

■ 平成 30 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 30 年 9 月 25 日（火）

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	樽井敏治		
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		
技術管理課長代理	齋藤 平	技術管理課長代理	勢登義宏		（敬称略）



（NEXCO 東日本新潟支社：東瀬技術部長）

日建連北陸支部の皆様方におかれましては、日頃より弊社グループの事業につきまして、ご理解、ご支援をいただきまして、厚く御礼を申し上げます。当支社では、新潟県を中心として 430 キロメートルの高速道路の維持管理、老朽化した施設のリニューアル事業、年々増加します自然災害や地震災害への対策事業、上信越道 4 車線化事業、磐越道等のワイヤロープの設置など、交通安全と地域活性化のための事業を鋭意進めているところです。

日建連の皆様には、当社事業にご協力いただいている一方では、現場で直接働いています担い手の皆様の高齢化、若手の入職者の減少、技術、技能の伝承など日本の少子高齢化における課題に早くから直面して、待ったなしの状況となっているところであり頭を悩ませている

るのではないかと存じます。当社としまして、日々の現場の安全であるとか、良いものを適切な価格で、適切な工期で作っていききたいといったことにつきましては、発注者側、受注者側も同じような思いでいるのではないかと考えています。



本日は、事前に頂きましたテーマとしまして、現場のコミュニケーションの向上であるとか、i-Constructionなど、そういった働き方改革の取組みをより一層の効果を上げるために、受注者、発注者でそれぞれの立場でしっかり考えていかなければいけないというような課題を数多く提示していただいています。

こういった重要な課題について、日建連の皆様方と忌憚のない意見交換をさせていただきたいと考えております。本日は有意義な意見交換会となりますよう、よろしく願いいたします。

(日本建設業連合会北陸支部：西岡委員長)

本日は、お忙しい中、東瀬技術部長、樽井道路事業部長をはじめ、幹部の皆様にご出席たまわりまして、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、ご協力を頂いていますこと、厚くお礼申し上げます。

こうして、東日本新潟支社の皆様と6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ございます。日頃より御社管内の高速道路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、あるいは平成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いしたいと考えています。

建設業界におきましても、政府による積極的な方針のもとで、建設事業の着実な遂行に加えて、まず働き方改革、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日の実現と建設キャリアアップシステムの普及推進を平成30年度事業計画における二大事業と位置づけ、業界の命運をかけて取り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ても、この週休2日を可能に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。

このことからNEXCO東日本新潟支社におかれましても、適正な工期設定などの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組みを頂きますよう、引き続きご検討をよろしくお願いたします。



本日は、今年度の事業計画等についてお聞かせいただき、予め提出してい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考えています。忌憚のないご意見を頂きまして、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、ご指導とご協力をお願い申し上げます。

【平成30年度における新潟支社管内の事業概要について】

(NEXCO東日本新潟支社)

新潟支社の事業エリアは、新潟支社管内430キロメートルの高速道路を管理しており、一部県外も含みますが、基本的には新潟県内の高速道路の管理を行っているところです。

新潟支社は、総合企画部、技術部、道路事業部という3部のもと、17課1チーム、4つの管理事務所と1つの工事事務所による組織体制で事業を行っています。グループ会社は、8つのグループ会社があります。社員数で約240名、支社120名、事務所120名の体制で業務を行っています。

道路別の交通量等については、管内平均より交通量が多いのは北陸道、関越道についてはほぼ平均的な交通量、その後に磐越、日東道等が続くというような状況です。地域間の総合交通量ということでは、大型車両は全日で約5割が内々交通になっており、小型車の平日で7割強が新潟支社管内の内々交通です。小型車の休日になりますと内々が約6割といった交通の流れになっています。

区間別交通量については、新潟中央JCTから長岡JCT間が一番多くて、約3万から4万台位の交通量、関越道と北陸道の長岡ICから上越IC間が1万5,000から2万台、関越

道の東京側、上信越道、北陸道の上越 J C T から朝日 I C 側、北陸道の新潟亀田 I C から新潟空港 I C が約 1 万から 1 万 5,000 位、磐越道と日東道の豊栄新潟東港 I C から先が 1 万台位という状況になります。

E T C 利用率については、全国平均で、89.6 パーセント。それに対しまして、新潟支社管内の利用率は、91.5 パーセントと約 2 ポイント位新潟が大きいという状況です。

スマート I C は、新潟支社管内は 10 か所が供用中です。

新潟支社管内の料金収入につきましては、平成 29 年度 540 億円となっています。路線別では、一番多いのは北陸道の 326 億ということで約 6 割、次いで関越道、日東道、上信越道、磐越道という状況になっています。

雪の状況につきましては、昨年は降雪深も管内平均で 645 センチメートルということで、雪氷対策費が 71 億円となっており、過去最大というような状況でした。

交通安全対策につきましては、暫定 2 車線区間の磐越道の約 2 キロメートルにおきまして、付加車線を設置しました。また、正面衝突事故防止のためのワイヤロープの試行設置ということで、管内約 60 キロメートル位の暫定 2 車線区間がありますが、ラバーポールに代わるものとして、最近、ワイヤロープの設置を行いました。日東道、磐越道を合わせまして約 23 キロメートルが設置済みという状況です。

高速道路リニューアルプロジェクトにつきましては、最近になりまして橋梁、トンネル工事が始まっており、正善寺トンネルのインバート設置工事、長岡 J C T の付近で北陸道の高瀬橋の床版取替工事では車線を切替えながら行っている状況です。

防災減災の強化ということでは、24 時間 365 日、安全な高速道路を確保するために、我々日頃から取り組んでいます。休憩施設における陸上自衛隊との災害時の連携訓練なども、新発田駐屯地、高田駐屯地等と毎年、訓練を続けているところです。

北陸道の新潟亀田 I C のところにある道路管制センターで道路管制業務と施設整備業務を集中して 1 か所で行っています。管制業務の防災対応力の強化ということで、新潟の管制機能が消失した場合には、関東の岩槻でバックアップできるような体制を構築しました。

高速道路の改築事業につきましては、上信越道の 4 車線化事業と北陸道の親不知の海岸高架橋の波浪対策があり、親不知の波浪対策につきましては 40 トンの消波ブロックを設置しまして、平成 28 年度で事業が完了しているところです。上信越道の 4 車線化事業では、最盛期を迎えているところですが、先日、記者発表したとおり、年内に約 8 割が完成しまして、残り 2 割が平成 31 年度完成という方向になっています。

スマート I C の事業ということでは、新潟支社管内 10 か所のスマート I C が開通しているところですが、この夏に、胎内スマート I C（仮称）が事業化されまして、北陸道の近くに

新潟向きのハーフのスマート I C が整備されていく状況です。

【大規模更新・修繕について】

(日本建設業連合会北陸支部)

これまでの「大規模更新・修繕工事」の実施におきまして、課題や円滑な施工に向けた新たな取組み並びに今後の実施計画と発注見通しについてお聞かせ下さい。

(NEXCO 東日本新潟支社)

発注状況については、特定更新工事大規模橋梁の床版取替工事を行っております。現在、2件契約しており施工中となっております。

1件目の北陸自動車道高瀬橋床版取替工事については、公募型プロポーザル、技術提案・交渉方式となっており、床版取替工事を実施中です。2件目の関越自動車道松川橋床版取替工事については、一般競争入札、総合評価落札方式、技術提案評価型提案 I 型（施工体制確認型併用）となっております。現在、耐震補強工事を実施中でして、床版取替工事は来年度以降となっております。



(NEXCO 東日本新潟支社)

大規模修繕工事の契約状況等ですが、1件目の北陸自動車道の正善寺トンネル補強工事については、条件付一般競争入札で行っています。2件目の関越自動車道の湯沢管内盛土のり面補強工事については、条件付一般競争入札で行っています。3件目の磐越自動車道の H30 新潟管内盛土のり面補強工事については、随意契約となっております。4件目の北陸自動車道の H30 長岡管内盛土のり面補強工事については、条件付一般競争入札で行っています。5件目の上信越自動車道の H29 上越管内盛土のり面補強工事については、拡大型指名競争入札となっております。

それから、床版防水工では、4管理事務所において各1件ずつ舗装工事を契約していただき、この中で、順次、床版防水工の施工を行っているという状況です。

今後の実施計画と発注見通しにつきましては、弊社のホームページをご参照いただければ

と思います。

(日本建設業連合会北陸支部)

今後の大規模修繕関係の計画予算の枠というのは、新潟支社において定められているのでしょうか。

(NEXCO東日本新潟支社)

NEXCO 3社のおおむね3兆円というのがオープンにされていまして、NEXCO東・西・中、概略調査に基づき、それぞれ約1兆円の枠になっています。現在、詳細な調査を行っています。その結果を踏まえて、今後、見直しを考えており枠はまだ変動する予定です。

また、先程、説明した補足になりますけれども、高瀬橋床版取替工事などは、施工と設計を一体とした発注方式を採用しました。今後、設計と工事を受注した会社が協議をして、よりよい設計になるようにという発注方式等も採用していきたいと思っています。

発注の見込みですけれども、年度当初にホームページに掲載し、四半期ごとの実績を踏まえて、発注時期について見直しをかけています。見直した結果が10月の第1週、遅くとも第2週にはホームページに掲載されるかと思っております。

【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が、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おります。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月に策定されました「土木関係書類提出マニュアル」の現場への浸透状況についてお聞かせ下さい。

(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おいて工程表及び履行報告の提出を定めています。受注者より毎月、月末に工程進捗結果及び翌月以降の予定工程を提出してもらっています。この工程計画に基づきまして、工程打ち合わせをその都度行い受発注者相互の情報共有並びにコミュニケーションを図っているところです。

今年の7月に設計変更ガイドラインの改定を行いまして、工事工程の共有につきまして、受発注者間の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という旨を新たに追加記載しています。

なお、工事によっては、工事管理に影響を及ぼす交通規制等がある場合には、他工事の規制との調整が必要な場合もありますので、事務所全体での調整会議も開催しています。本ガ

イドラインにつきましては、会社のホームページに掲載していますので、日建連からもガイドライン等の会員への周知をお願いできればと思っています。

また、工事管理情報の共有に関しましては、日建連からご提案等がありましたら、ご教示を願いたいと思います。

次に、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において推進しているワンデーレスポンスの取り組みです。工事現場において発生する諸問題に対する迅速な対応を図ることにより、適正な工程管理に寄与するものと考えています。また、設計変更ガイドラインにもワンデーレスポンスの記載がありますので、現場において、手待ち時間を解消するために、ぜひワンデーレスポンスを活用してもらいたいと思います。

なお、設計変更ガイドラインは、交付図書における契約条件の明確化の一層の推進、工事における受発注者間の円滑かつ公正、適切な契約手続きに資するというを目的に策定されたものです。設計変更時など、積極的にご活用いただきまして、受注者から発注者への働きかけもしていただければと思っています。

また、日建連から、まだ十分でないとか、こうしていただきたいとか、そういったご提案等ありましたら、ご教示を願えればと思います。

次に、積極的な取り組みというところについては、新潟支社では当社の設計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り組みとしまして、工事中、竣工の段階時に、受注者を対象としたアンケート方式で意見聴取を行っています。当社の発注時の工期設定については、厳しいという意見が平成28年度の下期で60パーセントを占めていましたが、平成29年度は46パーセントと減少しています。また、発注時における工程に関する条件明示については、不十分という意見が平成28年度には27パーセントでしたが、平成29年度は18パーセントと減少しています。しかしながら、依然、意見がございますので、適正な工程管理を行ううえで、前提となる工期設定につきまして発注段階における十二分な配慮に努めるとともに、より一層の条件明示の明確化に努めていきたいと思っています。

また、ワンデーレスポンスについては、概ね実施されていると認識していますが、100パーセントを目指して推進していきたいと思っています。

昨年7月に策定された土木工事関係書類提出マニュアルの浸透状況につきましては、昨年12月に建設会社向けに開催しました円滑な工事管理の推進のための説明会を開催するにあたり、現場代理人へも案内をさせていただき、多数の方へ出席していただいた状況も踏まえ、本マニュアルの現場への周知は進んでいると思っています。今年の説明会は10月22日に開催する予定になっています。また、本年7月に本マニュアルの改訂があったので、支社、事務所の当社社員、施工管理員を対象に説明会を開催し、再度、周知を図り、浸透促進に努め

ているところです。このマニュアルにつきましても、会社のホームページに掲載していますので、浸透促進のためにも日建連からも会員に周知をお願いしたいと思っています。

【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っております。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。この事例集があれば、より分かりやすいのではないかと考えていますので、その辺の策定についてお考えがありましたらお聞かせ下さい。

(NEXCO東日本新潟支社)

積算条件の明示に関する方針については、公開しています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に、設計図書の適切な施工条件を明示することが重要であると記しています。明示すべき条件の視点と事例、割掛項目の数量の明示、に加えて割掛項目の検測項目化等を示しています。また、積算工程につきましては、適切な工期設定、組織や担当者の方え方によるばらつきを解消することなどを目的として、本年7月に「工程作成の手引き(橋梁編)」を策定しています。なお、本手引につきましては、会社のホームページに掲載しています。ぜひご活用願えればと思います。

積算条件の明示に関する展開については、明示すべき条件として、ガイドラインに基づき、工程関係や用地工事支障物件、工事用道路、仮設備関係など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な場合には施工ステップ図を添付する。また、外部要因等により工程計画が制約を受けるような場合には、設計図書に積算工程を添付する取組みを行っています。

また、当社社員に対して、割掛工事の理解と設計図書への適切な反映を目的としまして、割掛工事の内容を分かりやすく解説した割掛工事施工計画マニュアルを昨年度から周知しています。これは内部のマニュアルとなります。

次に、割掛項目の数量明示ということにつきましては、従来は割掛の一覧表であるとか、対照表では項目のみの表示ということでしたが、すべての割掛項目につきまして、割掛の内容であるとか数量内訳を発注図書に割掛対照表参考内訳書として添付しています。これによって、受発注者間の認識に齟齬を生じさせないということを取り組んでいるところです。

次に、割掛項目の検測項目化ということにつきましては、現地条件、関係機関の協議によっ

て大きく変動する可能性が高い割掛項目につきましては、工事個別の条件を勘案して、検測項目とするという対応を行っています。

従来は割掛項目であった交通規制や交通保安要員は、平成 28 年の要領改正によって検測項目化としています。

工事内容変更との補助業務については、当社の共通仕様書の 1 の 17 の 1 に記載しており、工事内容の変更等の補助業務に記載されている項目について、設計変更ガイドラインに各々の内容を説明していますので、工事内容変更等の場合に受発注者の双方で内容を確認していただければと思います。なお、事例集の策定は聞いておりませんが、貴重なご意見として承ります。事例等をさらに増やしていくように努力していきたいと思っています。

(日本建設業連合会北陸支部)

仮設物等で最終構造物については、必要なものを割掛として扱っていたと思いますが、検測項目化ということは、当初の数量や当初の中に積算の条件として明示されるという理解でいいのでしょうか。発注から明示されていた数量が実際に増減した場合、当初に明示されていないと変更の状況と照らし合わせられません。発注段階の条件として、こういった形で提示されているのかを教えてくださいたいと思います。

(NE X C O 東日本新潟支社)

新潟支社においては工事用仮橋なども事例があり、形状や基礎の掘削方法を明示したうえで、検測項目化しています。ですから、明示しているということです。明示しないと変更にもなりません。工事用道路の補修も発注図書にしっかりと明記したうえで、変更があれば、実態に合わせて変更できるように発注図書に添付しています。

(NE X C O 東日本新潟支社)

割掛一覧表に項目や数量を入れましたので、金額を積み上げて、割掛金額を出してもらうことで当初の積み上げ金額が明確になります。それと割掛の中でいろいろな変動があって、当初にどれだけつぎ込んだか分からない状況だと、変更の請求もできないこともあったので、そういうものについては、外出しで契約単価にしています。それが仮設橋や工事用道路ということです。あるいは交通規制費などは日数を原則とするなどの見直しを行っています。さらに詳しいところは、ホームページをご覧ください幸いです。

(NE X C O 東日本新潟支社)

補足させてもらいますと、割掛項目というのは仮設構造物などについては、基本的には任意の仮設という「方法」の部分と、我々が「指定」する部分と両方あります。基本的に検測項目化と言っているのは指定する部分ということであって、足場の組み方など任意性のあるところについては、ある程度の数量だけで図面等はなく変更対象にはならないのですが、任

意性がない部分については、条件を明示して、検測項目化という形を取っています。

【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、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技術の活用、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りますが、これらにつきまして、貴社の取組み方針等がございましたらお聞かせください。

また、北陸の地域特性を踏まえまして、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組みの方針等がございましたら、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、当社もi-Construction推進コンソーシアムに参画にしていまして、その情報や各分野の動向等を踏まえて、現場等で実施する新技術の取組みについて本社においても積極的な対応を図っています。推進を図るための取組みとして、道路詳細設計であるとか、連絡等施設詳細設計を対象にBIM/CIMというものによる詳細設計を実施して、その成果による工事を実施するよう検討することになっております。また、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取りまとめて、試行工事を実施しているところです。拡大に向けた検討を本社のほうでも推進しているということがございます。さらにCIMの活用に関しては、新潟支社におきましても、道路設計などを試行しているという状況です。

規格の標準化につきましては、鉄筋の組み立て作業の効率化を図るために、平成29年から一部構造物、橋梁下部工であるとか、カルバートボックスなどにおいて機械式鉄筋定着工法を標準としています。

コンクリート打設の効率化につきましては、トンネル覆工コンクリートにおいては中流動コンクリートを標準として導入しています。鉄筋量の多いPC構造物や耐震補強工事で使用するコンクリート等につきましては、高性能AE減水剤の使用を標準として施工性の向上を図っているというところです。

施工時期の平準化については、新潟支社は北陸地域特有の気象特性を持っていることから、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発注工程計画において配慮しています。

次に、プレキャスト部材の活用につきましては、適用構造物の特性を踏まえて検討してまいりまして、床版取替工事で用いる床版については、供用道路の交通規制による影響を最小限に

とどめるために、プレキャスト床版を標準として採用しています。新潟支社管内で実施する床版取替工事におきましても、プレキャスト床版及びプレキャスト壁高欄を採用する予定となっています。

【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、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おります。貴社においては、他機関と比べ独特な施工管理・品質管理を行っておりますが、いわゆる担い手3法の改正の趣旨を踏まえつつ、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がございましたら、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定等につきましては、日建連とNEXCO3社の実務者で構成する実務者全体会議に専門部会が平成28年に設置されまして、業務の効率化に向けた検討を行っているところです。この専門部会の意見を踏まえて、土木工事関係書類提出マニュアルが昨年の7月に制定され、今年の7月の改訂において受注者アンケートで要望の多かった現場管理の留意点につきまして事例の追加を行っています。

また、昨年度7月にはコンクリートの品質管理の見直しも行っています。計画配合決定フローの合理化として従来、試し練りはA配合、B配合、C配合で3配合を行っていましたが、JIS工場出荷実績等の条件があれば、一配合のみとしています。

次に、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しては、スランプ試験の頻度を現在は最初の1台と50立米ごとに変えています。日常管理試験につきましては、監督員の立ち会いを省略し、写真や書類で代替するという改正しています。硬化コンクリートの強度管理の合理化としては、7日強度管理試験の実施につきましては、受注者の任意として監督員立ち会いは不用としています。28日強度管理試験については、監督員の立ち会いを省略して写真や書類で代替とする取組みを行っています。

新潟支社独自の取組みとしましては、新潟県の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検査を省略することを行っています。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を見直して従来は6か月未満ということでしたが、6か月以上でも性状確認ができれば省略可能ということで改正しています。

今後も現場の声や関係業界、団体の意見、国の動向等を踏まえて、継続的に改善を図っていきたくと考えています。

(日本建設業連合会北陸支部)

工事中、竣工後に施工業者からアンケート調査を実施していますが、アンケート調査にコ

ンクリートの品質管理の見直しした内容は、項目的には反映されて実施しているのでしょうか。

(NEXCO東日本新潟支社)

コンクリートの品質管理については、自由意見欄は設けておりますが、アンケート調査項目には未反映です。今後見直しを検討して行きます。

(日本建設業連合会北陸支部)

4週8休、いわゆる現場の閉所日をもっときちんと確保していこうという状況の中で、NEXCOでのコンクリートプラントの静荷重試験や動荷重試験は、プラントが止まっている休日でないとは実際にはできません。そのために休日に社員もそのプラントに行って、NEXCOから施工管理の方が来られて、コンクリートプラントの計量装置の精度がきちんと合っているか確認を行っていますが、コンクリートの品質管理についての見直しをかけている状況の中で、その辺も改善しようとしているのでしょうか。

(NEXCO東日本新潟支社)

JISマーク表示認証工場であれば計量器の静荷重検査などの既存の基準試験データがあれば、これを使用することができるとしています。

(日本建設業連合会北陸支部)

例えば、プラントから荷重試験結果の情報を得て、ある程度、信用してデータをもって判断するというようにすれば効率的になるのかと思います。

(NEXCO東日本新潟支社)

先ほど、品質管理監査会議といったものであるとか、当然、JISの認可を持っており、品質管理監査会議の丸適マークのシールも当然貼ってあるわけですから、そういうところと連携して考えていきたいと思っています。

(NEXCO東日本新潟支社)

私どもの本社からも、やはり働き方改革や生産性向上に関して、各支部からどういう意見が上がっているのか聞かれている状況ですので、ぜひ日建連の北陸支部からお話しされた内容について本部に上げていただければと思っています。

(日本建設業連合会北陸支部)

現場の効率化について、我々も書類の簡素化・効率化に向けて汎用性のある工事管理ソフトというものを積極的に展開したいと思っています。国土交通省や県は書式がある程度、カスタマイズできているので、入力すれば帳票まで出ており、かなり効率化はされているという意見がありますが、帳票がカスタマイズ化されていない発注者の工事につきましては、それを使っても再度入力しなければいけないということから、展開が進んでない状況です。先

程、日建連本部とワーキンググループが立ち上げられてマニュアル等を作られている中であれば、汎用ソフトを使用して帳票をカスタマイズするという点についてどんな形で推進されるかをお聞かせ下さい。

少し戻って申し訳ないのですが、大規模更新工事につきましては、仮設の考え方が各社だいぶ違って、なかなか金額が折り合わないということもかなり出てくると思うのです。その辺、発注時にコンサルトか、ゼネコンとか、メタルメーカーとか、その辺を合同のコンソーシアムで一括して計画業務、積算業務から取り組んでいく予定はあるかお聞かせ下さい。

(NEXCO東日本新潟支社)

まず、様式の件につきましては、内容さえ分かれば、様式は絶対にこれでなければいけないわけではなくて、各現場と協議していただきたいと思います。大規模更新工事の件につきましては、まだ始まったばかりであり今後どのような動きになるかは分からないところがあります。今現在は、積算ができるものはやっていますが、できない項目については、今、価格交渉等も取り入れながらやっています。まだ経験もそんなにないので、設計、施工一体型とか、設計と工事を一緒に発注して協議をしていただいて、一番より効率的な工法は何かということ積み上げて金額を変更していくという取組みもやっていきたいと思っています。標準的な積算方法といったものについては、今後、数多く出てくれば、それは標準化されてくると考えています。

週休2日制については、生産性の向上と一体でやらなければ、工期だけ延びるとか、お金だけがかかってしまうということになるので、いろいろな提案を皆様からも頂かなければと思っています。改善できるものは改善していきたいと思いますが、そういう経過によって大幅に試験項目、あるいは立会い項目も減ってきたという事実も踏まえて、今後もコミュニケーションを密にしていきたいと思っています。

以上

(日建連北陸支部出席者)

契約積算・技術委員長	西岡 巖					
同 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	
	下村一夫 (代理)	尾藤雅史	清水 浩	高辻陽一		
事務局長	本間千代吉					