

施工者が困惑しないように

東北地方整備局企画部技術管理課の鈴木之技術検査官は「施工者の反応が気がり」と本音をのぞかせる。2012年度にCIM（コンストラクション・インフォメーション・モデリング）の試行業務に位置付けた三陸沿岸道路釜石山田道路高架橋下部工の工事発

CIMの道筋

変わる発注者意識 ③

東北地方整備局

注準備を進めているが、発注ランクはCもしくはBとCの混合になる見通しで、「実際にこのクラスがCIMをどこまで受け入れてくれるのだろうか」と不安を隠せない。

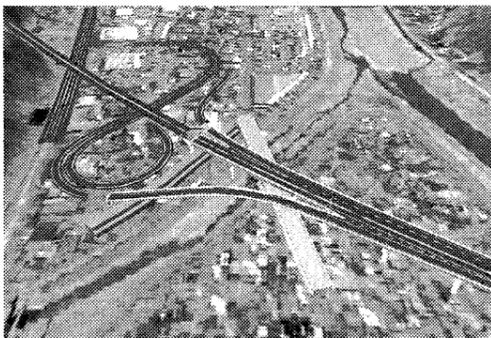
国土交通省では、自主的にCIMを取り入れる施工者に対し、工事成績3点を付与する希望工事の運用をスタートさせ、施工段階の試行拡大に乗り出している。試行工事には3次元ツールや機器類の整備が欠かせない。工事終了後に施工者側の財産として残ってしまうことから、発注者にはそれらの費用を予算化できない事情がある。そこで前向きな導入企業には、工事成績で加点する措置が講じられた。

4件を希望工事の対象に定め、施工者側に呼び掛けた東北整備局

だが、対象工事が小規模であったこともあり、2件は施工者から希望しないと判断され、残り2件は入札の不調・不発に終わり、結果的に4件とも成立しなかった。管内では大手建設会社を中心にCIMを効果的に導入する施工現場が点在するものの、Cランクの地場建設会社の中にはCIMの存在さえ知らないという状況がある。

3次元モデルデータの活用が前提になるCIM試行では、現場担当者に一定のスキルが求められ、それを習得する時間と手間がかかると、3次元の専門組織をもつゼネコンは前向きでも、人員に余裕のない建設会社はどうしても尻込みしてしまう。鈴木氏は「施工者が困惑しないよう、サポート役として建設コンサルタントに試行工事

発注準備を進めている釜石山田道路高架橋下部工（3次元モデル）



の支援業務を外部委託する選択肢もある」と考えている。

施工段階の試行では、整備局として維持管理の業務メニューを洗い出す目的があるだけに、施工者側の協力が不可欠になってくる。設計や施工の段階では技術管理課がCIM試行を先導するものの、維持管理段階では構造物を管理す

る河川部や道路部などが直接の担当になる。最終的には各部門が連携した整備局全体の課題整理が求められる。

佐藤英徳検査係長は「試行段階は現行プロセスとの比較検証が前提になるが、本格導入ではこれまでのやり方との整合性を図りながら、発注者も別の指向でものごとを進めなければいけない」と感じている。道路事業では膨大な道路管理情報を集約するデータベースシステム『MICHIE』が全国ベ

ースで運用され、ダム事業でも個別に管理システムが存在している。出先事務所は工事完了後に図面や補修履歴などの情報をシステムに入力しているのが実態だ。

鈴木氏は「新たなデータベースを構築するのではなく、あくまでも既存システムとの連携を見据えた情報整理が重要になってくる」と焦点を絞る。現行プロセスの延長線上にCIM導入のヒントが隠れている。

【建設ICT】

- | | | |
|----------|----------|----------|
| 1. 日経 | 2. 朝日 | 3. 毎日 |
| 4. 読売 | 5. 岐阜 | 6. 中日 |
| 7. 産経 | 8. 静岡 | 9. 伊勢 |
| 10. 中部経済 | 11. 建通 | 12. 日刊工業 |
| ⑬ 建設通信 | 14. 信濃毎日 | 15. 日本海 |
| 16. 建設工業 | | |