

令和5年度
第1回 千葉県道路メンテナンス会議
千葉県道路鉄道連絡会議

令和5年8月31日

千葉県道路メンテナンス会議事務局

- (1) 千葉県道路メンテナンス会議及び道路鉄道連絡会議の概要
- (2) 跨線橋の点検・修繕状況等
- (3) 跨線橋に関する情報提供等
- (4) 千葉県内の点検・修繕状況等
- (5) 個別施設計画の策定状況
- (6) 新技術の活用
- (7) その他

(1) 千葉県道路メンテナンス会議の概要

- 道路メンテナンス会議の概要
- 千葉県道路メンテナンス会議の主な取り組み
- 千葉県道路メンテナンス会議の活動予定
- 道路メンテナンスに関する研修の開催予定

道路メンテナンス会議及び道路鉄道連絡会議の概要

- 関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的に、平成26年7月までに各都道府県で「道路メンテナンス会議」を設置
- 鉄道を跨ぐ道路橋の管理者及び鉄道事業者が相互に意見交換と情報共有を図り、円滑な協議・調整を構築して、安全かつ円滑な交通の確保及び効率的な道路管理を実現することを目的に、道路メンテナンス会議の下部組織として、各都道府県で平成28年度に設置

体制

- 地方整備局（直轄事務所）
- 地方公共団体（都道府県、市町村）
- 高速道路会社（NEXCO、首都高速、阪神高速、本四高速、指定都市高速等）
- 道路公社

役割

1. 研修、基準類の説明会等の調整
 2. 点検、修繕において、優先順位等の考え方に該当する路線の選定、確認
 3. 点検、措置状況の集約、評価、公表
 4. 点検業務の発注支援（地域一括発注等）
 5. 技術的な相談対応
- 等

対象施設

- 鉄道を跨ぐ全ての道路橋（跨線橋）
 - 道路を跨ぐ全ての鉄道橋（跨道鉄道橋※）
- ※ 跨道鉄道橋は、道路鉄道連絡会議では必要に応じて対象とする。

構成員

- 地方整備局（道路部、直轄事務所）
- 地方運輸局（鉄道部）
- 地方公共団体（都道府県、政令市、市町村）
- 高速道路会社（NEXCO、首都高速、阪神高速、本四高速）
- 鉄道事業者

役割

- 点検計画、修繕、耐震補強計画等の調整
- メンテナンスに関する情報共有
- 耐震補強に関する情報共有
- その他要望、要請事項、意見交換等

上の管理者 下の管理者		上の管理者				道路法外	
		高速会社	直轄	公社	都道府県 市区町村	その他	鉄道
高速会社					跨道橋 連絡会議	道路鉄道 連絡会議	
直轄	道路メンテナンス会議 【都道府県単位で設置済み】				【道路メンテ ナンス会議の 下部組織】	【道路メンテナ ンス会議の 下部組織】	
公社							
都道府県 市区町村							
道路法外	その他	個別協議				—	—
	鉄道	道路鉄道連絡会議 【道路メンテナンス会議の下部組織】				—	—

令和5年度千葉県道路メンテナンス会議の活動予定

	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
道路メンテナンス会議						●						
道路鉄道連絡会議						●						
確認書				←-----→								
橋梁点検学習会								←→				
橋梁補修工事見学会								←→				

8月31日

令和5年度の道路メンテナンスに関する研修

橋梁点検現地講習会

対 象：自治体職員
予定人数：20名程度
時 期：11月頃〈半日間〉
場 所：千葉県内の地公体管理の橋梁
目 的：点検に必要な基礎知識を習得するための実習

橋梁補修見学会

対 象：自治体職員
予定人数：20名程度
時 期：11月頃〈半日間〉
場 所：千葉県内の橋梁
目 的：橋梁補修に関する基礎知識を習得するため



(橋梁点検実務講習会の実施状況)



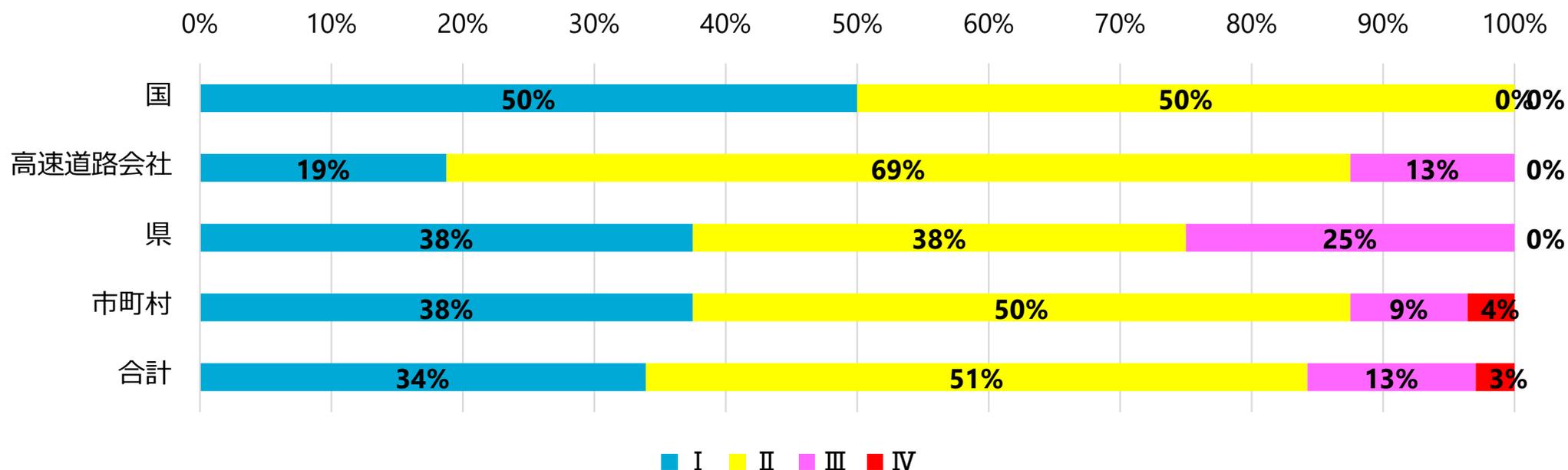
(橋梁修繕工事現場見学会の実施状況)

(2) 跨線橋の点検・修繕状況等

- 千葉県の跨線橋の点検結果（R 4）
- 千葉県の令和 4 年度末の跨線橋の修繕実施状況
- 千葉県の令和 5 年度の点検予定（道路管理者別）
- 千葉県の令和 5 年度の点検予定（鉄道事業者別）
- 千葉県の令和 5 年度の修繕予定

千葉県内の跨線橋の点検結果 (R4)

千葉県内の跨線橋の点検結果 (R4)



道路管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳			
			I	II	III	IV
国	34	2	1	1	0	0
高速道路会社	34	16	3	11	2	0
県	114	16	6	6	4	0
市町村	270	56	21	28	5	2
合計	452	90	31	46	11	2

出典：点検データ等入力システム

千葉県令和4年度末の跨線橋の修繕実施状況

道路管理者	R3末 Ⅲ判定施設数 (A)	R4末 修繕設計着手数 (B)	R4末 修繕工事着手数 (C)	修繕着手率 (B/A)
国	7	6	0	86%
高速道路会社	4	4	0	100%
県	27	14	7	52%
市町村	52	33	11	64%
合計	90	57	18	63%

出典：点検データ等入力システム

千葉県令和5年度の点検予定（道路管理者別）

道路管理者	管理施設数 (A)	R5点検予定 (B)	点検割合 (B/A)
国	34	1	3%
高速道路会社	34	6	18%
県	114	38	33%
市町村	270	32	12%
合計	452	77	17%

千葉県令和5年度の点検予定（鉄道事業者別）

鉄道事業者	管理施設数 (A)	R5点検予定 (B)	点検割合 (B/A)
J R 東京支社	38	1	3%
J R 千葉支社	254	50	20%
J R 貨物	1	0	0%
京成電鉄	86	18	21%
東武鉄道	20	5	25%
小湊鐵道	6	0	0%
いすみ鐵道	3	0	0%
新京成電鉄	5	1	20%
北総鐵道	26	2	8%
銚子電鉄	1	0	0%
流鉄	6	1	17%
千葉ニュータウン鐵道	18	0	0%
京葉臨海鐵道	4	2	50%
東葉高速鐵道	3	0	0%
山万	1	0	0%
合計	472	95	17%

※管理施設数等は同一橋梁が複数鉄道会社を跨いでいる箇所があるため、道路管理者別の数値と一致しない。

千葉県令和5年度の修繕予定

鉄道事業者	管理 施設数	Ⅲ・Ⅳ	R5修繕 予定	内訳			
				国	高速	県	市町
J R 東京支社	38	20	4	0	0	0	4
J R 千葉支社	254	58	13	0	0	7	6
J R 貨物	1	1	0	0	0	0	0
京成電鉄	86	8	3	0	0	0	3
東武鉄道	20	2	0	0	0	0	0
小湊鐵道	6	0	0	0	0	0	0
いすみ鐵道	3	0	0	0	0	0	0
新京成電鉄	5	2	0	0	0	0	0
北総鐵道	26	5	0	0	0	0	0
銚子電鉄	1	0	0	0	0	0	0
流鉄	6	2	0	0	0	0	0
千葉ニュータウン鐵道	18	0	0	0	0	0	0
京葉臨海鐵道	4	0	0	0	0	0	0
東葉高速鐵道	3	0	0	0	0	0	0
山万	1	0	0	0	0	0	0
合計	472	98	20	0	0	7	13

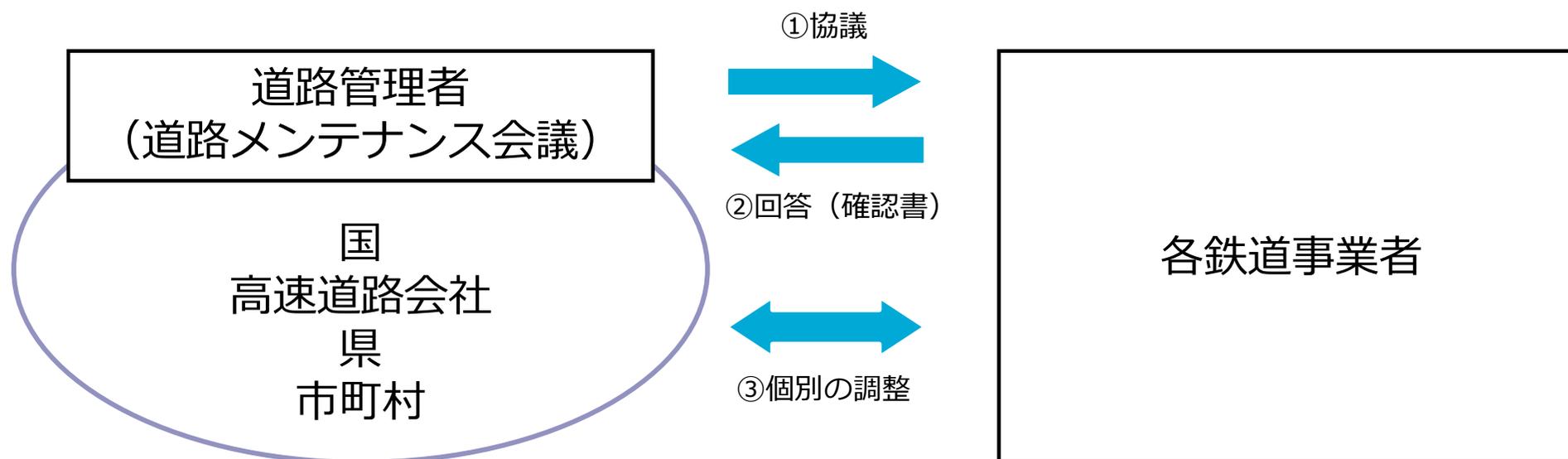
※管理施設数等は同一橋梁が複数鉄道会社を跨いでいる箇所があるため、道路管理者別の数値と一致しない。

(3) 跨線橋に関する情報提供

- 確認書の取り交わしについて
- 鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底
- その他（意見交換）

確認書の取り交わしについて

道路法施行規則改正により、跨線橋の維持及び修繕の方法を予め定めておくこととなった。（道路法施行規則第四条の五の六の四）



- ① 道路事業者の点検・修繕の時期（年度）について、道路メンテナンス会議がとりまとめ、各鉄道事業者と協議
- ② 鉄道事業者は、点検・修繕の時期を検討し、道路メンテナンス会議に回答
- ③ 実施に当たり、事務手続きや詳細計画は、各道路管理者と各鉄道事業者で調整

※ 確認書の取り交わし（更新）が出来ていない各鉄道事業者とは、引き続き調整をさせて頂き、早期の取り交わしに向け手続きを進めて行きたい。

鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底

「公共事業における鉄道委託工事を行う場合の透明性確保の徹底に関する申し合わせ」(H20.12.25)により、事業実施主体(道路管理者)は、「請負金額内訳書」等の提出を受託者(鉄道事業者)に求めることとされている。

過去の会計検査院による是正改善措置

- ・ 鉄道委託工事における管理費について、その内訳等を確認しないまま精算。
- ・ 跨線橋の橋桁の製作及び運搬について、自ら発注して実施することが可能であるのに鉄道事業者へ委託。
- ・ 踏切道の統廃合を行わない場合の踏切道の拡幅に係る委託工事の舗装修繕費について、内容を確認しないまま鉄道事業者が要求した額を委託工事費に含めていた。

事業の透明性を確保することは重要な課題であり、会計検査において、質疑や講評で言及されている状況にあり、より一層の事業の透明性確保や説明責任が求められている。



道路管理者に対し、透明性の確保について、再徹底の事務連絡が発出された。
また、鉄道事業者においては、関係部署に共有するなど協力をお願いしたい。

(4) 千葉県内の点検・修繕の状況等

- 千葉県の点検実施状況【実施数】（橋 梁）
- 千葉県の点検実施状況【実施数】（トンネル）
- 千葉県の点検実施状況【実施数】（道路附属物等）
- 千葉県の令和4年度の点検実施状況【判定】（橋梁）
- 千葉県の令和4年度の点検実施状況【判定】（トンネル）
- 千葉県の令和4年度の点検実施状況【判定】（道路附属物等）
- 千葉県の修繕進捗状況（橋梁）
- 千葉県の修繕進捗状況（トンネル）
- 千葉県の修繕進捗状況（道路附属物等）
- 計画的な補修・修繕を実施する為の課題等

千葉県 の点検実施状況【実施数】（橋梁）

千葉県の橋梁の点検実施状況は、管理施設数（11,904橋）に対して、5カ年の等分で点検するとした場合、2巡目4力年で80%のところ約79%の実績。2巡目5力年で100%のところ約95%の予定。

管理者	管理施設数	点検実施数 (R 1)	点検実施数 (R 2)	点検実施数 (R 3)	点検実施数 (R 4)	2巡目4力年実施計	点検予定数 (R 5)	2巡目5力年合計
国土交通省	424	84	93	79	84	340 (80%)	88	428 (101%)
高速道路会社	718	104	144	190	165	603 (84%)	170	773 (108%)
千葉県 (公社含む)	2,211	190	276	704	603	1,773 (80%)	436	2,209 (100%)
市町村	8,551	498	1,661	2,597	1,928	6,684 (78%)	1,226	7,910 (93%)
合計	11,904	876	2,174	3,570	2,780	9,403 (79%)	1,920	11,323 (95%)

千葉県の点検実施状況【実施数】（トンネル）

千葉県のトンネルの点検実施状況は、管理施設数（451本）に対して、5カ年の等分で点検するとした場合、2巡目4力年で80%のところ約51%の実績。2巡目5力年で100%のところ98%の予定。

管理者	管理施設数	点検実施数 (R 1)	点検実施数 (R 2)	点検実施数 (R 3)	点検実施数 (R 4)	2巡目 4力年 実施計	点検 予定数 (R 5)	2巡目 5力年 合計
国土交通省	26	6	15	1	0	22 (85%)	4	26 (100%)
高速道路会社	54	6	6	13	17	42 (78%)	14	56 (104%)
千葉県 (公社含む)	136	31	5	17	42	95 (70%)	40	135 (99%)
市町村	235	46	5	1	21	73 (31%)	154	227 (97%)
合計	451	89	31	38	80	232 (51%)	233	444 (98%)

千葉県 の点検実施状況【実施数】（道路附属物等）

千葉県の道路付属物等の点検実施状況は、管理施設数（2161）に対して、5力年の等分で点検するとした場合、2巡目4力年で80%のところ約59%の実績。2巡目5力年で100%のところ約93%の予定。

管理者	管理施設数	点検実施数 (R 1)	点検実施数 (R 2)	点検実施数 (R 3)	点検実施数 (R 4)	2巡目4力年実施計	点検予定数 (R 5)	2巡目5力年合計
国土交通省	273	35	55	52	40	182 (67%)	104	286 (105%)
高速道路会社	718	132	51	133	140	456 (64%)	206	662 (92%)
千葉県 (公社含む)	212	8	12	48	0	68 (32%)	123	191 (90%)
市町村	236	29	26	44	46	145 (61%)	56	201 (85%)
合計	1,439	204	144	277	226	851 (59%)	489	1,340 (93%)

千葉県令和4年度の点検実施状況【判定】（橋梁）

千葉県の橋梁の点検結果は、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態の判定区分Ⅱが1,316橋（約47%）、早期に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅲが233橋（約8%）、緊急に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅳが3橋（0.1%）であった。

管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳			
			I	II	III	IV
国土交通省	424	84	22 (26%)	45 (54%)	17 (20%)	0 (0.0%)
高速道路会社	718	165	61 (37%)	100 (61%)	4 (2.4%)	0 (0.0%)
千葉県 (公社含む)	2,211	603	243 (40%)	293 (49%)	65 (11%)	0 (0.0%)
市町村	8,551	1,928	888 (46%)	876 (45%)	147 (7.6%)	3 (0.2%)
合計	11,904	2,780	1,215 (44%)	1,316 (47%)	233 (8.4%)	3 (0.1%)

※「令和5年8月25日現在速報値」精査中

千葉県令和4年度の点検実施状況【判定】（トンネル）

千葉県のトンネルの点検結果は、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態の判定区分Ⅱが56本（約70%）、早期に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅲが23本（28%）、緊急に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅳはなかった。

管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳			
			I	II	III	IV
国土交通省	26	0	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
高速道路会社	54	17	1 (5.9%)	14 (82%)	2 (12%)	0 (0.0%)
千葉県 (公社含む)	136	42	0 (0.0%)	25 (60%)	17 (41%)	0 (0.0%)
市町村	235	21	0 (0.0%)	17 (81%)	4 (19%)	0 (0.0%)
合計	451	80	1 (1.3%)	56 (70%)	23 (29%)	0 (0.0%)

※「令和5年8月25日現在速報値」精査中

千葉県令和4年度の点検実施状況【判定】（道路附属物等）

千葉県の道路附属物等の点検結果は、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態の判定区分Ⅱが155施設（約50%）、早期に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅲが12施設（約4%）、緊急に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅳは1施設（0.3%）であった。

管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳			
			I	II	III	IV
国土交通省	995	37	4 (11%)	28 (76%)	5 (14%)	0
高速道路会社	718	212	112 (53%)	97 (46%)	3 (1.4%)	0
千葉県 (公社含む)	212	11	0	5 (46%)	0	0
市町村	236	45	14 (31%)	25 (56%)	4 (8.9%)	1 (2.2%)
合計	2,161	305	130 (43%)	155 (51%)	12 (3.9%)	1 (0.3%)

※道路附属物等：大型カルバート、シェッド、横断歩道橋、門型標識

※「令和5年8月25日現在速報値」精査中

千葉県修繕実施状況（橋梁）

千葉県の橋梁における措置が必要な施設は1,058橋、うち設計着手済は530橋（49%）、工事着手済は264橋（25%）。前年度の県内全地公体合計と比較すると設計、工事着手率は横ばいである。

管理者	R4末 Ⅲ・Ⅳ判定施設数 A	R4末 修繕設計着手数 B (B/A)	R4末 修繕工事着手数 C (C/A)	R5修繕 予定数 (内 Ⅲ判定)
国土交通省	93	47 (51%)	10 (11%)	4
高速道路会社	27	21 (78%)	13 (48%)	1
千葉県 (公社含む)	331	204 (62%)	119 (36%)	2
市町村	607	258 (43%)	106 (17%)	8
合計	1,058	530 (50%)	248 (23%)	15
【参考】 R3末 県内地公体合計	1,074	529 (49%)	264 (25%)	

※「令和5年8月25日現在速報値」精査中

千葉県修繕実施状況（トンネル）

千葉県のトンネルにおける措置が必要な施設は118本、うち設計着手済は70本（59%）、工事着手済は42本（36%）。前年度の県内全地公体合計と比較すると設計、工事着手率は、ほぼ横ばい。

管理者	R4末 Ⅲ・Ⅳ判定施設数 A	R4末 修繕設計着手数 B (B/A)	R4末 修繕工事着手数 C (C/A)	R5修繕 予定数 (内 Ⅲ判定)
国土交通省	9	6 (67%)	1 (11%)	0
高速道路会社	7	4 (57%)	4 (57%)	0
千葉県 (公社含む)	41	25 (61%)	16 (39%)	9
市町村	61	35 (57%)	21 (34%)	0
合計	118	70 (59%)	42 (36%)	9
【参考】 R2末 県内地公体合計	89	54 (61%)	36 (40%)	

※「令和5年8月25日現在速報値」精査中

千葉県修繕実施状況（道路附属物等）

千葉県の道路附属物等における措置が必要な施設は151施設、うち設計着手済は87施設（58%）、工事着手済は49施設（32%）。前年度の県内全地公体合計と比較すると設計はほぼ同様、工事着手率は約2倍に増加。

管理者	R4末 Ⅲ・Ⅳ判定施設数 A	R4末 修繕設計着手数 B (B/A)	R4末 修繕工事着手数 C (C/A)	R5修繕 予定数 (内 Ⅲ判定)
国土交通省	65	30 (46%)	4 (6%)	12
高速道路会社	7	2 (29%)	4 (57%)	4
千葉県 (公社含む)	52	43 (83%)	33 (63%)	5
市町村	27	12 (44%)	8 (30%)	2
合計	151	87 (58%)	49 (32%)	23
【参考】 R2末 県内地公体合計	160	88 (55%)	27 (17%)	

※道路附属物等：大型カルバート、シェッド、横断歩道橋、門型標識

※「令和5年8月25日現在速報値」精査中

千葉県 の点検結果を踏まえた修繕等措置の実施状況

計画的な補修・修繕を実施する為の課題等(地公体の意見の一部)

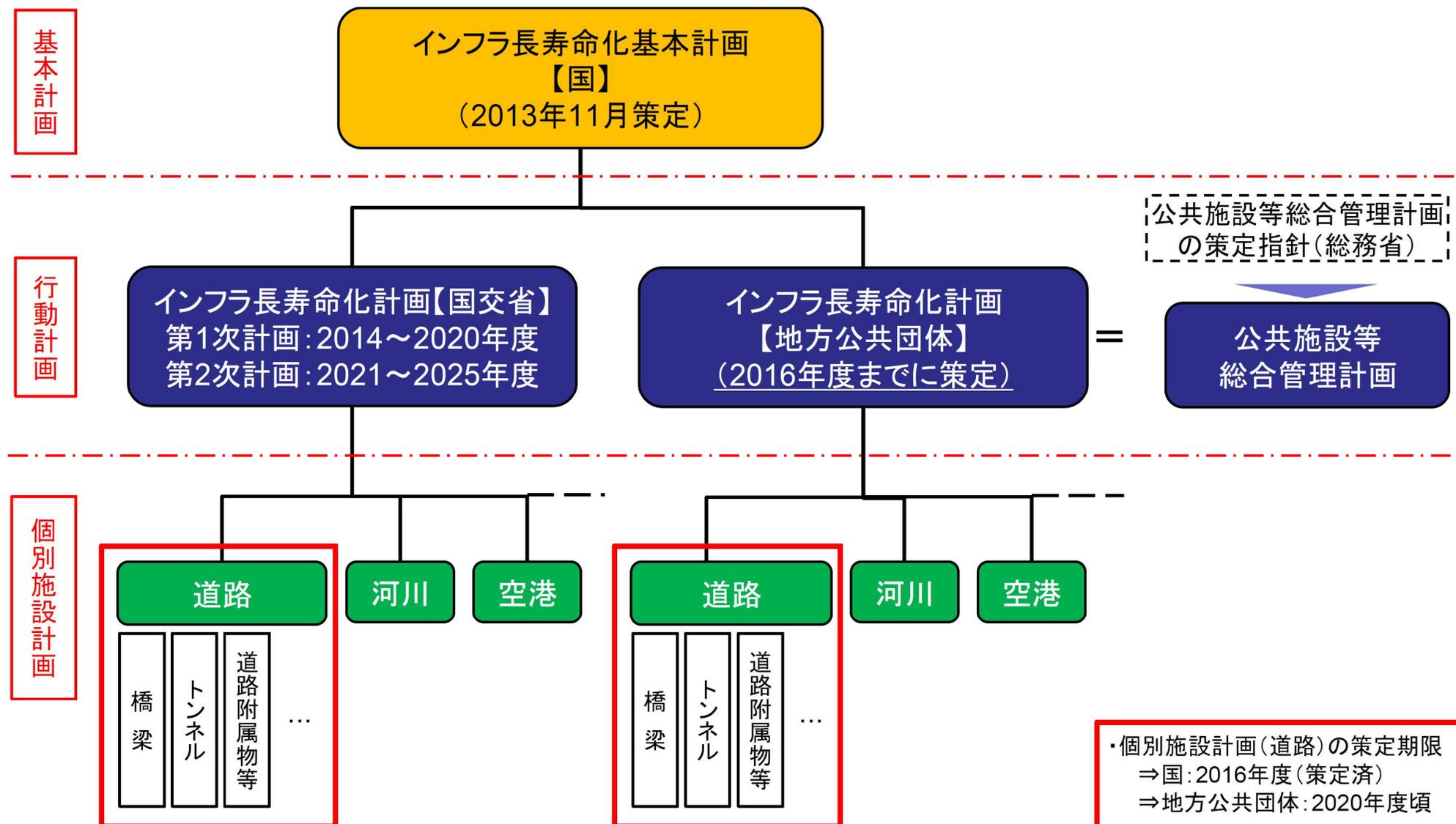
- ・計画的な補修・修繕を実施していくには、補助金の活用が必要不可欠な実態。補助金の交付率の拡充をお願いしたい。
- ・資材価格や人件費等の上昇により補修・修繕が高額となっている。
- ・現在の財政状況から予算確保が厳しい状況にある。(多数意見)
- ・将来、技術者不足で計画的な補修・修繕を実施することが困難になると予測。
- ・限られた予算、職員で対応するため、修繕実施までに劣化が進行し、追加補修が必要となる場合がある。(予防保全に至らない)
- ・技術職員の不足により橋梁補修等に対する技術力の向上が課題。
- ・Ⅲ判定を優先的に実施することから、予防保全型に移行できていない。
- ・対策区分Mの段階での修繕が有効であるが、他自治体の対応を知りたい。
- ・橋梁毎の健全性判定区分Ⅱについて他自治体の対応を知りたい。

(5) 個別施設計画の策定状況

- 個別施設計画の体系
- 個別施設計画の策定状況
- 未策定に関する課題
- 計画更新に関する課題

個別施設計画の策定

○ インフラ長寿命化計画の体系

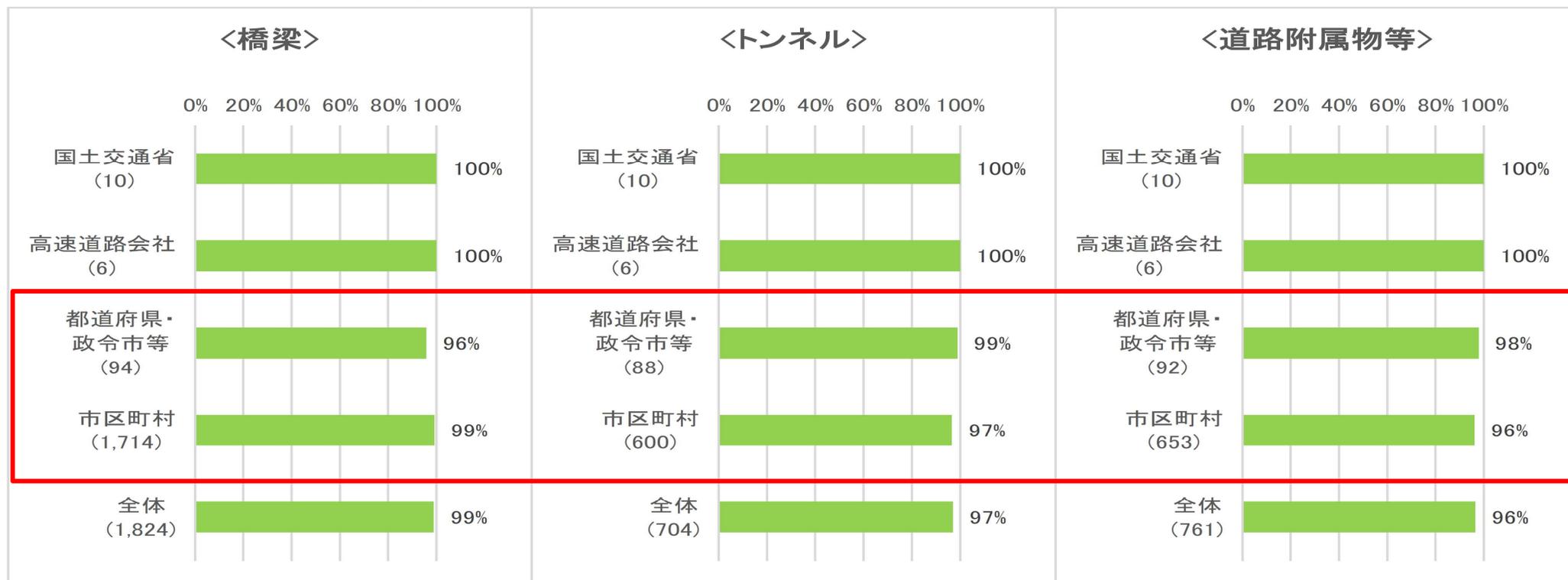


個別施設計画の策定状況

個別施設計画の策定状況(2022年度末時点)

- 各道路管理者は、橋梁・トンネル・道路附属物等の定期点検の結果に基づき個別施設計画を策定。
- 2022年度末時点における橋梁の個別施設計画策定率は、橋梁で99%、管理者別では、都道府県・政令市等 96%、市区町村 99%。
- トンネル及び道路附属物等の計画策定率はそれぞれ97%、96%。

○ 個別施設計画の策定状況(2022年度末時点)



※()は団体数

※割合は個別施設計画策定対象の施設を管理する団体数により算出

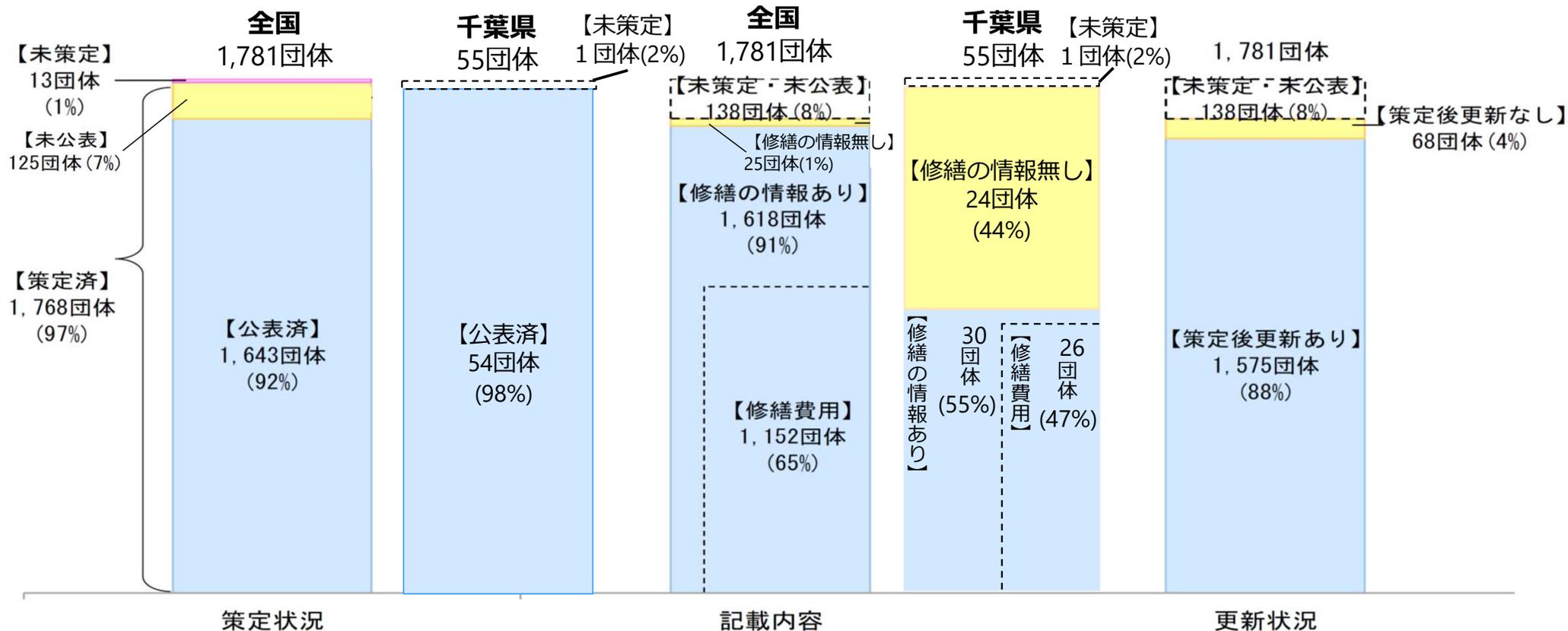
※道路附属物等は横断歩道橋、門型標識等、シェッド、大型カルバートであり、いずれかの施設の個別施設計画が策定されていれば策定済みとしている

※出典: R4道路メンテナンス年報

個別施設計画の策定状況（2022年度末時点）

- 国のインフラ長寿命化基本計画（2013年）では2020年頃までの長寿命化修繕計画（個別施設計画）の策定を目標としていますが、2022年度末時点で計画を策定していない地方公共団体が13団体あり、策定済みで公表していない地方公共団体は125団体あります。
- 修繕の時期や内容を橋梁毎に示していない計画となっている地方公共団体は25団体。
- また、計画の策定後に点検結果を反映するなど計画の更新を行っていない地方公共団体は68団体。
- 橋梁等の老朽化対策を計画的・効率的に進めるためにも、長寿命化修繕計画を策定するとともに、点検結果を踏まえ、更新を行うことが重要です。

【橋梁（2m以上）の長寿命化修繕計画（個別施設計画）の策定、記載内容、更新の状況（地方公共団体）】



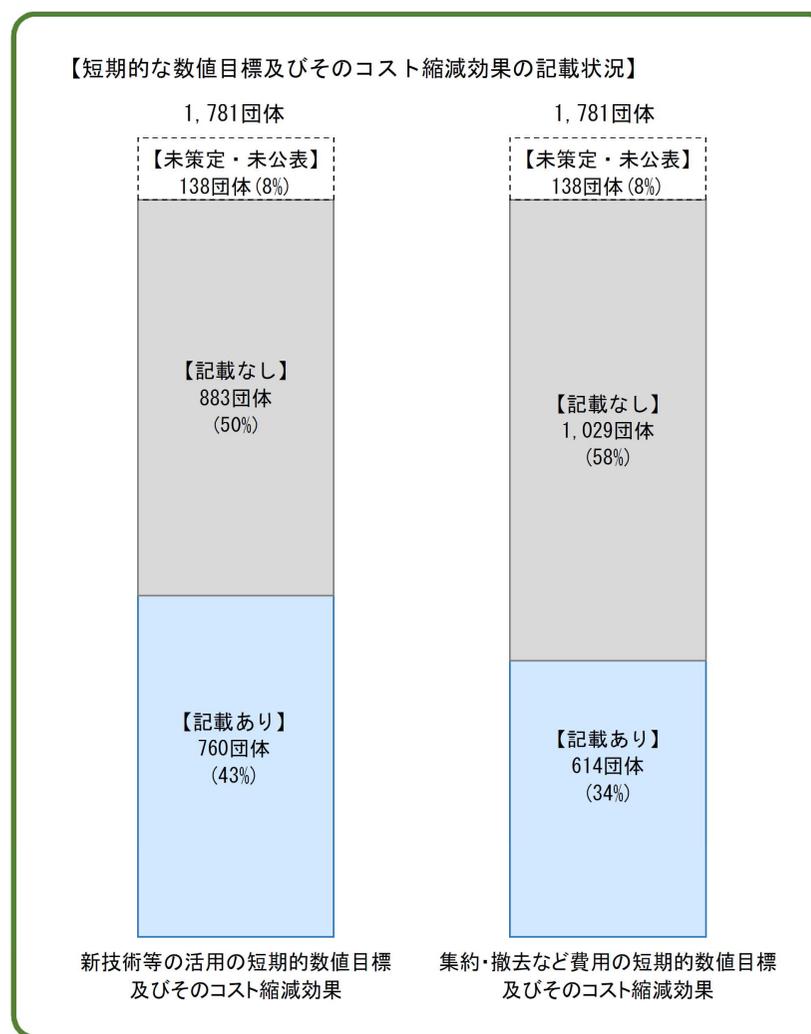
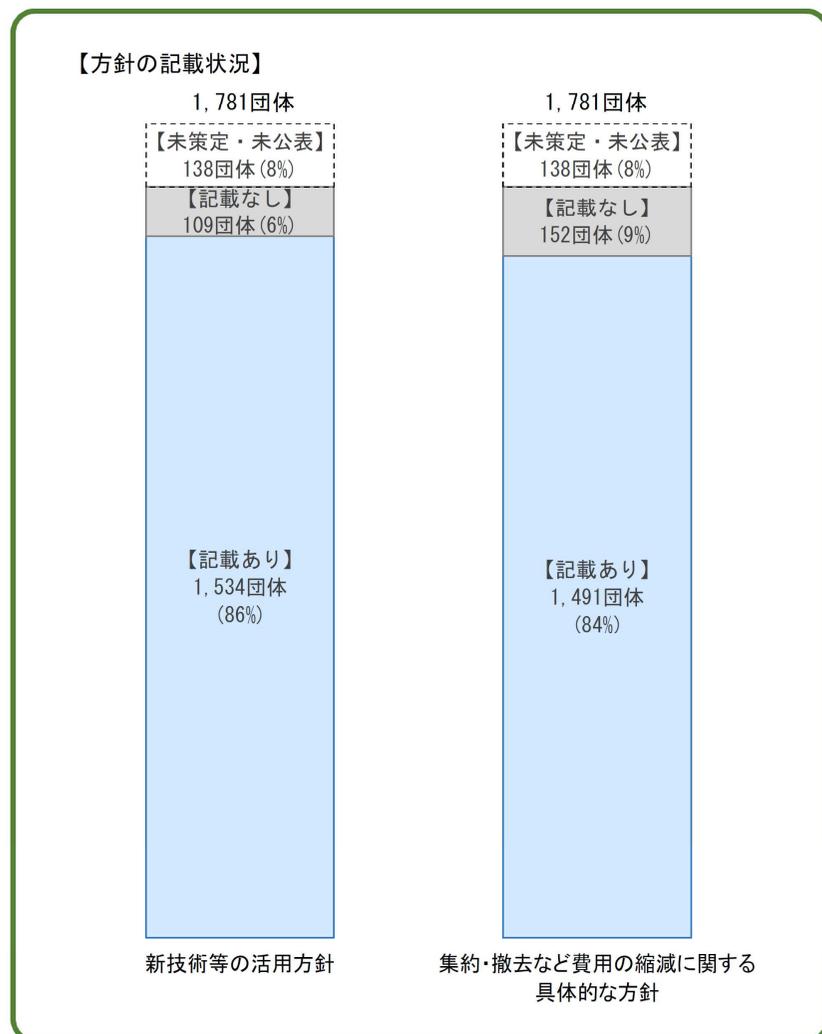
※全国：2023年3月31日時点（国土交通省道路局調べ）
 ※千葉県：2023年3月31日時点（千葉県・千葉市）精査中

個別施設計画の記載内容

- 2022年度末時点で、橋梁の長寿命化修繕計画(個別施設計画)に「新技術等の活用方針」を記載している地方公共団体は1,534団体であり、「集約・撤去など費用の縮減に関する具体的な方針」を記載している地方公共団体は1,491団体です。
- 「短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果」を記載している地方公共団体は、「新技術等の活用」で760団体、「集約・撤去」で614団体です。

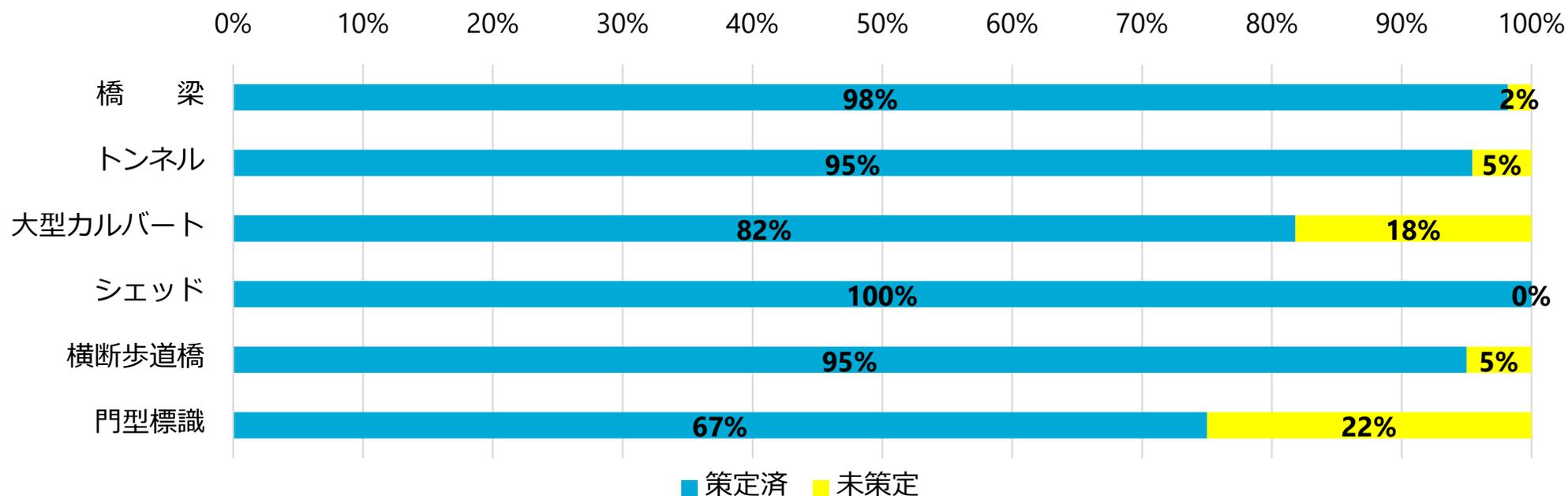
【橋梁(2m以上)の長寿命化修繕計画(個別施設計画)における記載状況(地方公共団体)】

※出典:R4道路メンテナンス年報



千葉県個別施設計画の策定状況

個別施設計画 策定状況



(R5.3.31時点)

	橋梁	トンネル	道路附属物等			
			大型カルバート	シェッド	横断歩道橋	門型標識
対象自治体	55	22	11	2	20	8
策定済	54	21	9	2	19	6
未策定	1	1	2	0	1	2
策定率	98%	95%	82%	100%	95%	75%

※表内数値は、地方公共団体数を示す

個別施設計画の未策定に関する課題

未策定の理由や課題(地公体の意見の一部)

- ・補助金要綱改正に伴い事業要件が追加(新技術の活用や集約化・撤去の検討等)されると、「計画反映に時間を要する」「委託費用がかかる」。
- ・人員不足により事後保全となっており策定に至っていない。
- ・計画が多く把握しきれなくなっている。
- ・計画の目的まで到達せず、計画を作ること自体が目的となってしまう。
- ・小規模市町村では計画策定がかなりの負担
- ・個別施設計画を策定する為の調査委託費に係る予算確保が厳しい。
- ・直近で点検を予定しており点検後のR5に計画策定を予定。
- ・長寿命化計画について、参考歩掛がなく都度見積を聴取する必要がある。
- ・策定要領等が無く必要要件が不明瞭。
- ・施設数が多く個別施設計画の策定に時間を要する。

個別施設計画の計画更新に関する課題

- ・集約・撤去や新技術等の活用に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果の記載が令和8年度から要件化。
- ・要件を満たす計画への更新を経過措置期間中に行うことや、短期的な数値目標を計画へ記載することや実施することに対する課題とは。(地公体の意見の一部)

【更新を経過措置期間中に行うこと】

- ・次回計画の改定をR8に予定していたため、前倒して計画の改定を行わなければならない。
- ・長寿命化修繕計画の事業中であり、計画全体の見直しが行えず一部のみの見直しになる。
- ・計画更新の都度、掲載する項目が増加・高度化すると、更新業務を業者委託にて実施するしかなく、委託料も増加し、本工事費用を圧迫している状態となってしまう。
- ・R7,R8次期点検、R9計画見直し予定のため次期点検後の計画見直しまでを期限としたい。
- ・5年ごとに点検を行い修繕計画を更新していくため移行期間を長めにとってほしい。(5年程度)
- ・「補助要件の変更」及び「点検後の評価」に伴う2回の計画更新を行う必要が生じるため、費用の捻出が困難になる可能性がある。

【短期的な数値目標を計画へ記載・実施すること】

- ・短期的な数値目標を設定する際の基準や根拠等がない点が課題。
- ・短期的な数値目標の設定方法が要件化されていないことから、設定される数字の根拠が曖昧になり、数値目標が形骸化する可能性が考えられる。
- ・長寿命化という観点からすると中長期的な考え方が一般的。

個別施設計画の計画更新に関する課題

【人員・予算不足】

- ・要件を満たす計画にする為の予算・人員確保。数値目標等記載後の実現が課題。
- ・数値目標を設定しても、実際に実施できるかが不安。人間的及び予算的に難しい。
- ・コスト縮減効果の算定には更新作業を委託しなければならず、委託費の予算確保が難しい。

【集約撤去】

- ・地元住民の反対等により、目標期限までに数値目標を達成できなかった場合の対応。
- ・地元地域の合意形成に時間を要するため、数値目標や具体的計画を記載することが難しい。
- ・数値目標を記載すると、実績が求められることになるが、地元住民等の理解が必要となるため、短期的な実施を行うことは困難。
- ・少数でも利用者がいる場合には地元から反対されるため実施しづらい。
- ・住民の利便性(生活道路)に直結しているため理解を得るのが難しい。

【新技術】

- ・従来工法に比べコスト縮減効果があるという比較が必要。
- ・橋梁の多くが小規模な為、従来の目視点検が安価であり新技術によるコスト縮減は難しい。
- ・利用可能な新技術が少ない。
- ・断面修復やひび割れ補修等、新技術を反映することが困難な修繕内容が多く、採用できる橋梁が少ない。

(6) 新技術の活用

- ・点検における新技術の活用時の課題
- ・道路管理の新技術・好事例についてのニーズ
- ・道路管理の新技術についての取組事例

点検の新技術(点検支援技術)を活用する為の課題等(地公体の意見の一部)

- ・職員で活用できる新技術の場合、使用方法、運用方法に関する知識、技術の取得。
- ・小規模な橋梁が多い為、新技術を活用することで経費が高くなる傾向にある。(多数)
- ・小規模な施設の場合、活用できる新技術が少ない。
- ・点検委託業者の技術力の違いにより、新技術の活用意欲が異なる。
- ・新技術活用にあたり、設計根拠(歩掛かり)および日当り作業量等の情報が乏しい
- ・新技術を活用した事が無く、どのような技術をどの橋梁で活用すれば良いかノウハウが無い。
- ・人員不足や予算不足等の理由により検討が思うように進まない。
- ・新技術を活用する際の積算作業の負担が大きい。
- ・AI診断やドローンによる点検等の新技術を検討しているが、判定の正確性や詳細部の確認不足となることなどが課題と考える。
- ・受託者に新技術を求めても提案がない、受託者も新技術の知識を深める必要を感じている。
- ・県内他市町村でどのような新技術を採用しているか、情報提供していただきたい。

道路管理の新技術・好事例についてのニーズ

- ・コンクリート橋の塩害抑制に関する新技術。
- ・類似技術が多々ある中で、その技術を採用した経緯(メリット・デメリット) コスト情報。
- ・少ない人員の中で、効率的な維持管理の方法紹介。
- ・舗装復旧または補修工事をする際、区画線延長や補修面積を計測する必要がある。多くの時間と人員を要する為、新技術等用い容易に行うことができる事例。
- ・鉄道を跨ぐ橋梁の点検等に活用出来る新技術。
- ・「基礎の洗堀」「PCBが含有されたケースの塗替塗装」など具体的かつ様々な補修・損傷内容の事例(補修計画・設計の際に有効)。
- ・市町村が管理する橋の大半は溝橋と思われ、小規模橋梁改修に関する好事例の充実。
- ・路面のひび割れ率をスマートフォン等で把握し、地図上に表示できる技術。
- ・アプリ等を操作する取り組みについては、別に操作方法等が分かる動画等がリンクされているとより理解が深まる。
- ・コスト縮減や人的縮減の効果が大きく、且つ点検精度も従来と同程度となるような事例。

道路管理の新技術の取組事例

- ①千葉市 「ちばレポ（My City Report）」
- ②多古町 「スマートフォンを活用したインフラの日常管理システム」

(7) その他

- ・ 関東道路メンテナンスセンターからの情報提供

関東道路メンテナンスセンターは、構造物の状態評価に高度な技術力が求められる『直轄診断』から、その構造物を管理者に代行して修繕する『修繕代行』を一貫して担当しています。

その他に、橋梁やトンネル等の道路構造物のメンテナンスの悩みや不安をもつ地方公共団体からの技術的な相談を受けたり、経験の浅い職員に向けた技術的な研修の講師を担当しています。

『直轄診断』

緊急かつ高度な技術力が求められる橋梁やトンネル等の構造物について「道路メンテナンス技術集団」が管理者へ技術的な助言を行う。

『修繕代行』

直轄診断を実施した橋梁やトンネル等の修繕には高度な技術力が求められ、管理者からの要望があれば、その修繕を国が管理者に代わって行う。

直接的な支援の効果

『直轄診断』

- 本来、橋梁やトンネル等の構造物は、各道路管理者が責任をもって管理することが原則ですが、直轄診断の技術的助言により、懸念がある**道路構造物の正確な状態の見立てや今後の維持管理の着目等**が得られます。

『修繕代行』

- 高度な技術力が求められる修繕を国が管理者に代わって行います。設計・工事のみならず、関係機関協議や発注手続き等も代行するため、**費用以外は、ほとんど負担することなく、難易度の高い構造物を修繕**することができます。

副次的な支援の効果

『技術相談』

- 直轄診断・修繕代행을契機に構造物の悩みや不安を、関東道路メンテナンスセンターへ**気軽に相談**ができます。
なお、相談の回答には、**調査結果を踏まえた構造物の状態や今後の維持管理の着目等をまとめたレポート**が説明とともに提供されます。

『技術研修の開催』

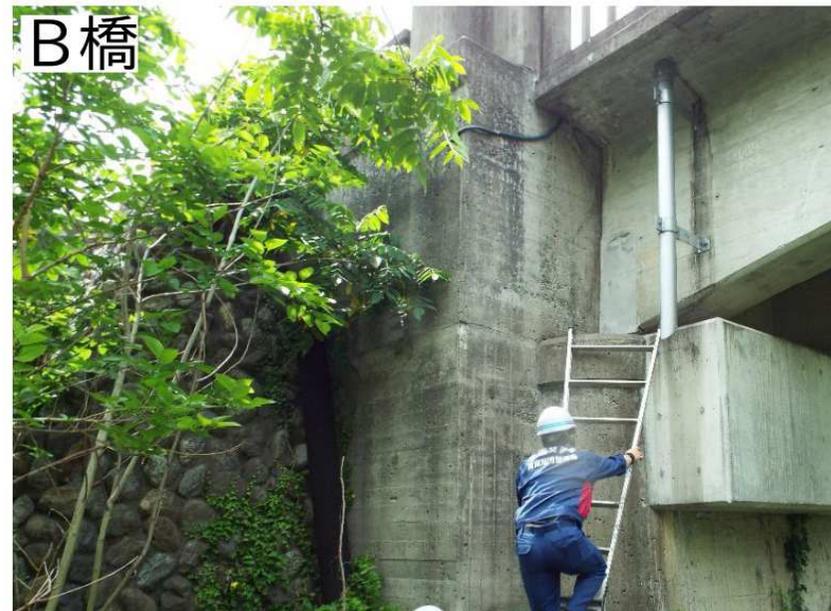
- 構造物メンテナンスの経験の浅い職員に向けては、**管理者の希望に沿ったメニュー**で、関東道路メンテナンスセンターの職員が講師を務める**技術研修**を受けることもできます。

直轄診断・修繕代行を実施している秩父市への技術支援事例（R2, R3年で3橋を支援）

A橋



B橋



C橋



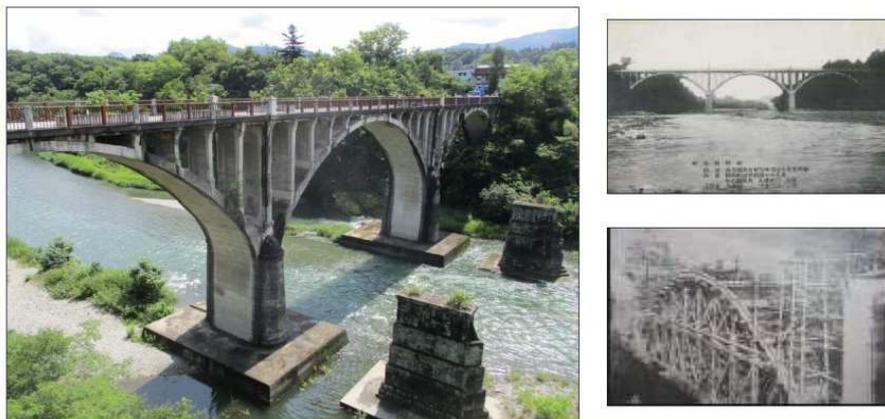
調査後の報告



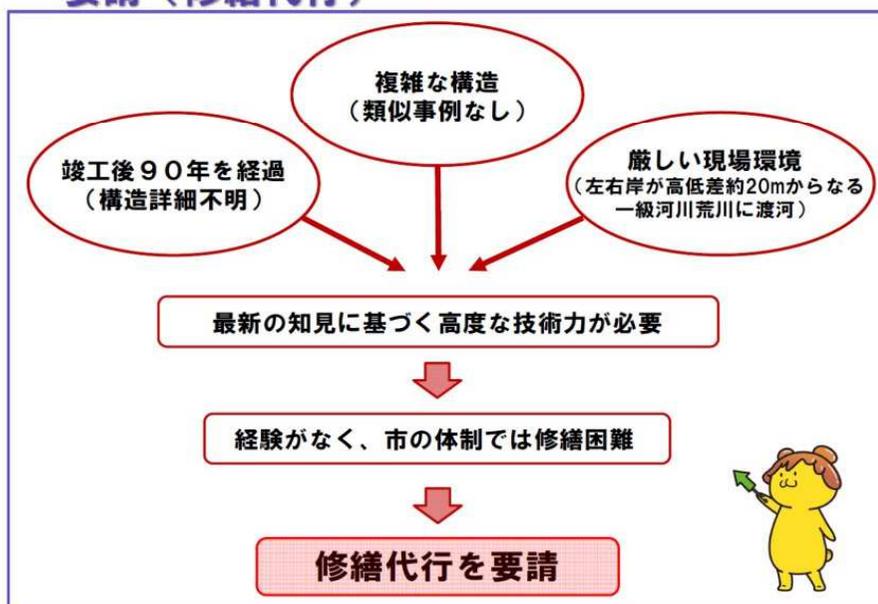
インフラメンテナンス国民会議 関東フォーラムでの秩父市からの報告

自治体支援制度の活用

～秩父橋における直轄診断及び修繕代行事業～



要請（修繕代行）



経緯（直轄診断）

平成28年 法定点検を実施



[橋面タイルの浮き] [補強鋼板の浮き・腐食] [アーチリブの剥離・鉄筋露出]

判定結果：判定区分Ⅲの早期措置段階

老朽化の著しい複雑な構造
急峻な谷間に存在し、高度な機械力・技術力が必要

最新の知見に基づく、総合的な技術力・判断力が必要

直轄診断 = メンテナンス技術集団の全面的支援を要請

まとめ

- ◇ 設計内容が充実し、質の高い補修の実施
 - 定期点検の合理化・効率化への助言
- ◇ 国（関東MC）の知見及び技術力の高さ再確認
 - 職員の技術力向上
- ◇ 国（関東MC）とのライン構築
 - 直接相談しやすい環境に



数多くの課題・悩みを有する自治体が多い

⇒ 些細なことでも、関東MCに相談を

■技術支援を受けた地方公共団体の声

神奈川県秦野市職員の声

Q. 技術相談のきっかけは、何ですか？

限られた予算を有効に活用するために、小規模な橋梁の点検を、市職員自身で実施しようと考えました。
ただ、職員自身での点検や診断の経験や知識が乏しかったため、関東道路メンテナンスセンターに相談をしました。



秦野市建設部
建設管理課
松本 貴昭 氏

Q. どのような支援を受けることができましたか？

関東道路メンテナンスセンターの職員が市役所に来ていただき、座学と実務の講習を受けることができました。
具体的かつ実践的な内容で、職員の技術力が向上しただけでなく、これをきっかけに関東道路メンテナンスセンターに他の相談もしやすくなりました。



埼玉県秩父市職員の声

Q. どのような技術相談をしましたか？

本市が管理している吊り橋の具体的な損傷状況が不明確で、その点検方法や、今後の維持管理を進めるための方法を検討するために、関東道路メンテナンスセンターに相談をしました。



秩父市地域整備部
道路維持課
荻原 武久 氏

Q. どのような支援を受けることができましたか？

関東道路メンテナンスセンターの職員が現地に来ていただき、様々な部材を詳細に調査してもらいました。また、近接目視できない箇所はドローンを使って確認してもらったなど、積極的な調査をしてもらいとても助かりました。調査レポートもとても読みやすいもので、職員にとってわかりやすく参考になるものでした。



地方公共団体のみなさまへ

橋梁など道路構造物の保全で困ったら

道路や橋梁のメンテナンスでお困りの際は、ご連絡ください。

技術支援をした地方公共団体数(令和3年12月末現在): 33団体(1都8県)

■交通アクセス



- 公共交通機関をご利用の場合
JR線・東武アーバンパークライン・埼玉新都市交通ニューシャトル「大宮駅」東口から徒歩10分
- 車でお越しの場合
首都高速埼玉新都心線「新都心西」出口から、約10分
※駐車場がありませんので、付近の有料駐車場をご利用の上、お越しください。



建物外観



国土交通省 関東地方整備局 関東道路メンテナンスセンター
〒330-0843 埼玉県さいたま市大宮区吉敷町1丁目89番地1 タカラビル2階
TEL 048-729-7780 / FAX 048-729-7790

道路のメンテナンスに係わる相談

ホームページのお問い合わせフォームや電話にて、お気軽にご相談ください。

情報発信中!



ホームページ



Facebook



Twitter



国土交通省 関東地方整備局
関東道路メンテナンスセンター



関東道路メンテナンスセンターは、橋梁等へのメンテナンスを推進するための組織として、地方公共団体への技術支援を行っています。

