資料⑦－２

（9）道路メンテナンスに関する地公体アンケート結果

道路メンテナンスに関する地公体アンケート結果
（次年度、本格的なアンケート調査に向けて事前アンケート実施）

資料⑦－２

関東技術事務所では、地方公共団体の道路メンテナンスに関する多様なニーズを把握し、道路管理の効率化と道路メンテナンス会議の更なる充実を図るため、平成28年10月～12月にかけて首都圏の12地方公共団体に対し、道路メンテナンスに関するアンケートを実施。
本アンケートは次年度に予定している関東地方整備局管内の主な地方公共団体アンケートのプレサーベイ（事前調査）として行われたもの。

＜抽出地公体＞
・東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県内の計8市3町1村（人口数、点検率、都市部・地方部、一括発注、直営点検等を考慮し抽出）

＜調査内容＞
・事業実施の課題　・予算確保　・修繕工事の課題
・更新費用や維持費の増大により予想される事項　・点検要領の改善要望
・道路メンテナンス会議で取り組むべきこと

＜調査結果の活用＞
・道路メンテナンス会議の充実（協議事項、情報提供内容、技術支援、研修、講習会、講演会等のあり方）
・道路メンテナンスに関わる関東地方整備局、都県での施策検討資料として活用

))) アンケート結果概要 (((

＜①事業実施の課題＞
1) 工事だけでなくいろいろな仕事があり、マンパワーが不足。
2) 点検業務・橋の修繕工事について職員に知識が無い。
3) コンサルタントの成果が適正か否か判らない。（例：点検診断結果）
4) 予算不足のため利用頻度が少ない橋の撤去を検討したが、撤去の方が予算が懸かる。
5) 交付金の内示率は点検が約90%、修繕工事は65%程度の配分。

＜②予算確保＞
1)交付金は新設や舗装修繕などでは、要求額の6割程度の査定。財政部局は事業費を査定に合わせて圧縮する。

＜③修繕工事の課題＞
1)小規模な橋梁、スケールメリットが無い橋の積算方法に困っている。
2)補修工法が何案かあったが、どれが良いのか判らない。

＜④更新費用や維持費の増大により予想される事項＞
1) 草刈り等のサービスの低下
2) 施設の統廃合は難しい。迂回路も遠かったり、無いところもある

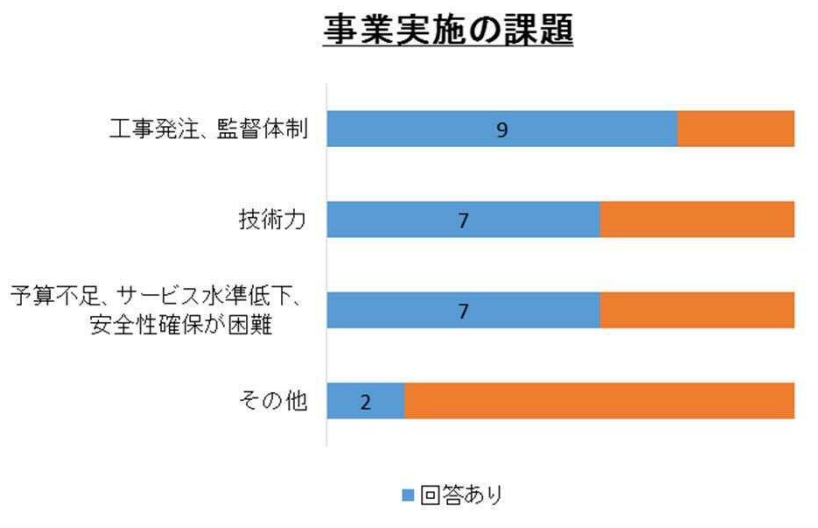
＜⑤点検要領の改善要望＞
1) 橋梁の規模及び重要度により点検頻度を少なくしても良いのではないか。
2) 5年に1度の点検は多すぎる気がする。都市部の通行量の多いところと町では差がある。
3) 基準があるので財政当局に予算要求の説明がし易いが、すべて近接目視というのは財政的に厳しい。
4) 橋長の短いボックスカルバートは点検要領から除いても良いと思う。

＜⑥道路メンテナンス会議で取り組むべきこと＞
1) 講習会、研修会の定期的な開催。
2) 講習会の時期、内容を色々なパターンでやってほしい。
3) 点検や診断に際して、国、県等の技術職員をアドバイザーとして派遣してほしい。
4) 小規模な工事での足場の考え方や工事の歩掛、補修工法の選定などに対応した基準書がほしい。
5) 交付金の配当を満額交付、積算基準の整備をお願いしたい。
6) 跨線橋の協議調整。

地公体アンケート結果<①事業実施の課題>

体制、技術力、予算不足、サービス低下、安全性に不安を抱える地方公共団体が多い

【設問】
長寿命化修繕計画に基づき改築及び修繕が予想されます。
これらの事業実施にあたり想定される課題は何ですか。
（複数回答）



※）東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県内の8市3町1村、合計**12市町村**のとりまとめ

地公体からの主な回答

＜工事発注、監督体制＞
1）工事だけでなくいろいろな仕事があり、マンパワーが不足。
2）工事の監督体制は問題ないが、過去の新設工事経験者は退職。
民間経験者の中途採用も募集しているが、募集枠を満たす人員が集まらない。

＜技術力＞
1）発注、修繕に精通した技術者がいない。
2）点検業務・橋の修繕工事について職員に知識が無い。県土整備事務所に出向した職員がいるのみ、職員も少なく技術力が不足している。
3）橋の建設、修繕の経験がない。
4）新しい橋を架けた例はあり、直営点検も土木の経験者がいたので出来たが、経験者は退職。
5）土木の色々な分野を担当している中で急に橋梁関係がクローズアップされてきたので戸惑っている。橋梁の知識がない。構造物を市のレベルで管理したことがない。クラックの原因追及ができない。技術力不足に加えて異動があり、専門的な人がいない。
6）橋梁に携わった人がいないので、判定が出てもどのように対応したら良いか判らない。
7）橋梁に詳しくない、コンサルタントの成果が適正か否か判らない。

＜予算＞
1）予算不足のため利用頻度が少ない橋の撤去を検討したが、撤去の方が予算が懸かる。
2）交付金の内示率は点検が約９０％、 修繕工事は６５％程度の配分。

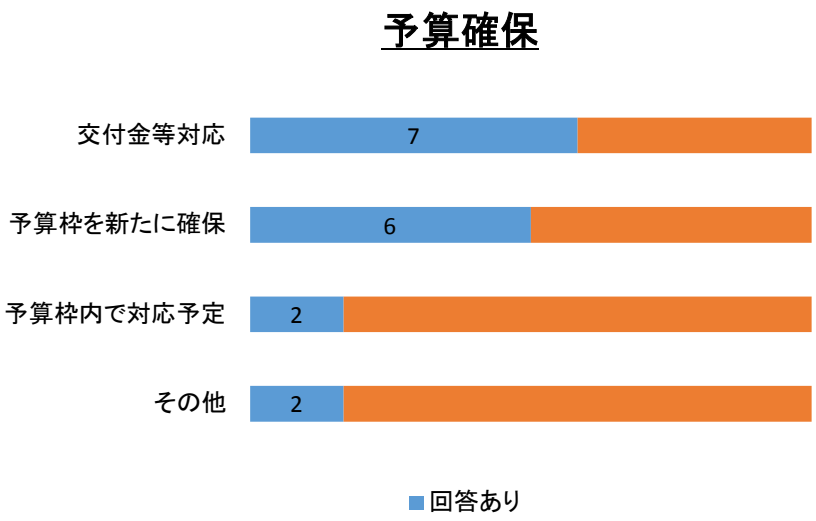
＜その他＞
1）鉄道会社が跨線橋の修繕工事を市で施工してほしいと言われ苦慮。

注：内容は聞き取りしたものを一部意訳

地公体アンケート結果〈②予算確保〉

交付金等対応にせざるを得ないほか、予算枠の新設による予算確保を目指しているが、交付金は査定があり要求額に満たないケースが多い

【設問】
道路施設点検により新たに改築・修繕が生じた場合の予算確保は、どのようにお考えですか。
（複数回答可）



※）東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県内の8市3町1村、合計**12市町村**のとりまとめ

地公体からの主な回答

＜交付金対応＞
1）財政当局も交付金が付くなら、いくらでも積んで良いと言うことではない。
2）メンテナンスに関する交付金は８割ぐらいの交付率である。
3）交付金は新設や舗装修繕などでは、要求額の６割程度の査定。財政部局は事業費を査定に合わせて圧縮する。

＜予算枠を新たに確保＞
1）補修・修繕の枠を新たに確保している。今年度は耐震補強、設計、点検を実施している。
2）総合計画で予算の枠取りを考えている。２９年度から５カ年計画を策定予定。メンテナンスに関する議会・首長の理解はある。

＜予算枠内で対応予定＞
1）財政当局は道路新設よりメンテナンスにシフトすることは理解。点検が法令化された事も大きい。
2）予算枠は橋梁で確保している。必要に応じ別枠で取ってある。点検予算は要望している。
3）これまでの予算枠を死守していきたい。財政部局には色々な資料を作成して説明している。新設と異なり、費用の必要性を理解して頂けない。新たな機能を生まない。
4）土木の補修費は減少。
5）交付金は要望額の５０％程度の査定。
6）長寿命化の発想は判るが、現実的には難しい。対症療法的にならざるを得ない。
7）直営部分を増やしたいが、人員が少ない。

＜その他＞
1）起債の充当は29年度から予定。
2）予算が福祉や教育に重点的に配分されている。点検は何とかなっても工事になるとつらい。

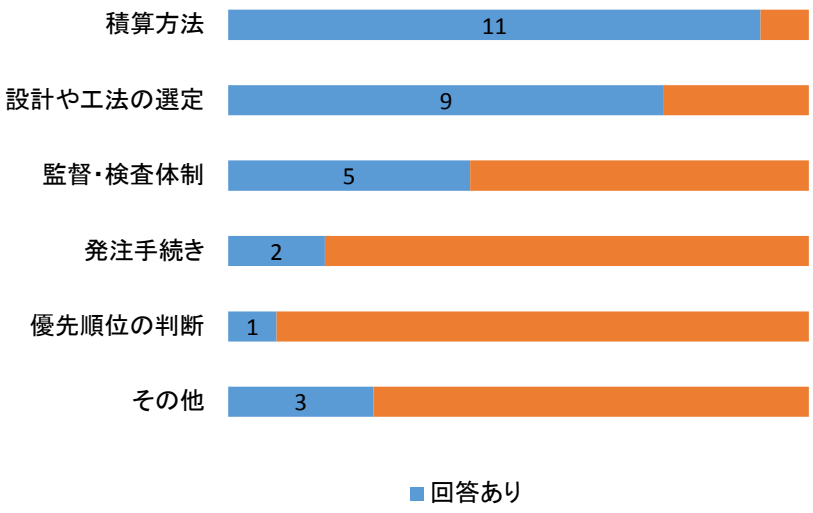
注：内容は聞き取りしたものを一部意訳

地公体アンケート結果〈③修繕工事の課題〉

積算方法、設計や工法の選定、監督・検査体制に関する経験・蓄積が少ない地方公共団体が多い

【設問】
橋梁等の補修や修繕工事を実施するにあたって課題は何ですか。
（複数回答可）

修繕工事の課題



※）東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県内の8市3町1村、合計**12市町村**のとりまとめ

地公体からの主な回答

＜積算方法＞
1）各コンサルタントにより数量の算出の仕方が異なる。埼玉県の積算システムに乗らない。自分で歩掛かりをつくるなど大変な作業
.2）補修工事積算に必要な歩掛かりが足りない。見積もりを取る際の事務負担が大きい。ＮＥＴＩＳの補修見積もりの取り方に苦慮。
3）小規模な橋梁、スケールメリットが無い橋の積算方法に困っている。０．５平米の橋梁補修に数十万円 の足場代がかかるケース等。

＜設計や工法選定＞
1）補修工法が何案かあったが、どれが良いのか判らない。
2）補修設計や工法選定に苦労している。経験者がいない、炭素繊維による補修など１層でやるのか２層でやるのか判断できない。小規模な補修工事の見積もりを施工業者は無料では出してくれない。技術センターに依頼すると有料。
3）市内業者は補修の技術力が低い。専門業者に再委託。見積もりを市内業者は出せない。

＜監督・検査体制＞
1）品質管理、出来高管理基準について、国交省での情報を公開してほしい。

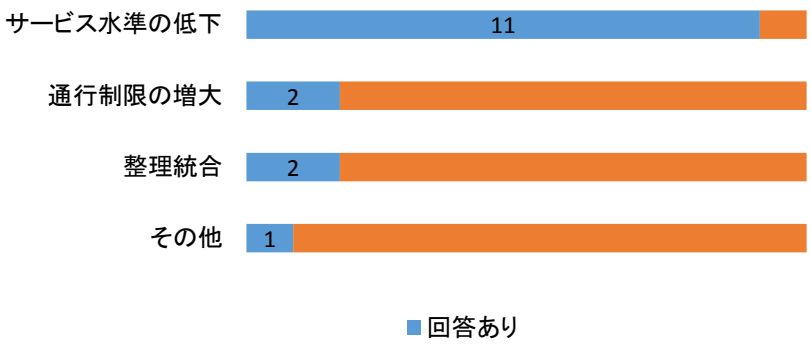
注：内容は聞き取りしたものを一部意訳

地公体アンケート結果〈④更新費用や維持費の増大により予想される事項〉

サービス水準の低下を懸念している地方公共団体が多い

【設問】
更新費用や維持費の増大が予想される中、限られた予算で道路施設を管理するにあたり予想される事項についてお答えください。
（複数回答可）

更新費用や維持費の増大により予想される事項



※）東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県内の8市3町1村、合計**12市町村**のとりまとめ

地公体からの主な回答

＜サービス水準の低下＞
1）従前に比較してサービス水準を下げたものはないが、今後出てくる可能性はある。
2）樹木の剪定等は財政を圧迫しているかもしれない。
3）草刈り等のサービス低下。
4）要望内容、時期を先送りする傾向にある。
5）剪定や防除は回数を減らしている。
6）利用者サービスの低下では無いが、定期巡回を委託していたが、職員が行うようにした結果的にパトロールを減らしたことにより、管理瑕疵が増加した。
7）予算で財政的に我慢している点は、伐採等。

＜整理統合＞
1）施設の統廃合は難しい。迂回路も遠かったり、無いところもある。
2）高速道路の跨道橋が並列してあり、統合できないか検討。
3）高速道路の跨道橋を整理統合する可能性はある。利用者が少ないところを統合し維持費の縮減を図りたい。撤去費の方が高くつく可能性あり。
4）利用者がいない施設は手放す方向、１６３橋のうち使っていない橋がいくつかある。閉塞道、吊り橋木橋等。
5）利用頻度が少ない跨線橋を廃止したいが、撤去費用が膨大で管理していった方が安い事も想定。

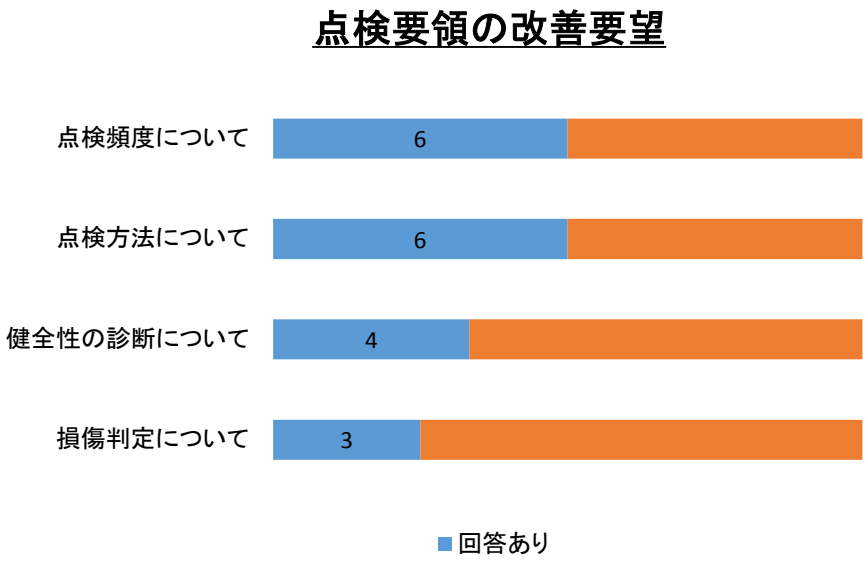
＜その他＞
1）まともにやると橋梁の補修工事に費用を取られてしまう。

注：内容は聞き取りしたものを一部意訳

地公体アンケート結果〈⑤点検要領の改善要望〉

小規模橋梁の点検頻度、点検方法の見直しについての発言が多い

【設問】
橋梁点検要領に対して改善を要望する点はありますか。



※）東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県内の8市3町1村、
合計**12市町村**のとりまとめ

地公体からの主な回答

＜点検頻度＞
1）点検頻度は橋梁の形式、規模及び重要度により点検頻度を少なくしても良いのではないか。
2）小規模な橋は５年に一回必要かは疑問、重要度に応じた判断が必要。
3）５年に１度の点検は多すぎる気がする。都市部の通行量の多いところと町では差がある。
4）点検頻度は人道橋で前回点検結果がⅠ、Ⅱ判定は5年点検を10年に伸ばしても良いと思う。
5）点検頻度を損傷程度により７年、１０年毎にする検討を要望。

＜点検方法＞
1）近接目視の見直し。
2）基準があるので財政当局に予算要求の説明がし易いが、すべて近接目視というのは財政的に厳しい。
3）トンネルの点検要領ではクラックは全てスケッチ、橋梁は代表的な部分をスケッチとなっており、数量が把握できない。

＜健全性の診断＞
1）地公体向けの道路橋定期点検要領は損傷原因、診断について判断できない。直轄版を活用すべき。
2）点検は直轄版でやっているが、まとめは簡易版であり、簡易版のみでは判断できない。

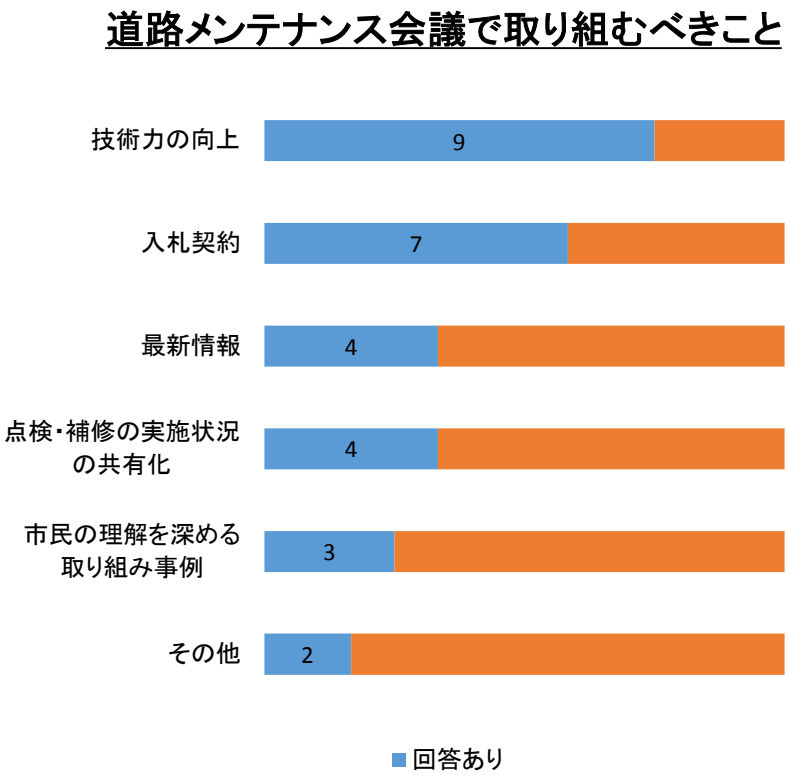
＜損傷判定＞
1）橋長の短いボックスカルバートは点検要領から除いても良いと思う。
2）国や県の管理する橋梁は大型車通行による劣化。生活道路は材料の劣化であり管理レベルは異なるべき。

注：内容は聞き取りしたものを一部意訳

地公体アンケート結果〈⑥道路メンテナンス会議で取り組むべきこと〉

技術力の向上、入札契約に関する要望が多い

【設問】
道路メンテナンス会議で今後取り組むべきことは何ですか。



※）東京都、埼玉県、神奈川県、千葉県内の8市3町1村、
合計**12市町村**のとりまとめ

地公体からの主な回答

＜技術力向上＞
1）講習会、研修会の定期的な開催。
2）小規模なものを対象にした補修工事の研修をしてほしい。
3）講習会の時期、内容を色々なパターンでやってほしい。一度逃したら受けられない。１年間通じて毎月開催し、年間通じて受けられるとか。
4）技術職員をアドバイザーとして派遣してほしい。
5）小規模な工事での足場の考え方や工事の歩掛かり、補修工法の選定などに対応した基準書がほしい。

＜新技術＞
1）点検方法の無人化、ドローンの活用など。跨線橋は１橋１０００万円程度かかる。新たな技術開発が必要。

＜その他＞
1）交付金の配当を満額交付、積算基準の整備をお願いしたい。
2）交付金の満額配分。
3）跨線橋の協議調整。

注：内容は聞き取りしたものを一部意訳