をお願いいたします。

書類の簡素化については、現場からも簡素化がかなり進んでいるという回答とともに、遠隔現場も進んでいるとの意見は聞いています。その中でも工事書類のスリム化への取組み状況については、役割分担が明文化され、これに基づく実施が進んでいる回答が多くありました。しかし、一部の意見には役割分担の明文化はあるものの、設計照査後に必要と認められた資料や調査、設計変更に伴う図面や数量計算書、現場監督員様が監督職員様に提出する業務報告書類等の大半を受注者側で作成しているという意見もありましたので、現場監督員様に改めてご指導いただくようお願いいたします。

僻地における資材単価については、各県統一単価を使用されている場合が多いと思いますが、山地部は都市部と異なって、全く単価が違うことから、実勢価格を計上していただくようお願いいたします。契約書第26条の第5項では、急激な物価変動に伴うインフレスライドが認められていますが、実際に現地に乗り込んで調達するに当たって、明らかに違う単価となっているという実態があり、協議したいとの意見がアンケート結果にも示されていますので、ご配慮いただきたいと思います。

**(中日本高速道路(株)金沢支社)**

設計図書や業務報告書類などの資料作成についてご意見がありましたが、弊社としても注意を払っているところです。工事円滑化ガイドラインにて受注者側にお願いするものとNEXT CO側で作成するものについては、補助業務に含まれるか否かを明文化していますが、補助業務の範疇を超えられる業務を依頼されているということであれば、監督員と協議いただき、必要な費用を計上することができます。具体的にどういったことがあるかを教えていただきたいと思います。

**(中日本高速道路(株)金沢支社)**

僻地における資材価格の高騰についてご意見がありましたが、運搬費などが上乘せされて高騰していることもあると思います。内訳構成を資材納入業者に確認頂いて、それを基に監督員と協議していただければ、話もスムーズにできると思っています。

**(中日本高速道路(株)金沢支社)**

補助業務を受注者が対応しているとの話がありましたが、土木工事設計変更ガイドラインでは、発注者が対応するもの、受注者が対応するものを細かく分けて示しています。弊社でもアンケートを取ったところ、『国交省では図面変更は全て発注者が行っているが、中日本高速の仕事では、いまだに受注者側に求められる』という意見もあり、土木工事設計変更が

イドラインの内容をご存じではないのではないかというご意見も見られましたので、受注者の皆様も記載内容をよくご理解いただければと思います。

僻地における実勢価格についてのご意見がありましたが、積算における単価の算出は弊社でも調査を行うとともに社内の単価ファイルを活用して積み上げています。一方、総合評価方式では、工事費としてはもうちょっと高い金額が必要であるのに、価格点で点数を取るために少し安い金額で応札されているという声も聞いていますので、入札参加者が妥当と思える適正な価格で応札していただきたいと思っています。

(日本建設業連合会北陸支部)

補助業務の受発注者の役割分担については、しっかり勉強して周知していきたいと思いますが、実態としては、監督員様に説明するときに、この資料がないと説明できないのではないかとされた際には、作成せざるを得ないという話を聞いています。

僻地における資材の実勢価格については、入札の際の応札金額ということはありませんが、工期変更があった場合は、時期によって材料単価が違ってきます。技術提案する際も、例えばこの時期に工事が始まるから、この機械はどこから持ってくれば安くできるといった提案はしているところです。しかし、工期自体変わってくれば、その見込みが立たなくなり、機械も次の現場に移動したということにもなり、単価自体も変わってくることとなります。施工者も時期によっては安価となるような提案もしていますので、そういった点も含めてお話しさせていただきたいと思っています。

(日本建設業連合会北陸支部)

実勢価格と公表価格の乖離を小さくしていただきたいとの話をさせていただきましたが、新単価協議する際に、資材単価は4月に新しい年度の単価にメーカーが改定することが多く、前年度時点で現場の方は、新しい単価の見積もりをもらっています。しかし、NEXCO様では、その半年前のものが実勢単価となっており、その時点で半年の価格の乖離が出ている状況です。9月時点で来年4月時点の見積もりを徴収することができないのかという現場の声があります。例えば5月、6月に新単価協議が行われたとすれば、そのときに使われる単価は前年の9月の実勢単価しか使われていないのではないかと考えています。

新単価協議については、条件変更があればとのご回答がありましたが、現場の声としては、少し差があったのもう一回協議する、既済検査の際にこの単価が少し高いからもう一回見直すなどの対応が発注者から示されているということが、実際に起こっていると聞いていますので、改善をお願いします。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

新単価が当初から計画されていたものの代替である場合、材料が変わらないのであればそ

**の金額も有効なのではないかと思われる。全く新しいものを追加する場合は、そのときの指示をした時点の単価を使うということを基準として設定しています。**

(日本建設業連合会北陸支部)

急激な資材高騰局面でなければこの様な不満は出ないのかもしれませんが、実際には、実勢価格と公表価格には半年のタイムラグが生じ得るということです。

**(中日本高速道路(株) 金沢支社)**

**単価の再協議についてご意見がありました。先ほどのようなことであれば本来の新単価協議を行う前提条件とそぐわないものだと思います。そういった話があった場合には、我々の方にもご相談いただければ、適切な処理ができるよう指導していきたいと思ひます。**

### **【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。

・ 決められた内容を厳守していただくよう、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）』の旨に記載いただきたい。

3 点目、

・ 設計成果品に係る照査体制強化を目的に受発注者それぞれ 30 日間の照査・確認期間を設けることを「工事円滑化ガイドライン」に記載していただいておりますが、着手時に現場との乖離が生じており、照査の徹底をお願いしたい。

4 点目、

・ 当初の積算で考慮すべき項目が入っていない場合に、変更で追加できないといわれる場合がありますが、例えば、当初は主たる部分公告し、その後に仮設を変更する方法も考えられることから、適切な変更をお願いしたい。(足場が計上されていない場合等)

また、当初の条件と合わない項目について、工事変更指示の提出がなかなかされないことが多い中、施工承諾を求められることが多いことから、改善をお願いしたい。

- ・受注者の責によらない工期延期については、諸経費も含めて精算をお願いしたい。また工事一時中止も必要に応じてかけていただくよう、お願いしたい。）

(中日本高速道路(株) 金沢支社)

1点目の「工事内容変更等の補助業務」の具体的な範囲については、

- ・「工事内容変更等の補助業務」の具体的な範囲については、設計変更ガイドラインなどに「設計図書の訂正又は訂正に伴う補助業務」を章立するとともに、「工事円滑化ガイドラインにおいても同様に受注者の負担で実施すべき補助業務を具体的に示しております。また、受注者の負担で実施すべき補助業務の範囲を超えると考えられる事例についても具体例を掲げて記載しているので参考にしてください。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、必要な費用および工期を計上できますので、工事受注者の皆様においては、監督員とのコミュニケーションに努めていただきますようお願いいたします。

- ・過去に行った「働き方改革及び工事円滑化に向けた取り組み」に関する各受注者とのヒアリングや、しゅん功検査時のヒアリングなどにおいてそのような声は確認できなかったものの、引き続き、契約に基づく適切な補助業務の範囲を認識し、業務を進めるよう指導してまいります。

2点目の「設計、用地や関係機関協議が未了な状態での発注」については、

- ・設計図書の作成に際しては、現地調査及び関係機関協議を事前に行い、不確定要素を排除したうえで施工計画を立案し、設計図書の条件を明示しています。また、解決未了の案件については解決見込み時期を記載するなどの対応を行っております。

3点目の「照査の徹底」については、

- ・設計図書の照査は受注者に義務付けているものです。工事円滑ガイドラインや工期設定ガイドラインにも示す通り、各工種の一般的な工期設定に加え、工事着手前の設計図書照査期間30日を含んだ準備期間を設定することとしており、併せて、現場終了後の書類作成等を含む後片付け期間を60日確保、工期への影響事項・着手可能時期などの工期設定の条件となっているものを明確にするなどの取組みも行ってまいります。

- ・設計成果品に対する照査は、設計に誤りがないか、現地との齟齬が無いかなどを確認していただくため、ある程度の期間が見込まれることは認識しております。引き続き監督員側の対応について指導してまいりますので、工事受注者の皆様においては、

監督員とのコミュニケーションに努めていただきますようお願いいたします。

4点目の「変更契約」については、

・受注者の責によらない事由を原因とした工期の延長については、契約書第22条の規定に基づき、受注者から工期延期の請求することができることとなっており、発注者は必要に応じて工期を延長、請負代金額について必要と認められる変更を行う事となっています。また、工事一時中止については、状況を踏まえて都度の判断が必要になると思われることから、工事受注者の皆様においては、適切な事務手続きが進められるよう、監督員とのコミュニケーションに努めていただきますようお願いいたします。

### 【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、

- ・コスト比較により採用を判断されていると思われるが、バリューフォーマネーの考え方を取り入れていただくよう、お願いしたい。
- ・橋脚躯体についてもプレキャストを採用していただくよう、お願いしたい。

2点目、新技術・新工法を現場に実装し生産性を上げていくことは重要であり、ICT活用工事やBIM/CIMの原則導入とともに、受注者提案による新技術・新工法の現場への導入をお願いしたい。また、発注者が必要経費を負担する制度としていただきたい。

- ・技術者の不足もあり、トンネル工事の完全自動化実現のためモデル工事を発注していただきたい。
- ・VE提案を採用していただくよう、お願いしたい。

3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。

山間部などの通信未整備地域での衛星通信などの通信環境整備費用を計上していただきたい。(トンネル工事)

- ・安全対策だけではなく、「生産性向上に寄与するICT技術並びに自動化施工技術への費用計上」をお願いしたい。(現状請負金額の1%まで)

- ・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

#### (中日本高速道路(株) 金沢支社)

1点目の「当初設計におけるPCa部材の採用」や「設計変更における積極的なPCa並びに自動化施工技術等の活用」については、

- ・東海北陸自動車道4車線化事業や高速道路リニューアルプロジェクトなどは大規模規制が伴うことから、単純な建設コストだけではなく、施工性・安全性・将来的な維持管理などを踏まえた比較検討を行い、施工計画を立案し、工事発注を行っております。また、環境負荷低減においても、使用する資機材の選定などに配慮した取り組みを進めてきているところです。ライフサイクルコストの低減、品質確保、工程短縮などにつながる効果的な施工方法や資材等がありましたら、積極的にご提案いただきますようお願いいたします。

- ・従前より構造物におけるPC部材の採用を推進し、現場における生産性向上を図っている。(例:大規模更新・修繕事業における橋梁床版・地覆・壁高欄など)

- ・また受注者自らの都合により工事目的物の形状寸法又は材料規格について変更を必要とする場合は、上限価格の範囲内で変更出来る旨、共通仕様書で規定しており、設計変更にも柔軟に対応している。

- ・橋脚躯体に対する新たなプレキャスト製品を用いた新たな工法等がございましたら、積極的にご提案いただきますようお願いいたします。

2点目の「新技術・新工法」については、

- ・当社では、2025年7月よりi-Constructionを全面展開することといたしました。

「ICT施工」「遠隔臨場」「BIM/CIM」を活用することで、調査・設計から施工・検

査、さらには維持管理・更新までのすべてのプロセスにおける建設生産・管理システムを効率化、高度化、省人化し生産性向上を図ります。その中で、BIG/GIMでは「i-Construction2.0」（国土交通省）にて目標とされている2040年度までの建設現場のオートメーション化へとつながる取り組みとして省人化および高度化を目指します。そのためには、受注者の皆様のご支援も必要となりますので、引き続きご協力をよろしくお願いいたします。

- ・受注者の選択した材料承諾または施工承諾による金額が発注者の工法による金額より安価になる場合は、受注者にVE提案の手続きについて意思確認を行い、提案の意思がある場合は、土木工事共通仕様書1-67-3の規定により手続きを行うことができます。採用にあたっては、監督員と工事受注者の皆様で確認をお願いします。

3点目の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は、

- ・R2.6に建設事業及び保全事業において遠隔臨場可能な立会項目で試行を開始し、R4.4からは建設事業及び保全事業において遠隔臨場可能な立会い項目に対し実施することが可能となっていますので、適切に施工計画を策定し積極的に活用いただくよう、監督員と協議調整をお願いいたします。

- ・遠隔臨場実施要領に基づき、実際に現場で行う手順やルールについて施工計画書に明記する等、事前に協議調整を行う事で手戻りは少なくなると考えている。

- ・なお、施工管理員ごとに判断の差異が生じないように引き続き現地の指導を図っていく。

- ・現場における通信環境は諸条件により異なることが想定されますが、昨今では山間であっても通信会社より提供されているサービスを活用することが可能となってきておりますので、引き続き情報交換をさせていただき、必要に応じて要領の見直しを検討したい。

- ・「工事情報共有・保存システム(Kcube2)」を活用し、受注者との情報共有の電子データ化による効率化に取り組んでいる。

- ・工事関係書類は、Kcube2により電子データで提出する旨を土木工事共通仕様書で規定。

- ・土木工事関係書類提出マニュアルに提出書類一覧を明示して、受発注者間で提出方法を確認することで、用紙と電子データとの二重提出を防止。

- ・現場における好事例・不適切事例を「現場管理の留意点」として記載することで、組織・人による判断の相違を解消するよう努めている。

(日本建設業連合会北陸支部)

プレキャスト化に関して「ライフサイクルコストの低減、品質確保、工程短縮につながるように」とのご回答をいただきましたが、アンケート結果では、働き方改革による技術者不足、また、安全性の観点からプレキャスト製品の活用を進めるべきとの意見が上がっています。コスト面の比較により採用を判断されているとの意見もあり、働き方改革による省人化の観点からもプレキャスト製品の活用拡大をお願いいたします。

遠隔臨場を進めていただいている状況ですが、山間地などの通信未整備地域においては、能登半島地震対応を契機に普及したスターリンクを用いるなど、通信環境の整備と費用負担について協議させていただくようお願いいたします。ICT 技術を活用するためには、高速の通信環境が必要となっているところです。

**(中日本高速道路(株) 金沢支社)**

**今直ぐに具体的に回答することはできませんが、頂いたご意見を本社にも伝えるとともに、ご意見を踏まえながら進めていきたいと思っております。**

**(中日本高速道路(株) 金沢支社)**

**VE提案を採用してもらいたいのご意見がありましたが、金沢支社においては、昨年からはVE提案を受け付け、採用しているところであり、今後も積極的に採用していきたいと考えております。また、施工技術競争型総合評価方式では、入札の際に技術提案の中でVE提案による技術提案が採用された場合は、技術評価点が20パーセントアップするといったこともありますので、積極的にVE提案することが出来ると思っております。**

(日本建設業連合会北陸支部)

VE提案については、我々としてもアイデアがありますが、採用し辛いとの話もお聞きしておりましたので、お話しさせていただきました。積極的に採用していただけるとのご回答をいただいたの、業界に対してお考えを発信していただくよう、お願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部：小川副委員長)

プレキャストに関しては、弊社工事におきまして、L型プレキャストに変更いただき、工期内に工事を終えることができたという事例があり、有難いと思っておりますので、ご報告いたします。今後の竣工を迎える現場でも取り入れていただきますよう、お願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部)

新技術・新工法の採用について前向きなご回答を頂き、有難うございました。弊社の現場におきましても、工事や安全に関する提案を受け入れていただいております。特記仕様書に工事中の事故防止対策に関する新技術の記載がありますが、工事事務所様の中では、その部分でしかみることができないという話も聞いておりますので、柔軟な運用ができるように契

約図書の改善をお願いしたいと思います。

**(中日本高速道路(株) 金沢支社)**

ご意見があったとおり、現場の作業中の安全確保に向けての費用といったところは仕様書上で計上できることとなっていますので、まずは現場の安全確保に向けた取組みというところを積極的にご対応いただきたいと思います。

**【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。

**(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、

- ・CCUSの積極的採用を推進する上で、R3.2に通達を発出し、受注者希望で実施出来ることとしたほか、費用の対象項目と計上方法について周知。
- ・更に、R6.7月版以降の土木工事共通仕様書を適用する工事において、「CCUSを活用すること」と改定しております。

**【参考】R7.3末時点の活用状況**

会社全体:262/581(45%)・・・金沢支社43/98(44%)

上記の内訳:建設事業70/146(48%)、保全事業192/435(44%)

**【全体を通して】**

(日本建設業連合会北陸支部)

現在NEXCO中日本様で現場の安全遵守のため、ハイウェイ・エンジニアリング様が週1回巡回されるシステムとなっていると聞いています。それ以外にも抜き打ち的に、NEXCO金沢支社様等がパトロールに来られます。午前1回、午後1回と同じ日にパトロールに来られる場合もあり、職員がずっと同行する状況がありますが、同日は避けていただきたいと思います。若しくは、抜き打ちパトロールとして全員で週1回という形にはできないかという現場からの意見がありました。

工事関係書類について、「Kcube2での提出を土木工事共通仕様書で規定している」と

のご回答がありましたが、現場からの意見として、立会の際の報告については、その結果に対するサインをもらった調書をKcube2で再度報告することとなっているとのことでした。それ以外にも試験結果管理報告書については、立会いの下で検査をしたものと、それを整理したものを、同じようにKcube2でアップする必要があると聞いていますが、同じものを2回提出することになると思っています。この辺については、一度、監督員とお話しさせていただければと思っています。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

安全パトロールの件については、月1回くらいの頻度で各事務所管内の現場を支社と事務所の社員・受注者で実施しています。また、安全品質巡回については、毎週、各事務所の規制内で作業している現場を確認しています。抜き打ちのパトロールについては承知していませんが、ご意見があったような同じ日の午前午後で行うことは避けるよう、事務所に伝えていきたいと思っています。

Kcube2での工事書類の提出については、各種基準・要領・仕様書などで縛りがあるものについては提出いただくこととなりますが、こういったものを出さなければならない、どういう出し方をするのかということもKcube2のFAQに記載がありますので、ご確認ください。

(中日本高速道路(株)金沢支社)

紙で提出した後に、再度、Kcube2に登録せよといった話が未だにあるとすれば、弊社内でも明確に否定しています。ご意見があったことについては、立会報告と試験結果報告という、似たような別々の報告書を出さなければならない、というお話だと認識していますが、書類を減らすという観点での議論は内部でも実施しているところです。そういったことについて具体的にお教えいただければ、検討の俎上に載せていきたいと考えています。

以上



(日建連北陸支部出席者)

契約積算・技術委員長	木村淳二				
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	神戸隆幸
		田辺理一郎	横川泰希	中田愼一	平川潤一
		高田 健	渡邊浩匡	木村憲二郎	中林 学
	事務局長	三澤正人			