

令和6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6年9月30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) 千葉県道路メンテナンス会議の主な取り組み等
- (3) 跨線橋の点検・修繕状況等
- (4) 跨線橋に関する情報提供等
- (5) 千葉県内の点検・修繕の実施状況等
- (6) 個別施設計画の策定状況
- (7) 点検三巡目に向けての課題や工夫等
- (8) 道路橋集約・撤去に関する課題等
- (9) その他

(1) 千葉県道路メンテナンス会議及び 千葉県道路鉄道連絡会議の概要

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】				—	—

(2) 千葉県道路メンテナンス会議の 主な取り組み等

- 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

令和6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							● 9月30日					
道路鉄道連絡会議						●						
橋梁点検学習会									↔			
橋梁補修工事見学会									↔			

道路メンテナンスに関する講演会・研修の開催予定

令和6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：12月～1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：12月～1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)



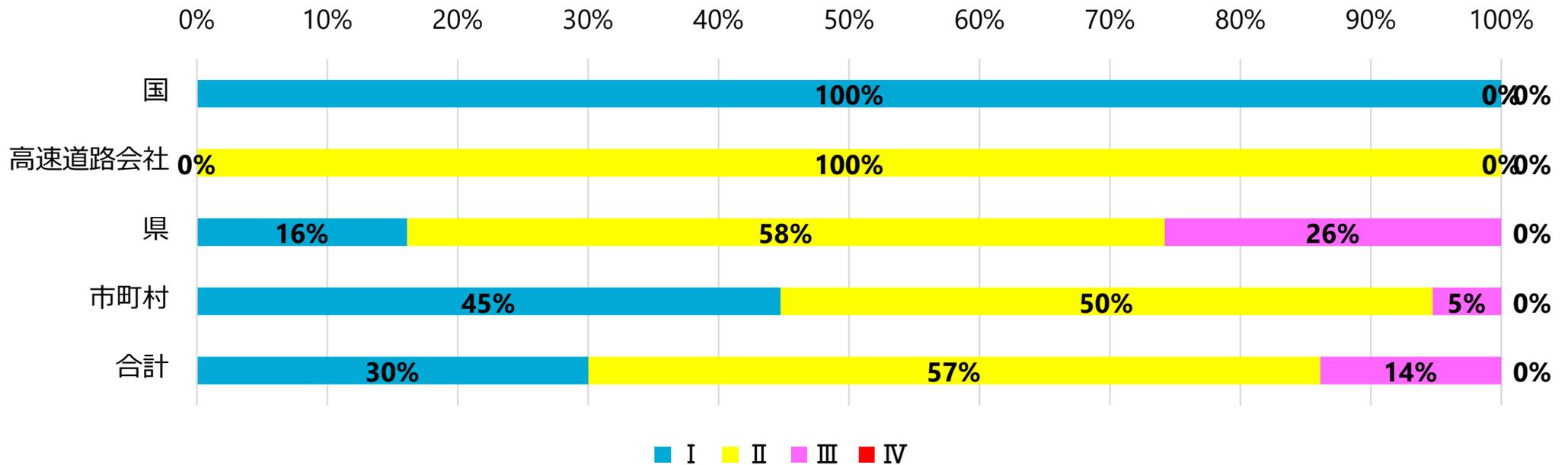
(橋梁修繕工事現場見学会の実施状況)

(3) 跨線橋の点検・修繕状況等

- 千葉県の跨線橋の点検結果（R 5）
- 千葉県の令和 5 年度末の跨線橋の修繕実施状況
- 千葉県の令和 6 年度の点検予定（道路管理者別）
- 千葉県の令和 6 年度の点検予定（鉄道事業者別）
- 千葉県の令和 6 年度の修繕予定

千葉県内の跨線橋の点検結果 (R5)

千葉県内の跨線橋の点検結果 (R5)



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	32	1	1	0	0	0
高速道路会社	36	6	0	6	0	0
県	111	31	5	18	8	0
市町村	266	38	17	19	2	0
合計	445	76	23	43	10	0

出典：点検データ等入力システム

千葉県令和5年度末の跨線橋の修繕実施状況

道路管理者	R5末 Ⅲ判定施設数 (A)	R5末 修繕設計着手数 (B)	R5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	7	1	26%
市町村	51	32	4	63%
合計	89	49	5	55%

出典：点検データ等入力システム

千葉県令和6年度の点検予定（道路管理者別）

道路管理者	管理施設数 (A)	R6点検予定 (B)	点検割合 (B/A)
国	32	13	41%
高速道路会社	36	3	8%
県	111	21	19%
市町村	266	36	14%
合計	445	73	16%

出典：点検データ等入力システム

千葉県令和6年度の点検予定（鉄道事業者別）

鉄道事業者	管理施設数 (A)	R6点検予定 (B)	点検割合 (B/A)
J R 東京支社	47	13	28%
J R 千葉支社	245	42	17%
J R 貨物	1	0	0%
京成電鉄	79	11	14%
東武鉄道	21	0	0%
小湊鐵道	6	0	0%
いすみ鐵道	3	3	100%
新京成電鉄	5	0	0%
北総鐵道	17	7	41%
銚子電鉄	1	0	0%
流鉄	6	0	0%
千葉ニュータウン鐵道	16	0	0%
京葉臨海鐵道	4	0	0%
東葉高速鐵道	3	0	0%
山万	1	0	0%
合計	455	76	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6年度の修繕予定

鉄道事業者	管理 施設数	Ⅲ・Ⅳ	R6修繕 予定	内訳			
				国	高速	県	市町
J R 東京支社	47	23	3	0	0	0	3
J R 千葉支社	245	55	13	0	0	7	6
J R 貨物	1	1	1	0	0	1	0
京成電鉄	79	8	3	0	0	0	3
東武鉄道	21	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	1	0	0	0	1
北総鐵道	17	3	2	0	0	1	1
銚子電鉄	1	0	0	0	0	0	0
流鉄	6	3	1	0	0	0	1
千葉ニュータウン鐵道	16	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	455	97	24	0	0	9	15

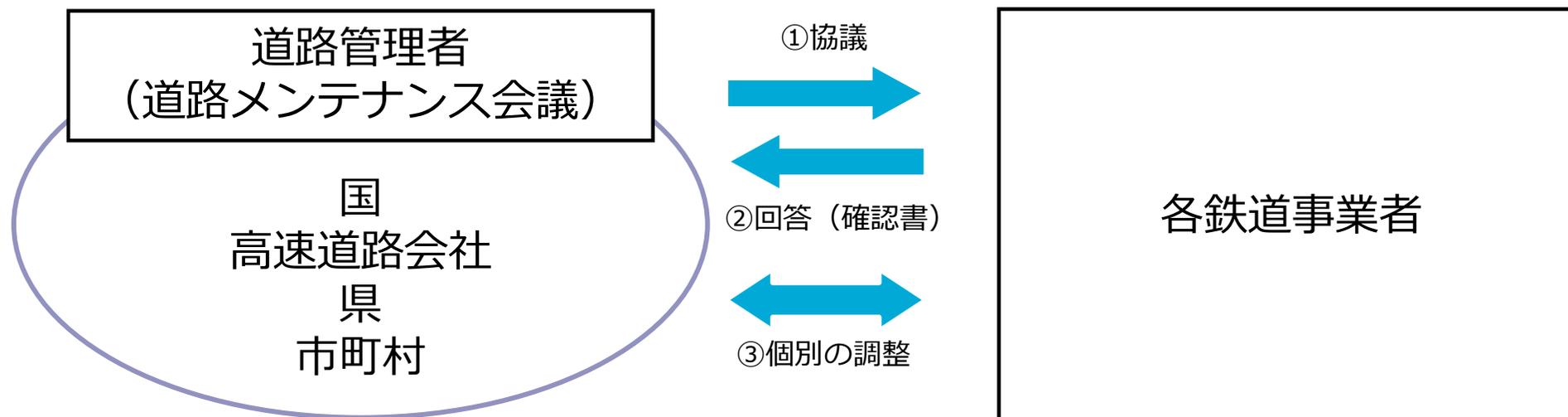
※管理施設数等は同一橋梁が複数鉄道会社を跨いでいる箇所があるため、道路管理者別の数値と一致しない。

(4) 跨線橋に関する情報提供等

- 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



令和6年度～令和10年度(5箇年計画)について、令和5年度末(令和6年3月)に各鉄道事業者との確認書の取り交わしが完了。

- 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

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。

(5) 千葉県内の点検・修繕の実施状況等

- 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5年度の点検実施状況【判定】（橋梁）
- 千葉県の令和5年度の点検実施状況【判定】（トンネル）
- 千葉県の令和5年度の点検実施状況【判定】（道路附属物等）
- 千葉県の修繕実施状況（橋梁）
- 千葉県の修繕実施状況（トンネル）
- 千葉県の修繕実施状況（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（11,843橋）に対して、5カ年の等分で点検するとした場合、2巡目5カ年で100%のところ約100%の実績。3巡目1カ年で20%のところ約7%の予定。

管理者	管理施設数	点検実施数 (R1)	点検実施数 (R2)	点検実施数 (R3)	点検実施数 (R4)	点検実施数 (R5)	2巡目5カ年実施計	点検予定数 (R6)	3巡目1カ年合計
国土交通省	426	84	93	79	84	97	437 (103%)	74	74 (17%)
高速道路会社	718	104	144	190	165	171	774 (108%)	98	98 (14%)
千葉県 (公社含む)	2,204	190	276	704	603	436	2,209 (100%)	334	334 (15%)
市町村	8,495	498	1,661	2,597	1,928	1,269	8,474 (100%)	637	637 (7%)
合計	11,843	876	2,174	3,570	2,780	1,973	11,894 (100%)	809	809 (7%)

千葉県の特検実施状況【実施数】（トンネル）

千葉県のトンネルの特検実施状況は、管理施設数（449本）に対して、5カ年の等分で特検するとした場合、2巡目5カ年で100%のところ約96%の実績。3巡目1カ年で20%のところ18%の予定。

管理者	管理施設数	特検実施数 (R1)	特検実施数 (R2)	特検実施数 (R3)	特検実施数 (R4)	特検実施数 (R5)	2巡目5カ年実施計	特検予定数 (R6)	3巡目1カ年目合計
国土交通省	26	6	15	1	0	4	26 (100%)	0	0 (0%)
高速道路会社	54	6	6	13	17	14	56 (104%)	7	7 (13%)
千葉県 (公社含む)	136	31	5	17	42	30	125 (92%)	34	34 (25%)
市町村	233	46	5	1	21	152	225 (97%)	38	38 (16%)
合計	449	89	31	32	80	200	432 (96%)	79	79 (18%)

千葉県 の点検実施状況【実施数】（道路附属物等）

千葉県の道路附属物等の点検実施状況は、管理施設数（1,241）に対して、5カ年の等分で点検するとした場合、2巡目5カ年で100%のところ約103%の実績。3巡目1カ年で20%のところ約14%の予定。

管理者	管理施設数	点検実施数 (R1)	点検実施数 (R2)	点検実施数 (R3)	点検実施数 (R4)	点検実施数 (R5)	2巡目5カ年実施計	点検予定数 (R6)	3巡目1カ年目合計
国土交通省	276	35	55	52	40	105	287 (104%)	24	24 (9%)
高速道路会社	534	132	51	133	140	123	579 (108%)	79	79 (15%)
千葉県 (公社含む)	195	8	12	48	0	119	187 (96%)	38	38 (19%)
市町村	236	29	26	44	46	82	227 (96%)	31	31 (13%)
合計	1,241	204	144	277	226	429	1,280 (103%)	172	172 (14%)

※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

千葉県令和5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899橋（約46%）、早期に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅲが118橋（約6%）、緊急に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅳが10橋（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	426	97	37 (38%)	42 (43%)	14 (14%)	4 (4%)
高速道路会社	718	171	20 (12%)	148 (87%)	3 (2%)	0 (0%)
千葉県 (公社含む)	2,204	436	117 (27%)	269 (62%)	50 (11%)	0 (0%)
市町村	8,495	1,269	774 (61%)	438 (35%)	51 (4%)	6 (0.5%)
合計	11,843	1,973	949 (48%)	899 (46%)	118 (6%)	10 (1%)

千葉県令和5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155本（約78%）、早期に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅲが42本（21%）、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	4	0 (0%)	4 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
高速道路会社	54	14	0 (0%)	12 (86%)	2 (14%)	0 (0%)
千葉県 (公社含む)	136	30	1 (3%)	28 (93%)	1 (3%)	0 (0%)
市町村	233	152	2 (1%)	111 (73%)	39 (26%)	0 (0%)
合計	449	200	3 (2%)	155 (78%)	42 (21%)	0 (0%)

千葉県令和5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235施設（約55%）、早期に措置を講ずべき状態の判定区分Ⅲが45施設（約11%）、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	276	105	30 (29%)	57 (54%)	18 (17%)	0 (0%)
高速道路会社	534	123	86 (70%)	34 (28%)	3 (2%)	0 (0%)
千葉県 (公社含む)	195	119	20 (17%)	76 (64%)	23 (19%)	0 (0%)
市町村	236	82	15 (18%)	66 (80%)	1 (1%)	0 (0%)
合計	1,241	429	152 (36%)	235 (55%)	45 (11%)	0 (0%)

※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

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1,037橋、うち設計着手済は344橋（33%）、工事完了は242橋（23%）。前年度の県内全地公体合計と比較すると設計着手率は減少、工事完了率は横ばいである。

管理者	R5末 Ⅲ・Ⅳ判定施設数 A	R5末 修繕設計着手数 B (B/A)	R5末 修繕工事完了数 C (C/A)	R6修繕 予定数 (内 Ⅲ判定)
国土交通省	94	53 (56%)	5 (5%)	11 (8)
高速道路会社	21	9 (43%)	6 (24%)	34 (1)
千葉県 (公社含む)	326	106 (33%)	95 (29%)	48 (43)
市町村	596	176 (30%)	136 (23%)	139 (72)
合計	1,037	344 (33%)	242 (23%)	232 (124)
【参考】 R4末 県内地公体合計	938	462 (49%)	225 (24%)	

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116本、うち設計着手済は37本（32%）、工事完了は27本（23%）。前年度の県内全地公体合計と比較すると設計着手率、工事完了率は減少。

管理者	R5末 Ⅲ・Ⅳ判定施設数 A	R5末 修繕設計着手数 B (B/A)	R5末 修繕工事完了数 C (C/A)	R6修繕 予定数 (内 Ⅲ判定)
国土交通省	9	5 (56%)	2 (22%)	0 (0)
高速道路会社	9	0 (0%)	4 (44%)	1 (1)
千葉県 (公社含む)	38	19 (50%)	10 (26%)	10 (9)
市町村	60	13 (22%)	11 (18%)	8 (5)
合計	116	37 (32%)	27 (23%)	19 (15)
【参考】 R4末 県内地公体合計	102	60 (59%)	37 (36%)	

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127施設、うち設計着手済は54施設（43%）、工事完了は20施設（16%）。前年度の県内全地公体合計と比較すると設計、工事完成率は減少。

管理者	R5末 Ⅲ・Ⅳ判定施設数 A	R5末 修繕設計着手数 B (B/A)	R5末 修繕工事完了数 C (C/A)	R6修繕 予定数 (内 Ⅲ判定)
国土交通省	62	36 (58%)	9 (15%)	5 (5)
高速道路会社	7	0	3 (43%)	2 (2)
千葉県 (公社含む)	38	10 (26%)	7 (18%)	7 (1)
市町村	20	8 (40%)	1 (3%)	4 (1)
合計	127	54 (43%)	20 (16%)	18 (9)
【参考】 R4末 県内地公体合計	93	55 (59%)	41 (44%)	

※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

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)

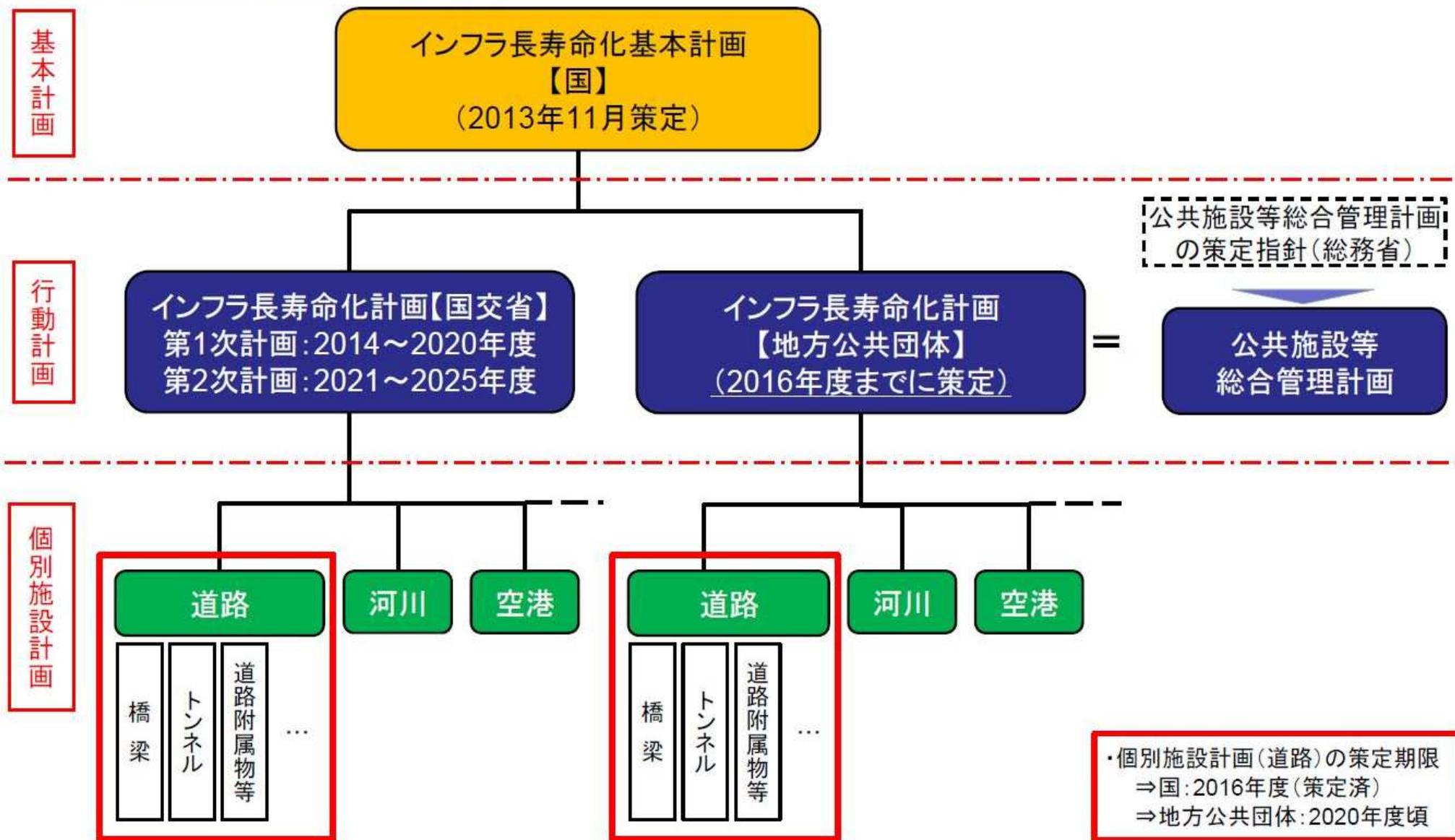
- ・計画的な補修・修繕を実施していくには、補助金の活用が必要不可欠な実態。補助金の交付率の拡充をお願いしたい。
- ・資材価格や人件費等の上昇により補修・修繕が高額となっている。
- ・現在の財政状況から予算確保が厳しい状況にある。(多数意見)
- ・将来、技術者不足で計画的な補修・修繕を実施することが困難になると予測。
- ・限られた予算、職員で対応するため、修繕実施までに劣化が進行し、追加補修が必要となる場合がある。(予防保全に至らない)
- ・技術職員の不足により橋梁補修等に対する技術力の向上が課題。
- ・Ⅲ判定を優先的に実施することから、予防保全型に移行できていない。
- ・対策区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

(6) 個別施設計画の策定状況

- 個別施設計画の策定
- 個別施設計画の策定状況
- 個別施設計画の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

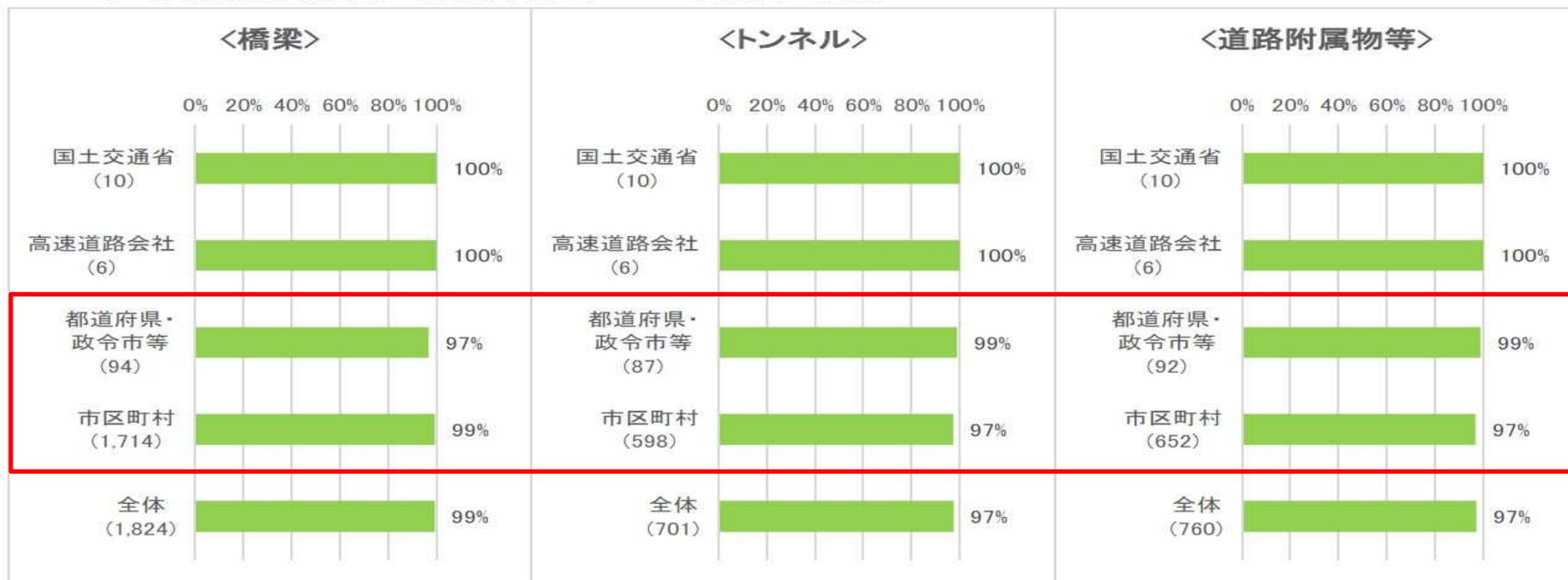


個別施設計画の策定状況

個別施設計画の策定状況(2023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。
- 2023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 97%、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%、97%。

○ 個別施設計画の策定状況(2023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

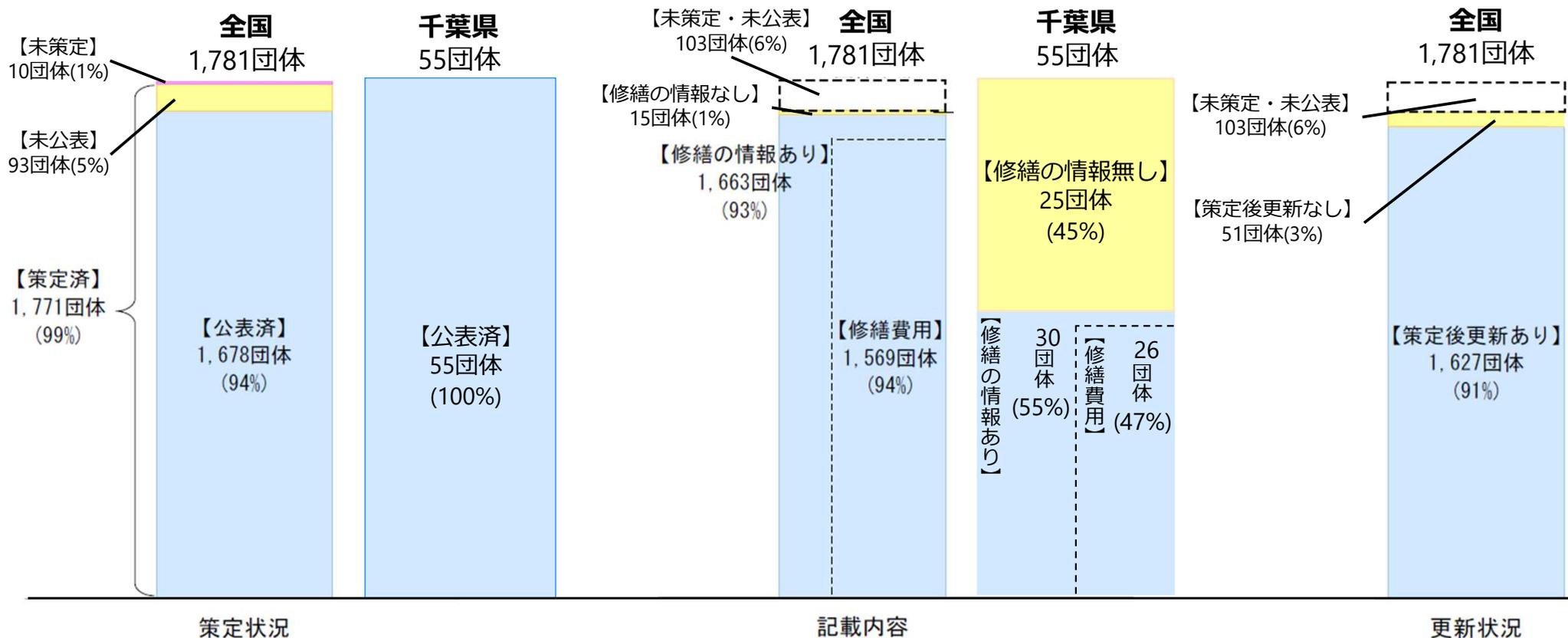
※道路附属物等は横断歩道橋、門型標識等、シェッド、大型カルバートであり、いずれかの施設の個別施設計画が策定されていれば策定済みとしている

※出典: R5道路メンテナンス年報

個別施設計画の策定状況（2023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、2023年度末時点で計画を策定していない地方公共団体が10団体あり、策定済みで公表していない地方公共団体は93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15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51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：2024年3月31日時点（国土交通省道路局調べ）

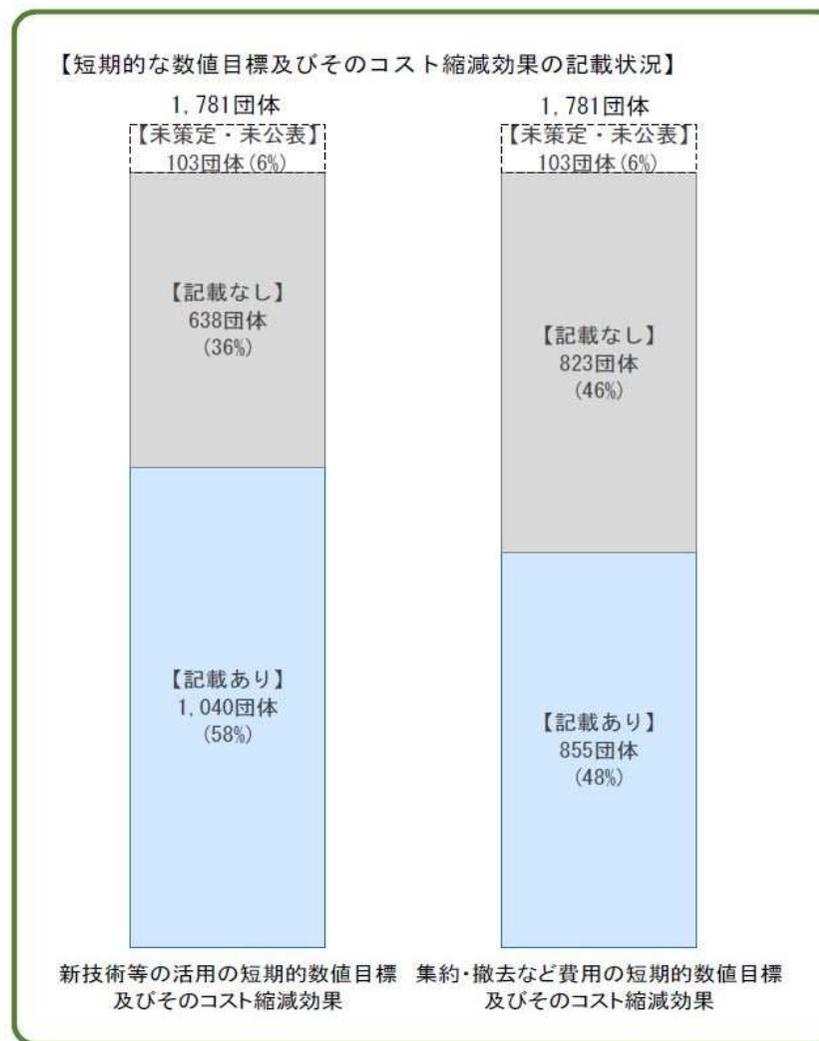
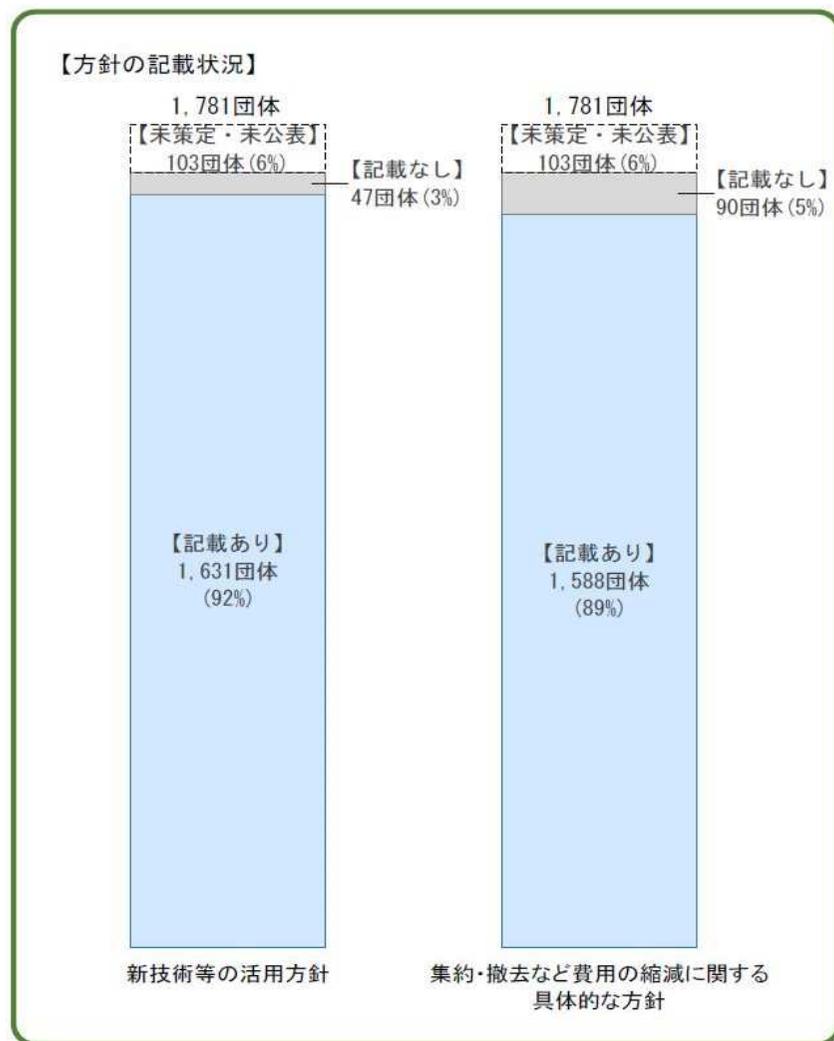
※千葉県：2024年3月31日時点（千葉県・千葉市）

個別施設計画の記載内容

- 2023 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1,631 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1,588 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1,040 団体、「集約・撤去」で855 団体です。

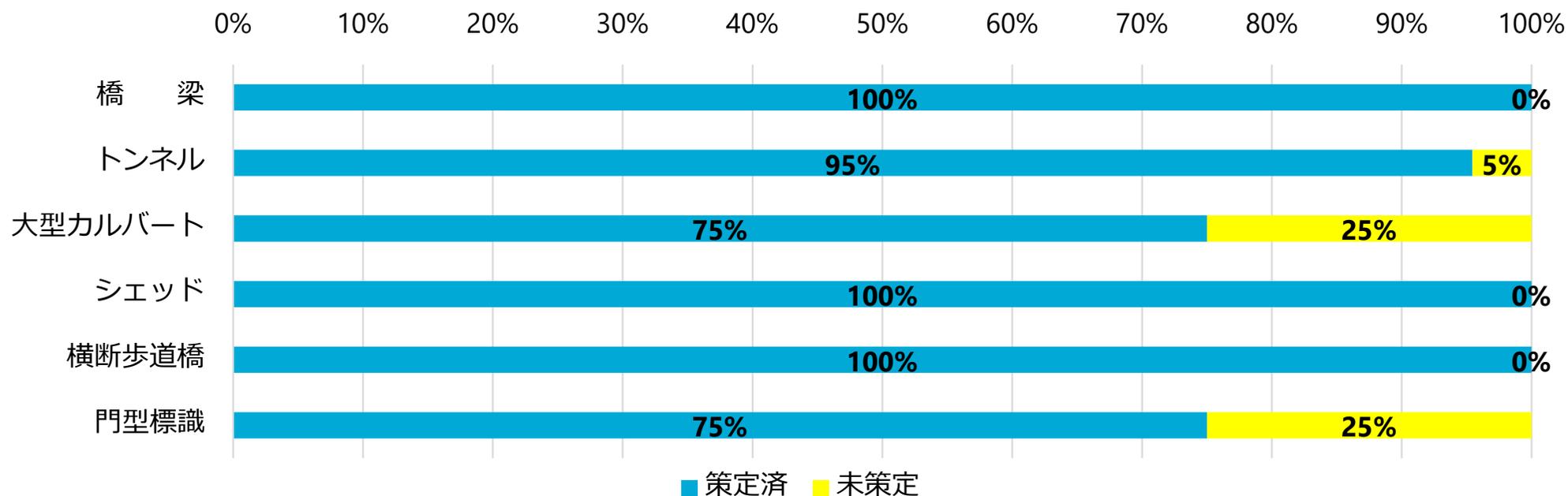
【橋梁(2m以上)の長寿命化修繕計画(個別施設計画)における記載状況(地方公共団体)】

※出典:R5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



(R6.3.31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	12	2	20	8
策定済	55	21	9	2	20	6
未策定	0	1	3	0	0	2
策定率	100%	95%	75%	100%	100%	75%

※表内数値は、地方公共団体数を示す

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。

(7) 点検三巡目に向けての課題や工夫等

- ・二巡目までの点検における課題・意見等
- ・点検実施に係る要望等
- ・各道路管理者で工夫している点等
- ・点検三巡目の課題について

二巡目までの点検における課題・意見等

- ・費用面で比較したときに、従来の点検方法の方が安価になるため新技術の活用があまり見込めないと感じている。
- ・小規模な橋梁に対して有効となる新技術が少ない。
- ・新技術について、コストが過大になり活用に至っていない。
- ・二巡目点検でUAVを用いた点検を実施したが、近接目視に劣っていると思われ、次回以降に点検方法として採用するかが課題。
- ・鉄道に架る橋の事業者協議に時間に要したり、仮設足場の設置撤去にコストを要し、これらを縮減するための点検手法の導入が課題。
- ・高速道路上の跨道橋の点検において、高速道路管理者との協議に時間を要するため、早期に協議を始める必要がある。
- ・Ⅲ判定以上の道路施設が増えているため、予算措置等に苦慮している。
- ・一巡目と比べ、二巡目の点検に要する費用が増加し、三巡目は更に増加する見込み。
- ・三巡目点検では職員不足などの対策で技術センターなどに点検業務の依頼を検討。

(意見まとめ)

- ①新技術活用でコストが過大になり、活用が難しい。
- ②新技術活用した結果、近接目視より成果が悪い事例がある。
- ③コスト縮減を行うための点検手法を導入するための検討が課題である。
- ④点検業務への予算確保が困難な状況である。

点検実施に係る要望等

- ・新技術(ドローン、ロボットカメラ)を活用していくことを推奨しているが、一方で近接目視をすることは法に明記されているが、具体的にどういう場合であれば新技術を使用してよい等の指針がないため手探りで点検業務を行っているのが実態のため、ハンドブックの整備等が課題と感じる。
- ・現在点検対象としている橋梁のうち、対象を削減するための条件や指標を検討する余地はないでしょうか。
- ・点検期間を一律5年とするのではなく、現状に応じて期間を延長したり、点検内容の簡略化を検討してほしい。(溝橋や単純構造の橋梁などの条件)
- ・鉄道橋事業者との協議に時間が掛かる。また工事費用が高いのは仕方がないことかもしれないが、依然として不透明な点が多い(内訳を求めても提出してもらえない等)。
- ・業者によって判定基準にバラつきが生じていることがあるので、統一性を図れるようにしてもらいたい。
- ・新技術を必ず活用しないといけないでしょうか。
- ・道路メンテナンス事業補助制度の要件緩和を希望する。
- ・ドローン点検の千葉県歩掛を作成していただきたい。

(意見まとめ)

- ①新技術活用の方針などを示したハンドブックなどがあるといいのでは。
- ②点検期間を見直してもらいたい。(一律5年ではなく。)
- ③新技術活用が難しいことから、道路メンテナンス事業補助制度の要件緩和を希望する。

各道路管理者で工夫している点等

- ・河川上の点検に新技術(ドローン)の活用
- ・コスト縮減の手法として、AI診断導入の検討を行っている。
- ・新技術を活用した点検で、維持管理コストを低減する為の検討を行った。
- ・高速道路上の橋梁を一年でまとめて発注することにより、協定締結事務、点検費等の縮減を計っている。

点検三巡目の課題について

- ・地震等についての項目が増えており、点検に掛かる時間増加が懸念されています。
- ・新様式では、構造安全性の推定結果を記載(A,B,C)するかと思いますが、例えば活荷重時と地震時では評価の中で重視される部材・部位が異なると想定されることから、その事例がほしい。
- ・高度な専門的な知識を要することなく、判定できるように簡素化した方が良い。
- ・どの観点から道路管理者としてどんな判断をしたかを残すという意味合いが強くなり良いと思う。
- ・これから三巡目点検の業務を実施していることから、また新たな課題が出てくると思う。

(8) 道路橋集約・撤去に関する課題等

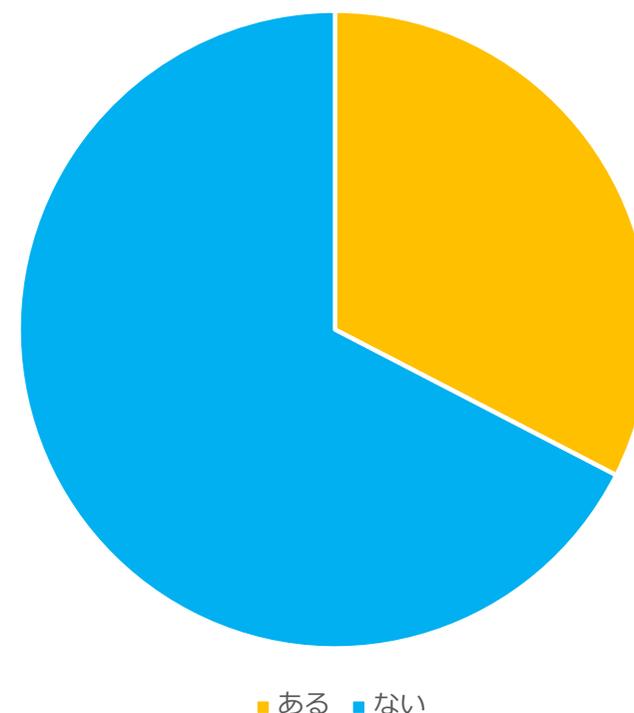
- ・集約・撤去した道路橋の有無（予定も含む）について
- ・集約・撤去した道路橋がある（予定も含む）場合、利用者・住民等との合意形成の方法
- ・関係機関との協議における留意事項（条件等）
- ・「道路橋の集約・撤去」事例の課題
- ・「道路橋の集約・撤去」を活用した事例等の情報共有の希望について
- ・国土交通省のホームページに掲載されている「道路橋の集約・撤去事例集」の閲覧状況
- ・その他課題・提案

・集約・撤去した道路橋の有無(予定も含む)について

道路橋の集約・撤去に移行した経緯

1. 河川改修工事に伴う橋梁撤去
2. IV判定の橋梁に対して橋梁撤去の検討
3. 成田空港の事業用地拡大に伴う橋梁撤去
4. 交通量が少なく、迂回路が存在する箇所における橋梁撤去等の検討
5. 跨線人道橋の利用者がなくなり、老朽化進行に伴う橋梁撤去の実施
6. 都市計画事業に伴う橋梁撤去

集約・撤去した道路橋の有無



43市町村からの回答結果
ある: 14市町村(33%)
ない: 29市町村(67%)

・集約・撤去した道路橋がある(予定も含む)場合、利用者・住民等との合意形成の方法

- ・河川改修事業などの事業者において住民説明会を開催。
- ・周知方法として自治会へのチラシ及び立て看板にて周知。
- ・橋梁に隣接している地権者や住民へ説明するため、自宅訪問し、内容説明の実施。
- ・利用者がある程度限定される橋梁であったことから、地元区長を通じ利用状況調査を行い、結果として撤去する方針となった。

⇒地元住民及び利用者への丁寧な説明が求められる。

・関係機関との協議における留意事項(条件等)

- ・周知の方法(看板設置、地方紙に掲載、HP掲載、説明会開催の規模検討)
- ・疑似的な撤去(通行止め等)と併せて交通量調査を行い、撤去の影響をデータで示す等が考えられる。
- ・施工時期の指定(河川、水路に架かる橋梁が多いため、出水期を避けた施工時期としている等)
- ・疑義がある場合は、躊躇せずに道路整備課等に相談し対応策を練ることが重要である。
- ・鉄道事業者へ委託する際、費用の算定や施工方法、スケジュール感が道路管理者と異なることから、留意する必要がある。
- ・河川管理者との協議に時間を要してしまう。

・「道路橋の集約・撤去」事例の課題

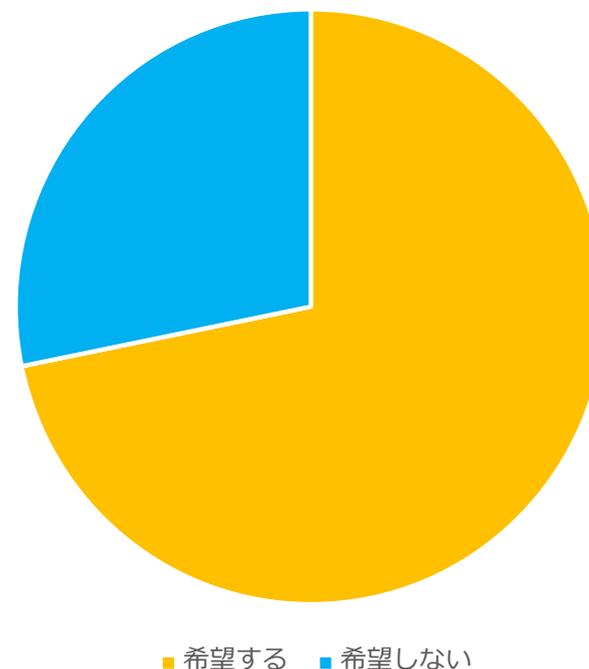
- ・予算的、時間的、人間的に集約・撤去を検討することや回すことが難しい。
- ・現に供用している橋を撤去し、集約すること自体が橋りょうを長寿命化していく計画では検討が困難である。都市計画道路や市町村が定める他計画に基づいた整備の一環で撤去、集約を含めて検討していくことが現実的だと考える。
- ・集約・撤去するための対象橋梁が存在しない。
- ・集約・撤去を要望するにあたって、要求する理由を高度に求められ、維持管理費削減の他に、理由がある場合、事例を教えてください。
- ・集約・撤去したい道路橋はあるが、地元住民の理解を得るのに時間を要する。
- ・集約・撤去に関してノウハウが無く、どのように進めたらいいのかわからない。
- ・関係機関が多いと意見が分かれてしまい、平行線になることもあり、撤去に至るまでに時間を要してしまう。
- ・地元合意を得るにあたり、橋梁撤去に伴い、周辺整備を行う要望があり、対応に苦慮している。
- ・長寿命化修繕計画に撤去対象としている橋梁があるが、予算の理由から供用している橋梁で優先して修繕を実施していることから、着手する予定がない。

「道路橋の集約・撤去」を活用した事例等の情報共有の希望について

希望する内容

1. 集約・撤去におけるフロー（関係機関協議や地元の合意形成等について）
2. 地元住民との合意形成に関する方法や進め方等の具体的な内容
3. コスト縮減の方法について
4. 老朽化以外の要因による対象橋梁の選定
5. 住民説明会等に関する資料、橋を集約した事例のうち橋と橋間の距離(m)の変化、撤去した橋の利用頻度
6. 集約・撤去の方法及び概算費用
7. 集約・撤去の判断に至るまでの経緯
8. 補助金の申請方法
9. 同一河川に複数の橋梁がある場合、集約化し橋梁数を減らした事例
10. 地元住民が反対していた場合の対応
11. 小規模な橋梁での事例

「道路橋の集約・撤去」を活用した事例等の情報共有



39市町村からの回答結果
希望する:28市町村(72%)
希望しない:11市町村(28%)

・国土交通省のホームページに掲載されている「道路橋の集約・撤去事例集」の閲覧状況

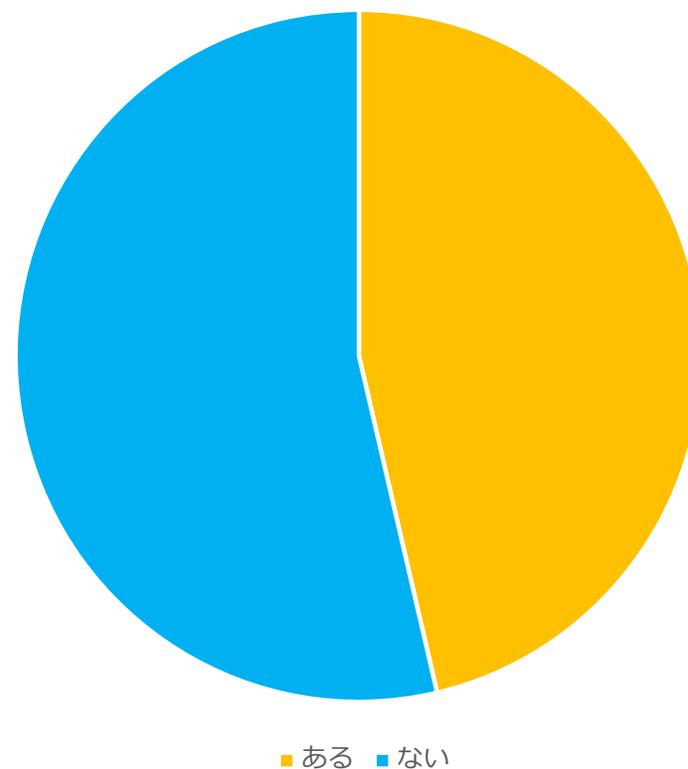
国土交通省のホームページに掲載されている「道路橋の集約・撤去事例集」を閲覧

確認方法

1. 千葉県より情報提供あり
2. 国交省主催の橋梁研修時の案内
3. 国交省のHPより確認

参考になることからHPを確認するようにお願いします。

https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_h001546.html(国土交通省HP)



41市町村からの回答結果
ある: 19市町村(46%)
ない: 22市町村(54%)

・その他課題・提案

アンケートを実施したところ、以下の課題や提案がありました。

- ①橋りょう点検における新技術活用による失敗例の紹介。
- ②5年に1度の法定点検について、小規模な橋梁も含め一律適用が本当に合理的なのか、検証をお願いしたい。

(9) その他

- ・ 関東道路メンテナンスセンターからの情報提供
- ・ 小規模附属物の点検について

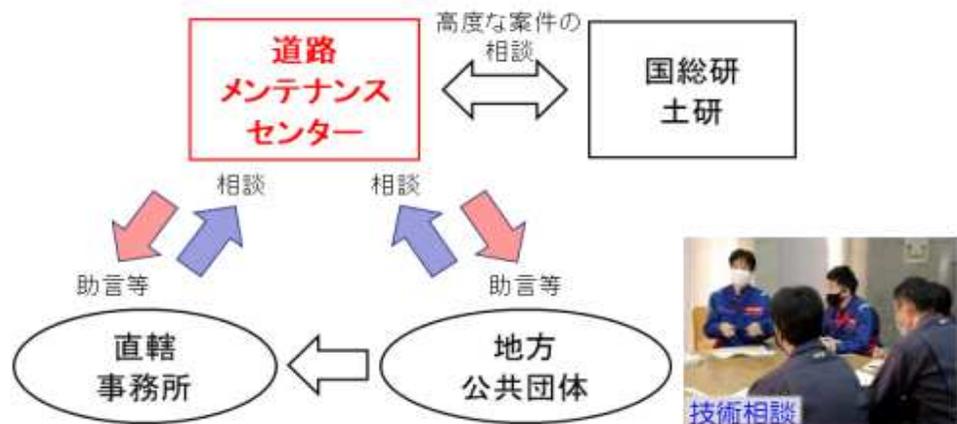
道路メンテナンスに関する地方公共団体支援（関東MCの技術支援）

○関東MCでは、地方公共団体の皆さまの道路構造物の保全に関する支援を行っています。

- ・ 何かお困り事がございましたらお気軽にご相談下さい。
- ・ また、地方公共団体職員向けの研修・講習会にも取り組んでいますのでお気軽にお声掛け下さい。
- ・ 高度な技術力等を要する施設については、直轄診断・修繕代行も行ってまいりますので是非ご相談下さい。

道路構造物保全に関する相談

■各機関との連携イメージ



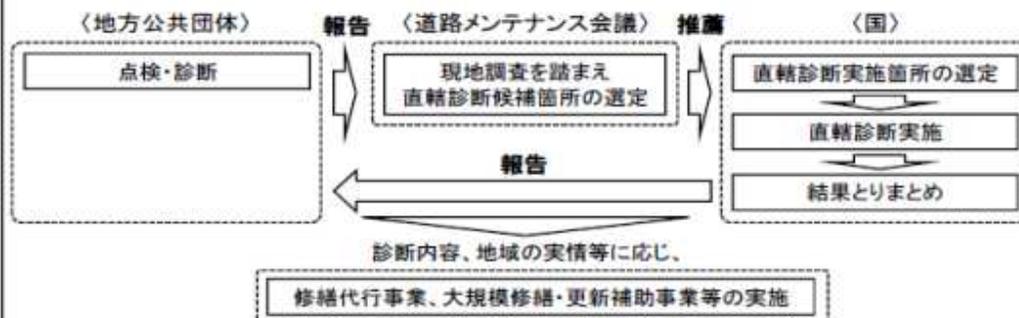
■主な取組内容(令和6年3月末時点)

項目	平成31年度 (令和元年度)	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
実務者研修	4回 (約140名)	4回 (約110名)	2回 (約50名)	5回 (約160名)	5回 (約150名)
技術講習会	5回 (約130名)	1回 (300名)	2回 (約30名)	4回 (約140名)	4回 (約50名)
技術相談	直轄:13件 地公体:18件	直轄:9件 地公体:15件	直轄:18件 地公体:29件	直轄:28件 地公体:17件	直轄15件 地公体:23件

直轄診断・修繕代行

- 『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います。
- 『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、管理者からの要望により、その修繕を国が管理者に代わり行います。

■全体の流れ

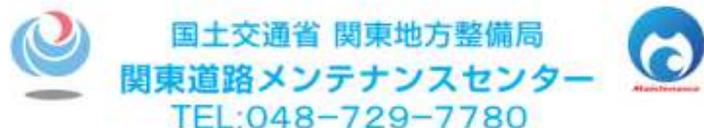


(関東地方整備局の実績)

	直轄診断実施箇所	措置
H26年度	大前橋 (群馬県嬬恋村)	大規模修繕 更新補助制度
H28年度	御鉾橋 (群馬県神流町)	修繕代行事業
R1年度	秩父橋 (埼玉県秩父市)	修繕代行事業

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。



地方公共団体からの技術相談の流れ



研修や講習会の事例（関東MC）

①地方公共団体職員への研修
 (2023年度 5回実施 約150名参加)

②道路橋の保全に関する講習会等
 (2023年度 1回実施 約30名参加)



道路メンテナンス会議

道路法の改正により、橋梁・トンネル等は国の定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による点検を義務化した。地方公共団体が抱える3つの課題

- ①技術力の不足
- ②人材の不足
- ③予算の不足

について国が都県と連携し、道路メンテナンス会議を設置して地方公共団体を支援しています。



東京都 道路メンテナンス会議の状況

- 体制**
- ・地方整備局(直轄事務所)
 - ・地方公共団体(都道府県、市区町村)
 - ・高速道路会社(NEXCO・首都高速道路・直轄高速道路・本州四国連絡高速道路・指定都市高速道路等)
 - ・道路公社

- 役割**
1. 維持管理等に関する情報共有
 2. 点検、修繕等の状況把握及び対策の推進
 3. 点検業務の発注支援(地域一括発注等)
 4. 技術的な相談対応

【出典】 都県道路メンテナンス会議より

■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

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。



秦野市

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

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い、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。



秩父市

技術支援をした地方公共団体数(令和6年3月下旬現在): 56団体(1都9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古敷町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！



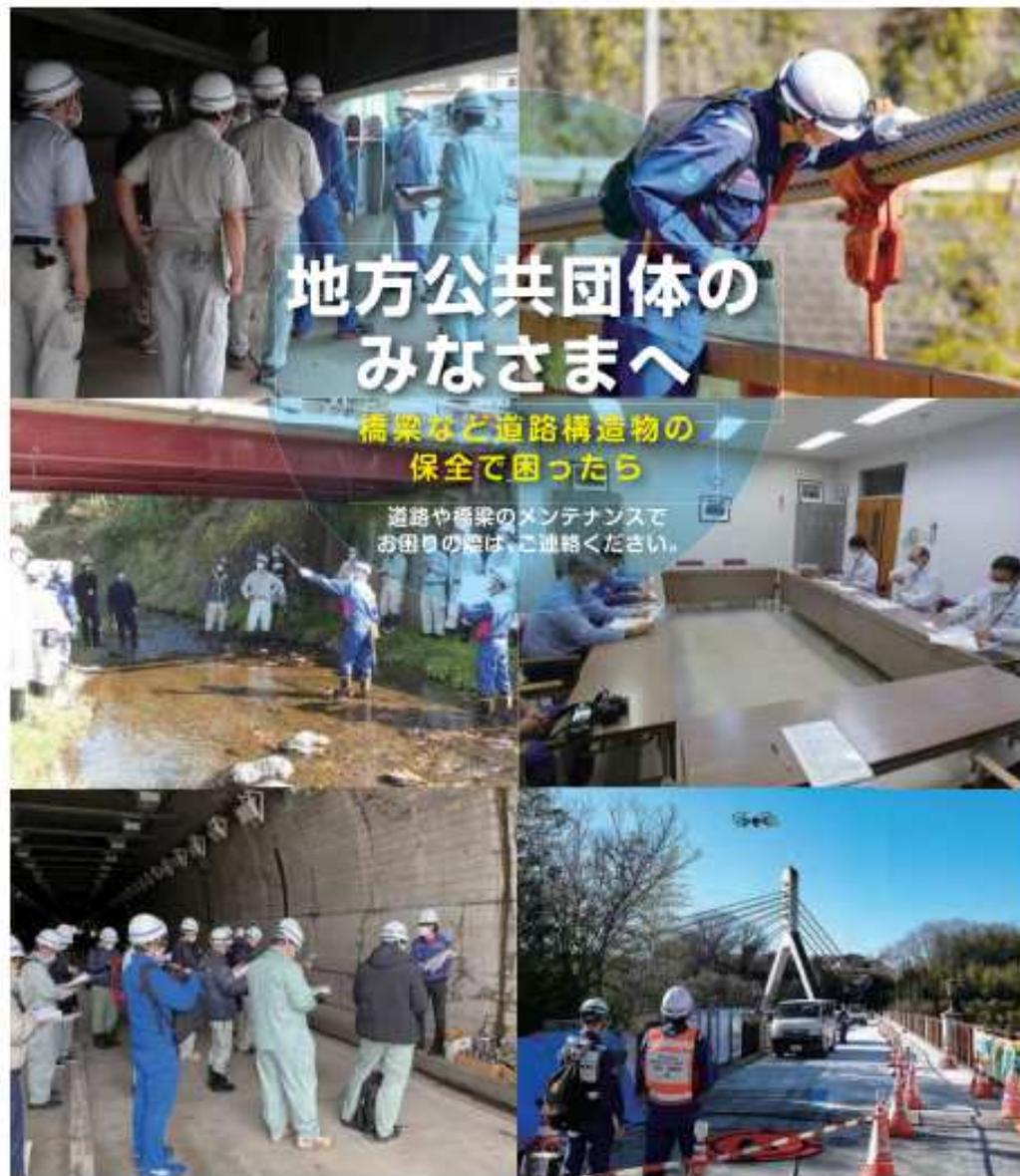
ホームページ



Facebook



X



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。



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結核として、地方公共団体への技術支援を行っています。

地方公共団体からの技術相談の流れ

直轄国道における橋梁等の診断業務にて培ったノウハウを活用し、地方公共団体向けの技術相談を行っています。皆さまが管理する橋梁等に不具合がある場合、相談内容や要望に応じて、現地調査などを行います。



その他の技術支援メニュー

技術相談の他に、地方公共団体向けの研修の講師として職員を派遣しています。また、TEC-FORCEの一員として災害支援や、緊急かつ高度な技術力を要する橋梁等が対象の直轄診断を実施しています。道路構造物の老朽化などでお困りの際は、お問い合わせください。

<p>直轄構造物管理実務者(橋梁初級)研修 ◀関東地方整備局主催(千葉県柏市内)</p>	<p>直営点検に向けた橋梁点検講習 (東京都葛飾区内)</p>	<p>教父橋における直轄診断・修繕代行の実施(埼玉県葛飾市内) ※アーチ部コンクリート補修の様子</p>	<p>修繕代行事業として修繕工事が完成した教父橋の全景 ※修繕代行事業として修繕工事が完成した教父橋の全景</p>
--	-------------------------------------	--	---

技術支援窓口連絡先 TEL: 048-729-7780 (代表)

技術相談を含めた技術支援の要望は、随時受け付けていますので、お気軽にお問い合わせください。
※市町村の皆さまにつきましても、直接受け付けていますので、遠慮なくお問い合わせください。

ホームページ
関東道路メンテナンスセンター

修繕代行(設計・工事費等)にかかる費用の一部を負担いただきます。
(※※)調査費用は、5万円/10m/箇所。財政力指数に応じた引き上げ率

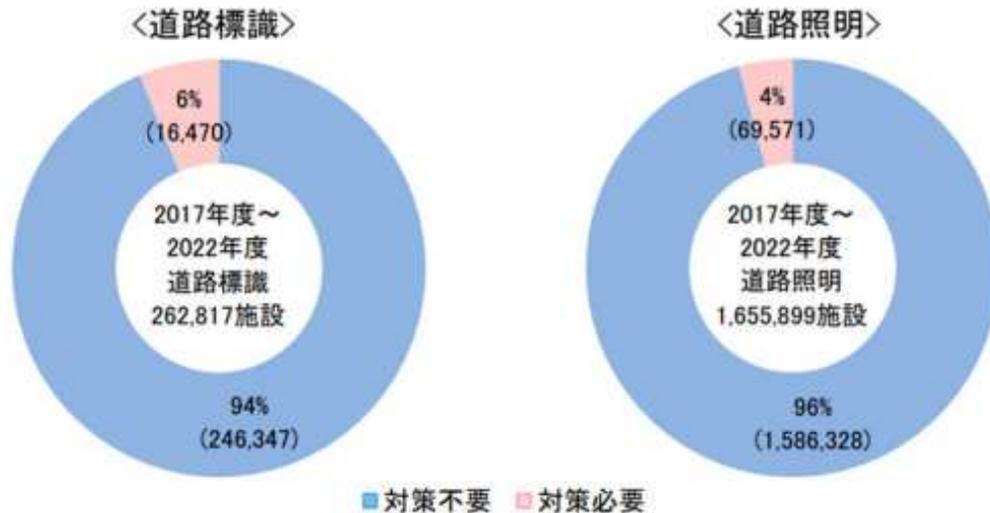
相談や現地調査、研修講師に係る費用はかかりません

※ただし、技術支援の内容によって、他団体(国総研など)の協力が必要となった際や修繕代行は、費用負担が生じる場合があります。

小規模附属物の点検に関する周知事項

- 国土交通省では、地方公共団体に対する技術的助言として2016年度に小規模附属物点検要領を示しています。
- 点検要領では、目安として概ね**10年に1回**を目安として近接目視による詳細点検及び、5年に1回を目安として外観目視を基本とする中間点検を行うこととしております。
- 地方公共団体においては、引き続き、小規模附属物の適切な維持管理をお願いします。

○地方公共団体の点検結果(令和5年3月末時点)



○地方公共団体管理道路の小規模附属物における修繕等措置の実施状況
(令和5年3月末時点)

種別	対策が必要な施設数 (A)	修繕に着手済の施設数 (B) (B/A)	修繕完了の施設数 (C) (C/A)
道路標識	16,470	5,508 (33%)	4,276 (26%)
道路照明	69,571	30,411 (44%)	28,806 (41%)
合計	86,041	35,949 (42%)	33,082 (38%)



国土交通省HP:
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/tenken/yobo7_12.pdf

※令和4年度道路メンテナンス年報より抜粋