

■ 平成 30 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：平成 30 年 9 月 20 日（木）

場所：興和ビル 10 階会議室

（中日本高速道路（株）金沢支社出席者）

保全・サービス事業部長 伊藤公一 環境・技術管理部長 榊原和成
保全チームリーダー 岩井清彦 環境・技術チームリーダー 木ノ瀬逸郎
環境・技術チームサブリーダー 桑原伸夫 （敬称略）



■ あいさつ

（NEXCO中日本金沢支社：伊藤保全・サービス事業部長）

本日は、意見交換を設けていただきありがとうございます。平素からNEXCO中日本の、建設事業、保全事業に対し、ご協力ご理解をいただき、ありがとうございます。

ここにきて大規模な自然災害がたくさん発生しております。金沢支社の管内は、それほど大きな被害事象は発生しておりませんが、いつ何時大きな災害に見舞われるかわからないという状況です。日建連の北陸支部様とは平成 26 年に大規模災害時の応急支援の協定を締結いただいています。何かありましたら、その節はよろしく願いいたしたいと思います。せつかくの機会ですのでNEXCOを取り巻く情勢を2点ほどご説明いたします。

1 点目は建設事業です。私は去年の 6 月末までに名古屋の本社の建設企画部におりまして、建設の統括をいたしておりました。その時点では管内の建設事業は平成 32 年から平成 34 年

頃には終わってしまうのではないかという状況でしたが、今般、この7月に社会資本整備審議会の幹線道路部会で、寺島実郎さんが部会長ですが、その中で東京大阪間の幹線道路は全国の道路延長の7パーセントしかない中で、貨物の輸送量は全国の47パーセントを占めているという状況から大動脈をしっかり整備していかないといけないということで、新東名、新名神の6車線化が相当進むのではないかという動きがあります。

一方で、暫定2車線の高速道路については全国に1,000キロ以上あるのですが、そのうち速度低下が著しい、あるいは危機管理上必要だという路線を合わせて600キロは早期に整備すべきとの答申が出されました。これらが動き出しますと建設業界も随分と復活してくると思っています。

2点目は平成27年から15年間かけて既存の道路のリニューアルは、高速道路3会社にそれぞれ1兆円の予算で整備をしていくこととなります。5年の区切りに前期、中期、後期と三つの区分けで、例えば中日本ですと1兆円ありますので2,000億円、4,000億円、4,000億円で計画はしていましたが、特に東京、名古屋辺りの交通量が多いところで帰省時に大きな渋滞を出してはいけないということからいろいろ計画しているところですが、今後、本格的に動き出すと建設業事業、保全事業も相当仕事量が出てきますので、ぜひ皆様方に参画をしていただきたいなと思っています。

仕事量が増えていきますので、皆さんも仕事のしやすさで選ばれるのではないかなと思っており、できるだけ中日本の工事を受注していただくように、いろいろと配慮をしています。今日の意見交換の中で、その辺もご紹介できたらいいなとは思っています。1時間半の会議ですが、ぜひ皆様方のご意見を聞かせていただいて、さらに私どもが皆さん方にとって受注しやすいような環境を作っていけるような会議にしたいと思います。

(日本建設業連合会：西岡委員長)

本日は、お忙しい中、伊藤保全・サービス事業部長様、榊原環境・技術管理部長をはじめ、幹部の皆様にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、遠路新潟までわざわざ来ていただきまして、本当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とご協力をいただきまして、誠に感謝しております。厚くお礼を申し上げます。

こうして中日本金沢支部の皆様と5回目となります意見交換会が開かれますことを、誠に嬉しく思う次第でございます。日頃より御社の管内安全協議会への参画や、日建連本部との意見交換会のご出席、また、平成26年度7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きたいと思っています。また、我々は当然建設業で皆様の安心安全を守り、災害時に出動するというのが使命だと思っていますので、先ほど伊藤部長様からも言っていただきましたが、何かありましたら、すぐに連絡いただけ

れば万全の体制で取り組みたいと思っています。

建設業界におきましては、政府による積極的な方針のもとで、今日も新聞に出ていましたけれども、覚悟をもって建設事業の着実な遂行に加えて、働き方改革、それから生産性向上、生産性革命を強力に推進し、担い手の世代交代に確固たる道筋をつける必要に迫られている状況です。

このため、日建連では週休2日の実現、建設キャリアアップシステムの普及・推進を平成30年度の事業方針、事業計画における二つを柱として位置づけまして、業界の命運をかけて取り組むという姿勢を明確に打ち出している次第です。我々の業界を、業界全体の自助努力、これも当然行うものなのですが、これはもとより発注者様の皆様に対し、この週休2日が可能になるような環境づくりをお願いしている次第です。

このことから、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も条件下での受注契約ができますとともに、さらなる現場の生産性向上に向けた取り組みをいただきますよう、引き続きご検討をお願いしたいという次第です。

本日は、今年度の事業計画等についてお聞かせいただいて、予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を交換させていただきたいと思っています。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います。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賜りますようお願いいたします。



■平成30年度における金沢支社管内の事業計画について

(NEXCO中日本金沢支社)

平成30年度、支社管内の事業計画について、お配りの事業概要に沿って説明いたします。NEXCO中日本の管理延長約2,100キロ、うち金沢支社は主に富山・石川・福井の北陸3県と、岐阜・滋賀の一部の延長約340キロを管理しています。

続きまして、中日本では、チャレンジVということで2016年から2020年度までの利用についての経営理念、基本姿勢、経営方針、安全行動指針、CS行動指針等を定めて事業を推進しているところです。笹子トンネルの天井板落下事故という痛ましい事故があったことから、安全に関して五つの大きな努力方針を命題に掲げて持続的な取り組み等を行っています。金沢支社においても毎朝取り組み方針を唱和をしているところです。

支社の事業計画ですが、「より科学的・合理的かつ説明できる保全により、お客様をはじめとする第三者と社員の命を守る」という基本方針を掲げています。今年度、2018年度の重点施策としまして、まず構造物及び設備損傷の計画的改善、対策が必要という損傷A判定の計画的な削減、特定更新と工事の着実な推進、冬季交通の確保ということです。今冬の北陸地方における大雪により大変ご迷惑をおかけしたことから、今年度につきましては重点施策として掲げています。

その他の施策では、暫定2車線である東海北陸自動車道の小矢部砺波ジャンクションから城端トンネル北坑口間のうち約10キロで付加車線の工事を行います。すでに工事が一部着手しており、今年度から本格的に工事を実施していくこととしています。

スマートICについては、整備済み箇所は10か所です。富山県の上市町の上市スマートICについては調査設計中でして、今年度、工事の公告の予定です。供用につきましては、2020年度内を目指しています。

続きまして、ロッキング橋脚を有する橋梁の耐震事業です。先般の熊本地震の際にロッキング橋脚で高速道路の上のオーバブリッジが地震で倒壊したという事例を踏まえまして、ロッキングピアの耐震補強を進めています。主にICの橋が該当しており、鋭意、工事を進めているところです。また、交通事故防止対策としまして、暫定2車線区間の正面衝突の事故防止ということで、センターのポールに代わってワイヤーロープの設置工事も現在、鋭意進めているところです。

今年度の発注計画ですが、金沢支社管内100件を予定しています。現在まで、契約中工事が13件あり、契約手続き中のものが22件という進捗状況となっています。事業計画については以上です。

■大規模更新・修繕工事について

(日本建設業連合会北陸支部)

これまでの大規模更新・修繕工事の実施におきまして、発注形態あるいは交通規制に伴う施工体制等の中での課題並びに今後の実施計画と発注見通しにつきまして、お聞かせいただきたいと思っております。

(NEXCO中日本金沢支社)

大規模更新・修繕工事については、高速道路の資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会というものを平成26年の報告書に上っています。これは我々が過去やっていたのは部分的な補修を繰り返すことで構造物が発揮する性能を建設当初の状態に復元することを期待してやっていたところがあります。しかし、この報告書から見えてきたのは、現状では経年を増していくことで一因となる劣化に伴う変状が顕著なところが見られています。一定の要件に該当する構造物については従前の知見と異なり、部分的な補修を繰り返しても発揮する性能はやはり低下していくということで新たな認識をしているところです。いずれこのままいくと所要の性能を発揮することができなくなると予測されるということが報告書で上っています。

構造物の長寿命化及び第三者被害等の観点から踏まえた予防保全の見解が必要であるという答申があります。先ほどの笹子トンネルの事故以来、予防保全についての新たな考えで体制を立て直したこともあり、報告書に従って進めているという形です。

2015年から15年までの費用については、大規模更新と大規模修繕に分かれており、大規模更新については橋梁の床版の取り替えということになります。更新とは既存のものを一回取っ払って新たに構築するという事です。修繕については、今までの維持・補修とは違って予防保全という考えが入っていますので、これから先も健全に使えるよう修繕を少し補強していくことになっています。

大規模修繕につきましては、それ以外の橋梁の床版の高性能床版防水、これは古い基準で作られたものは床版に防水工が施していないために、冬季に塩を撒きますとコンクリートに悪影響を与えていることがあります。この床版防水工が予防保全の一つになってきます。桁については、桁の補強ということになっています。

橋梁の他に土構造物、盛土、切土、グラウンドアンカーであれば平成4年以前のアンカーは、新たに更新するという動きがあります。水抜き工は法面の排水が大切だということで浸透水排除対策として新たな排水対策を実施することになっています。

それから、トンネルも矢板工法で造った従来型トンネルに対してインバートを設置して補強する話があります。

金沢支社には、富山保全・サービスセンター、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四つの保全・サービスセンターがあります。

金沢支社の大規模更新・修繕事業については、2015年から約1兆円の実施をしていきます。その中で、大規模更新・修繕のうち床版取り替え・補修については、富山保全・サービスセンターが大体半分を占めているということになっています。

橋梁の桁の補強については、金沢保全・サービスセンターが小松から美川の沿岸部が主な対象となっています。更新事業の現在の工事状況については、今年の7月に福井県内の太田高架橋の床版取り替えを実施しています。足場の設置、中央分離帯の改良、対面通行規制で実施しています。やはり供用している高速道路工事を実施していきますので、どうしても、できるだけ止めずに社会的影響を少なくすることが大きな課題になっていて対面通行で実施させていただきます。

今年の5月に契約している魚津・黒部間については、来年度、床版取り替え工事を対面交通により実施しようということで詳細設計をしている状況です。今年度は床版取り替え以外の橋梁で高性能床版防水工を施工する予定となっています。

対面通行の規制に合わせて、先ほどの諸施策をA判定損傷だった高速道路の補修工事だったり、を工事箇所の周辺を合わせてやるようにしています。これで効率的な業務にしようと模索しながらの施工になっています。

床版防水工は、床版と舗装の間に床版防水層というものを入れます。ただ、床版だけではなくて壁高欄の下部及び桁端部での漏水でコンクリートの損傷を与えるということがありますので、気を遣いながら床版補修をやっています。

橋梁の桁補強については、橋梁全体を塗膜により被覆することで劣化因子の浸透を防ぐ方法を採用しています。それから、外ケーブルによる補強です。ケーブルに緊張力を与え、橋梁全体の体力回復を構築するといったやり方をやっていくことになります。

次に、トンネルの大規模修繕については、覆工が悪いところは覆工コンクリートで補修し、盤膨れなどの変状が起こっているところはインバートを設置していくということになります。進め方としては、トンネル更新事業の計画検討業務を発注して、有識者を含めた検討会を立ち上げて具体的な方針を策定していこうと考えています。

土構造物で切土法面の更新工事につきましては、金沢森本～小矢部 I C間の法面更新工事を平成28年5月に発注し、昨年度に竣工しています。集水ますであつたり、のり面小段排水の断面確保であつたり、先ほど大規模修繕の中の排水の関係についてもこちらをやり直しているという形になります。今年度、用排水溝関係の取り替え、跳水対策としての法面シール工

を、金沢保全・サービスセンターで2件、敦賀保全・サービスセンターで1件の工事を発注していこうと準備しています。法面对策については、山岳部については敦賀保全・サービスセンター、真ん中は金沢保全・サービスセンターが数量的には多くなっています。

また、北陸自動車道のアンカー自体も古い基準で施工されているところがありますので、今年度は調査をして結果がまとまり次第、来年度以降の工事を発注していきたいと考えています。



■ 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なものと考えております。工事施工の円滑化等においては、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おりますので、工程調整部会等の積極的な取り組みをお願いいたします。

また、昨年7月に策定された「土木関係書類提出マニュアル」の現場の浸透状況につきましてお聞かせいただきたいと思います。

(NE XCO中日本金沢支社)

工事の円滑化の取り組みについては、対応マニュアルを整備して全社的に取り組みを行っている状況です。マニュアルとしては、「土木工事請負契約における設計変更ガイドライン」、「工事一時中止ガイドライン」があります。そのほかに、「設計・施工技術検討会議」についてのガイドラインというものも整備しているところです。また、工程管理業務の共有化については、今年の7月に土木工事共通仕様書を改定しました。その中に、工事工程に影響を及ぼす条件や、その対応者を明示する旨を書き添えている中で、工事工程の手戻りを排除することで工事の適正な進捗管理を監督するよう、工程情報の受発注者共同管理について追加しています。その旨も設計変更ガイドラインにも記載しました。

お配りしている設計変更ガイドラインの巻末資料に設計変更の判断事例として42事例を追加しておりますのでご利用いただけたらと思います。

今回、新単価や変更単価、工期変更とか各種変更に係る事務手続きの流れを今回明示したところでした。受発注者間相互の事務手続きの進捗状況の把握が可能となることから、工事の管理の遅延を防止するようにしました。

平成23年4月に制定し、この7月の改定で4回目となります。受発注者間のコミュニケーションの活性化の推進、割掛項目の内容や透明性のさらなる向上のための割掛対象表、内訳書の作成などを順次追加してきました。当社としましては、受発注者と相互に意見交換を行うこととし、工事の円滑化、品質向上に取り組んでいるところです。

土木工事関係書類提出マニュアルにつきましては、昨年7月に制定しています。金沢支社としまして、管内の現地事務所の社員及び管理員を対象とした説明会を昨年10月に開催しています。12月には、受注者、あとは福井県、石川県、富山県などの建設業界の皆様を対象とした説明会も実施しています。

今後、継続的に説明会を実施し、受注者、発注者ともに当マニュアル及び設計変更ガイドラインでの利活用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)

先ほどの受発注者の共同管理について追加したというお話がありました。これについてはガイドラインが改定されて、ホームページ等にアップされているのでしょうか。

(NE XCO中日本金沢支社)

設計変更のガイドラインはホームページにもアップされて見られます。それから、共通仕様書も今回改定になりましたので、ご覧いただきたいと思います。

■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

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まして、その方針や状況についてお聞かせいただきたいと思います。

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、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が、契約時における条件明示により受発注者間のスムーズな協議が期待されると思われませんが、それらの展開状況についてお聞かせください。

また、「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があれば非常により分かりやすいという点もございますが、そういった事例集の作成についてお考え等がございましたらお聞かせいただきたいと思います。

(NE XCO中日本金沢支社)

積算条件の明示につきましては、設計変更のガイドラインの中に記載しています。これも

皆様のご意見を伺いながら内容を改定していこうと思っています。積算条件が非常に不明確という指摘も多く、割掛という名称は多分、旧道路公団独自なものかと思いますが、平成 27 年 7 月から入札参加者に対して当初の割掛の考え方、数量、期間につきまして、参考図書として明示し配布を始めたところであり、平成 28 年 7 月に設計変更ガイドラインの一部を改定し割掛の明示についても追加してあります。

工事内容変更等の補助業務ですが、具体的な範囲につきましては、やはり設計変更ガイドラインの中に「設計図書の訂正または訂正に伴う補助業務」ということを章立てしています。その中に、受注者の負担で業務を実施すべき補助業務を具体的に示しています。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事例についても具体例を掲げて記載しています。これもガイドラインを見ていただければ分かります。

■現場の生産性向上について

(日本建設業連合会北陸支部)

生産性向上につきましては、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、我々の自助努力は欠かせない取り組みと考えております。こういう中で、国交省においては i - C o n s t r u c t i o n、いわゆる ICT 技術の活用、規格の標準化、施工時期の平準化の推進・普及などに取り組んでいるところでございますが、これらについて貴社の取り組み方針等がありましたらお聞かせください。

また、北陸の寒冷地の地域特性等を踏まえ、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取り組みの方針等がございましたらお聞かせいただきたいと思います。
(NEXCO 中日本金沢支社)

建設業界の担い手確保、すなわち技術者の確保・育成及び活用については、平成 25 年 2 月から一般競争入札工事において企業及び配置技術者の参加要件に係る期間の拡大を実施しています。さらに、平成 26 年 3 月以降ですが、配置技術者の専任制や交替要員の設定を緩和しています。賃金の改定については、平成 26 年 2 月から公共事業の設計労務単価の急激な上昇に対応して、毎年度末、2 月もしくは 3 月に定期的に単価を見直しています。翌年度単価の早期適用を図っているところです。

社会保険の加入促進については、昨年 12 月、当社としまして社会保険等加入状況確認マニュアルを制定しました。これは、建設業に従事する技能労働者の処遇の向上を図り、建設業の持続的な発展に必要な人材確保の観点から社会保険等の未加入対策のさらなる拡大を図るものです。

ICT技術の活用につきましては、当社としましては国土交通省が推奨しております i-Construction の指針を踏まえ、積極的に導入していく方針です。

当社といたしましても平成 29 年 3 月に ICT を活用した土工工事の実施要領案を定めたところですが、当支社には対象工事はありませんが、既に発注している土工工事において先行導入していますので、今後、実施状況を検証した上で、本格導入に向けたいろいろな整備を行う予定でいます。

施工時期の標準化については、予算の配分時期の制約、冬季の施工が困難であるということとは認識しています。一部、冬季に施工できない工事等に関しては、早期発注による対応を行っているところです。

プレキャスト部材の活用につきましては、大規模修繕・大規模更新の事業で、床版取り替え工事においてプレキャスト床版の使用が基本となっています。その他の部材につきましても、国の実施状況を踏まえながら検討していきたいと考えています。

(日本建設業連合会北陸支部)

毎年度の労務単価について見直しについては、国の見直しを受けてのところが大きいのでしょうか。独自の調査で見直しているという状況でしょうか。

(NEXCO 中日本金沢支社)

基本は、国準拠です。国も毎年平成 26 年以降 2 月・3 月にはやっていると思いますので、それに準じて当社も見直しを行っています。

■施工管理の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 閉所を重要課題として取り組んでいるところでございます。若干不足しますと、昨年 12 月に週休 2 日実現行動計画というものを作成いたしまして、昨年度より 5 年間で計画期間として定めているところでございます。2019 年度末までに 4 週 6 閉所、2021 年度末までに 4 週 8 閉所という、それぞれの目標を掲げて、現在、第 2 土曜日を統一閉所という形で運動を始めているところです。貴社においては、他機関と比べ、独特な施工管理・品質管理を行っていますが、いわゆる担い手 3 法の改正趣旨を踏まえつつ、今後さらに建設現場の効率化を図るための具体的な方策等がございましたらお聞かせいただきたいと思います。

(NEXCO 中日本金沢支社)

中日本高速としても 4 週 8 休に向けた話も出ていますが、その基準類を整備すべく環境の整備を順次行っているところです。

4週8休に対応した適正な工期設定を行うことで、今年度、工事工程の作成の手引き、これは橋梁編だけ制定しています。この橋梁の手引きについては、あくまでも標準的な建設工事をイメージして活用するものであり、特定更新の床版取り替えとか規制が絡むような工事においては現在、活用できない状況です。今後、橋梁だけではなくて一般的な建設工事に対応した舗装、修繕等についても順次、制定していきたいと考えています。

設計要領、施工管理の品質基準については、NEXCOグループで調査・研究、試験施工などで得られたデータの知見をもとに、安全性の向上、生産性の向上、品質の向上、サービスの向上等の観点から改定をしています。昨年の7月に大幅な改定があり、コンクリート施工管理要領を大幅に改定しました。これは従来から打設規模の小さなものの品質管理が過度になっているのではないかとことから、試験頻度の見直しや立ち会い項目の削減について改定しています。また、スランプの試験頻度についても従来からの改定になっています。現行は、5台の試験を行っていたものを最初の1台のみに緩和し、圧縮強度の確認試験においても7日強度については受注者保管に変更しています。28日強度についても基本的に立ち会いはせずに書類の提出のみに条件を緩和しています。あとは壁高欄についてはスランプの見直しや高性能減水剤の使用というものを標準化したことで施工性も向上しています。

最後になりますけれども、コンクリート構造物の配筋で、機械式鉄筋定着工を標準としたことで、新たな品質基準を制定しています。機械式鉄筋定着方式を採用したことで、鉄筋の配筋作業が向上したのではないかと考えています。

今後、コンクリート系だけではなく土工工事、トンネル工事、舗装工事等についても施工管理要領について同様な見直しを検討しているところです。

(日本建設業連合会北陸支部)

休日確保に関連して、今まではあまり基本工程の考え方の詳しいところが、開示されなかったところなのですが、国交省は基本的に週休2日、4週8休をベースにして機械のセットやいろいろな考え方を明示した工程を示してもらっていますが、NEXCO中日本さんでは基本行程をどういった形で設定されているのかお伺いしたいと思います。

(NEXCO中日本金沢支社)

中日本高速道路としましては、まだ4週8休を採用するまでには至っていない状況です。その対応をすべく共通仕様書、契約書、それに付随する施工管理要領も然りですが、4週8休に移行すべく環境整備をやっているところです。工事工程の作成の手引き橋梁編は、完成していますが、これを採用して工事をやったという情報はまだ聞いていません。来年以降になるかと思いますが、舗装とかその他の工事にも、工事工程の作成の手引きを採用して4週8休で試験施工みたいなことはやるようなことは聞いています。本格採用には、まだ先にな

るかと思えます。

(日本建設業連合会北陸支部)

担い手確保のところで4週8休の取り組みということで、日建連でも紹介しましたように2021年に4週8休を実現する目標を掲げていますが、そういう取り組みはNEXCOさんでもやられているとご説明がありましたが、NEXCOさんでやられているものは、一般的な建設工事のことですよね。通常の工事ばかりに従事する建設作業員ばかりではないわけで、特に、NEXCOさんの場合の大規模修繕で働く人たちに関しては、4週8休みたいな工程管理ではないと思うのですが、要はイレギュラーなところでの労働者に対する年間労働時間とか、年間での休日の確保とか、そういう取り組みについて考えてはいないのでしょうか。

(NEXCO中日本金沢支社)

工事工程の作成の手引きというのは一般的な建設工事を考えていて、イレギュラーな大規模更新のように規制の中での工事にまでも考えが及んでいないと思います。いただいた意見を受けまして、本社にもその旨を伝えていきたいと考えています。

(NEXCO中日本金沢支社)

確かに一般的な建設工事に関しては、将来的には4週8休というのは大事だと思っておりますが、リニューアル工事のように供用区間を規制した形で施工する場合には、やはり工期の短縮も非常に大事でして、例えば、太田高架橋という橋を、前田建設工業にやっていただいたのですが、この工事で初めて床版プラス壁高欄をプレキャストで造って、できるだけ現地の作業時間を短くするような工夫をしています。

それから、魚津ICから黒部IC間にある橋梁の床版の取り替え、防水工をやり替え工事は、昼夜連続で作業をやっていただく前提で公告を出したところ不調になってしまい、ヒアリングをすると、やはり昼夜連続で現場管理するというのは受注者側も大変だし、協力会社の皆さんも非常に負担が大きいということでしたので、片貝川橋については、規制は3か月とか4か月と延びますが、課題対応として作業を昼間だけとし、人の配置が軽くなるような対応などは支社レベルでも対応していきますので、今後、IC間規模でリニューアル工事を発注していく中では対応できる部分があると思っておりますので、ご意見をいただけたらと思います。

(日本建設業連合会北陸支部)

例えば、高速道路は供用されている方々の不便をできるだけ短くし、早期に供用するという考え方は我々も理解できます。2024年から労働基準法の規制も変わりますので、短い工期ならそれはそれで良いかもしれませんが、逆にそこで一回休める時間を配慮いただく方向にしないとこの業界は担い手不足になってきますし、又は我々も法違反になってしまう。

方向性としては、それをできるだけ週休2日とは言いませんけれども、週に2日休めるような形になるようにご配慮いただきたいと思っています、当然ながら災害復旧のときも、直ぐになんとかしなければなりません。道路に大雪が積もっているときに、みんなで休みもなく働く。これは我々の使命でありますけれども、今、我々の立場としましては担い手の確保という話になってくるのかと思いますので、ご配慮いただきたいとは思います。

1つ伺いたいのですが、設計変更の時に、今は国交省などで推奨しています概算の金額明示の動きが出てきていると思うのですが、この点でNEXCOさんの進捗状況はどのようなかお聞かせいただきたいと思っています。

(NEXCO中日本金沢支社)

私ども、受注者との工事の変更の際のやり取りで、工事変更指示書というものを提示しています。その際に旧道路公団グループの工事変更指示書では、変更該当工種・項目についての増減数量で指示をするわけですが、私ども単価契約で対応していますので、数量を掛けていけば大体増減額が分かると思います。その中に新単価となった場合は分かりませんので、設計変更ガイドラインの中にも早期に新単価決定をやる旨を書いています。また、新単価を決定する流れも設計変更ガイドラインの中に書いています。早期とは、協議開始日から28日と書いてありますが、そうやってお互いに事務の流れが分かるよう設計変更ガイドラインで今回の改定に書いてありますので、工事の変更額もすぐ分かるということです。もし遅れるようでしたら受発注者間の話し合いの中で、現場のほうで「事務処理はこうなっているのだけれども、どうですか。」と聞いていただければと思います。

(日本建設業連合会北陸支部)

浄水場とか特殊な工事などは、コンサルタントとメーカーとゼネコン等がコンソーシアムというのか協議体を作って、ECIのような形で提案も含めて実施しているところが最近多いのですが、大規模更新についても、ある程度長い区間の中でコンサルも入れて異業種JVのように連合して、計画からやらせる動きがあるのでしょうか。今後、形になるのかどうかも含めて教えていただきたい。

(NEXCO中日本金沢支社)

異業種とは、上水道工事での機械屋さんとかがいますが、そういうことですか。

(日本建設業連合会北陸支部)

機械設備ではなく、ゼネコンとメタルメーカーとコンサルです。今は、ECIというか、施工業者が計画からやってお金も当然提案している形があるので、大規模更新も種々の工種があったりするので、そういうふうなことも考えられるかなと思うのです。

(NEXCO中日本金沢支社)

そういうことは、今後、出てくるかもしれません。

(日本建設業連合会北陸支部)

もう1点お聞かせいただきたいのですが、更新工事を見積ったことがないので、どういった歩掛りでできるのか分からないのですが、NEXCOさんとしては更新工事の場合の単価は価格交渉のような形になっていくのでしょうか。

(NEXCO中日本金沢支社)

契約入札制度のやり方もいろいろあるかと思いますが、ある程度の予定価を決める際に例えば見積もり依頼をするとかそういうことは出てくるかと思いますが。

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	西口達也	高橋博弥	木村淳二	嶋田浩一	川島康広
	山村 学	尾藤雅史	清水 浩	高辻陽一	
事務局長	本間千代吉				