

5. その他

道路の老朽化対策の本格実施に関する取組状況

「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」

これまでの取組内容

「点検・診断」

- ☆ 橋梁(約70万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度近接目視による全数監視を実施
- 舗装、照明柱等は適切な更新年数を設定し点検・更新を実施
- ☆ 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施

「予算」

- (高速) ☆ 高速道路更新事業の財源確保(通常国会に法改正案提出)
- (直轄) ☆ 点検、修繕予算は最優先で確保
- (地方) ○ 複数年にわたり集中的に実施する大規模修繕・更新に対して支援する補助制度

「体制」

- ☆ 都道府県ごとに『道路メンテナンス会議』を設置
- ☆ メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施
- ☆ 重要性、緊急性の高い橋梁等は、必要に応じて、国や高速会社等が点検や修繕等を代行(跨道橋等)
- ☆ 社会的に影響の大きな路線の施設等について、国の職員等から構成される『道路メンテナンス技術集団』による『直轄診断』を実施
- ☆ 地方公共団体の職員・民間企業の社員も対象とした研修の充実

「技術」

- 点検業務・修繕工事の適正な積算基準を設定
- 点検・診断の知識・技能・実務経験を有する技術者確保のための資格制度
- ☆ 産学官によるメンテナンス技術の戦略的な技術開発を推進

「国民の理解・協働」

- ☆ 老朽化の現状や対策について、国民の理解と協働の取組みを推進

「措置」

- 点検・診断の結果に基づき計画的に修繕を実施し、必要な修繕ができない場合は、通行規制・通行止め
- 利用状況を踏まえ、橋梁等を集約化・撤去
- 適切な措置を講じない地方公共団体には国が勧告・指示
- 重大事故等の原因究明、再発防止策を検討する『道路インフラ安全委員会』を設置

「記録」

- 点検・診断・措置の結果をとりまとめ、評価公表[見える化]

- ☆ 省令・告示施行(7/1)(5年に1回、近接目視を規定) 【資料5-2】

- ☆ 「定期点検要領」の通知(6/25) 【資料5-3】

- ☆ 改正道路法公布(6/4) 【資料5-4】

- ☆ 直轄事業において優先的に老朽化対策の予算要求

- ☆ H26.7までに全ての都道府県毎に道路メンテナンス会議設置済 【資料5-5】

- ☆ H26は25都道県で地域一括発注 【資料5-6】
- ・ 道路橋については、約6万橋(全体の約9%)を点検

- ☆ 今後5年間の点検計画を策定(H27.1)

- ☆ 跨道橋の点検推進

- ・ 高速道路上の跨道橋について、道路法上の橋梁は今年度内に全て点検完了予定。道路法以外の道路で、点検未完了の橋梁は、管理者及び所管省庁に速やかに点検実施を要請中
- ・ 道路法以外の跨道橋の点検推進のため「跨道橋連絡会議」を今年度内に設置し、管理者及び所管省庁に点検実施を要請 【資料5-7】

- ☆ 『直轄診断』の実施 【資料5-8】

- ・ H26は3箇所ですり
- ・ 直轄診断結果を踏まえ、緊急性・難易度が高いものについてH27『修繕代行』

- ☆ 地方公共団体も対象とした研修開催 【資料5-9】

- ・ H26は約1,000名(地方公共団体職員は約800名)が受講
- ・ 今後5年間で5,000名に対して研修を実施予定

- ☆ 新道路技術会議において、メンテナンス技術を特定課題として設定し、公募

- ☆ パネル展(360カ所)、現地見学会(49カ所)開催済み 【資料5-10】

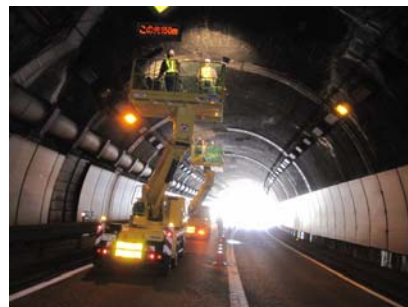
- ☆ 地方公共団体へ意識調査を実施 【資料5-11】

- ・ 市区町村では、技術力不足に関する懸念が2年前より倍増
- ・ 市区町村の約9割が「財政的支援策の充実」を求めており、その他「点検業務等の標準歩掛設定」や「定期点検に係る地方債の適用」が約7割
- ・ ほとんどの市区町村で道路メンテナンス会議を必要と回答。技術的助言・支援や財政的支援に関する相談窓口の設置等の幅広い内容を要望
- ・ 約8割の市区町村で、「積算・発注手続きの手間の省略」や「点検の質が確保出来る」等により、地域一括発注を必要と回答
- ・ 現行の交付金制度は、「予算配分」や「複数年事業に係る国費の担保」などの財政的な不安があると半数以上が回答

省令・告示の施行(道路管理者の義務の明確化)

資料5-2

[点検] 橋梁(約70万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1回、近接目視による全数監視を実施



道路法施行規則(平成26年3月31日公布、7月1日施行) (抄)

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

点検は、**近接目視**により、**五年に一回の頻度**で行うことを基本とすること。

[診断] 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施

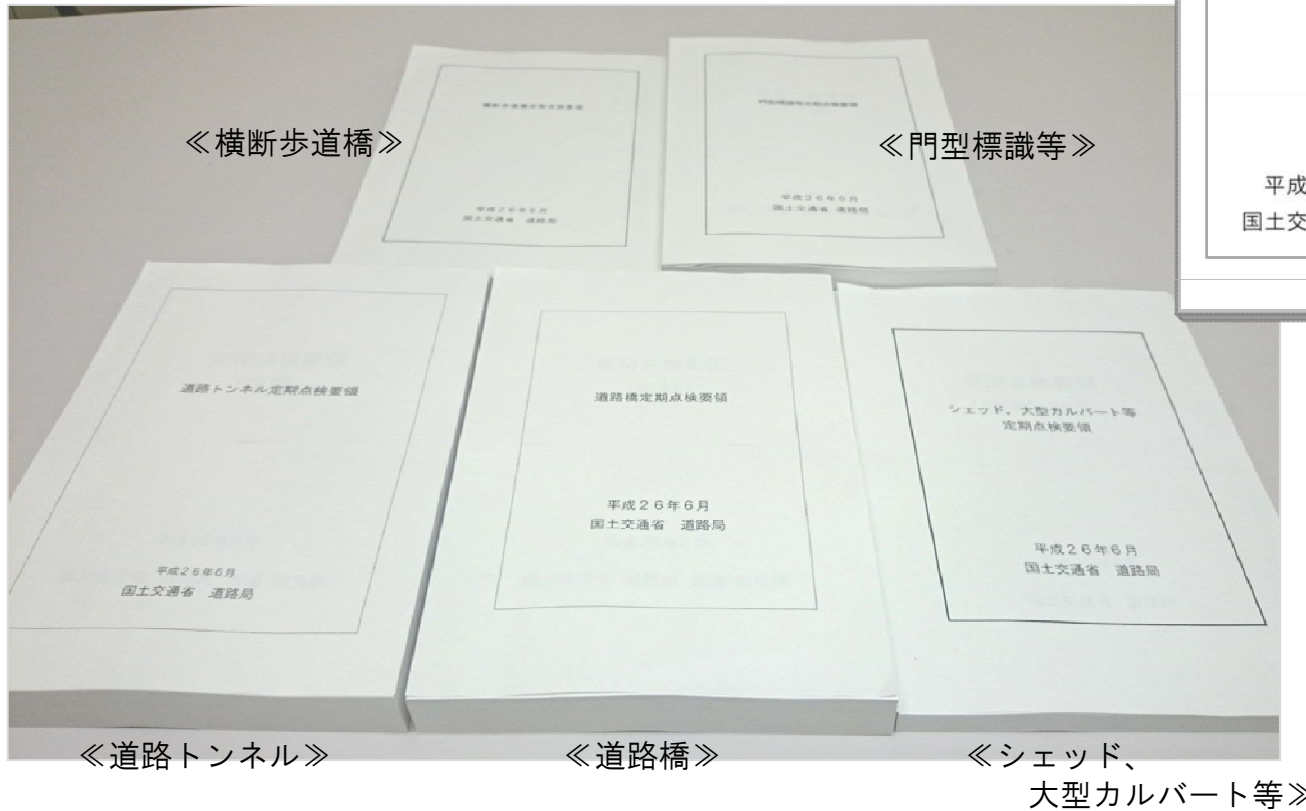
トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年3月31日公布、7月1日施行)

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類すること。

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

○市町村における円滑な点検の実施のため、主な変状の着目箇所、判定事例写真等を加えたものを定期点検要領としてとりまとめ

平成26年6月 定期点検要領を通知



道路橋定期点検要領

目次

- 範囲 1
- 点検の頻度 1
- 点検の方法 2
- 点検の体制 2
- 安全性の判断 5

平成26
国土交通省

【判定区分Ⅳ】	①腐食	3 / 4
判定区分 Ⅳ	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。 (緊急措置段階)	
	例	ゲルバー桁の受け梁など、構造上重要な位置に腐食による明らかな断面欠損が生じている場合
	例	トラス橋やアーチ橋で、その斜材・支柱・吊材、弦材などの、主部材に明らかな断面欠損や著しい板厚減少がある場合 (大型車の輪荷重の影響によっても突然破断することがある)
	例	主部材の広範囲に著しい板厚減少が生じている場合 (所要の耐力が既に失われていることがある)
	例	支点部などの応力集中部位で明らかな断面欠損が生じている場合 (地震などの大きな外力によって崩壊する可能性がある)
備考		
■腐食の場合、板厚減少や断面欠損の状況によっては、既に耐力が低下しており、大型車の輪荷重の通行、地震等の大きな外力の作用に対して、所要の性能が発揮できない状態となっていることがある。		

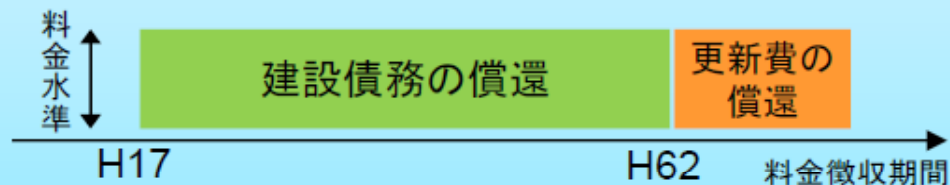
(1) 高速道路の計画的な更新の実施

① 計画的な更新を行う枠組みの構築

- ・ 高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、更新事業を明記(国土交通大臣が業務実施計画を認可)【高速道路機構法】

② 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(世代間の負担の平準化)

【道路整備特措法】



(2) 高速道路の有効活用による維持更新負担の軽減と地域活性化

① 道路上部空間の活用による、都市再生事業と高速道路の維持更新事業との連携

- ・ 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大【道路法】

② 高架下空間の有効活用

- ・ 占用基準の緩和、入札方式の導入【道路法】

③ 地域活性化のための高速道路の有効活用

- ・ スマートインターチェンジの整備に対する財政支援【高速道路機構法】

○関係機関の連携により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ため、**全ての都道府県毎に「道路メンテナンス会議」を設置**（～H26.7）

【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



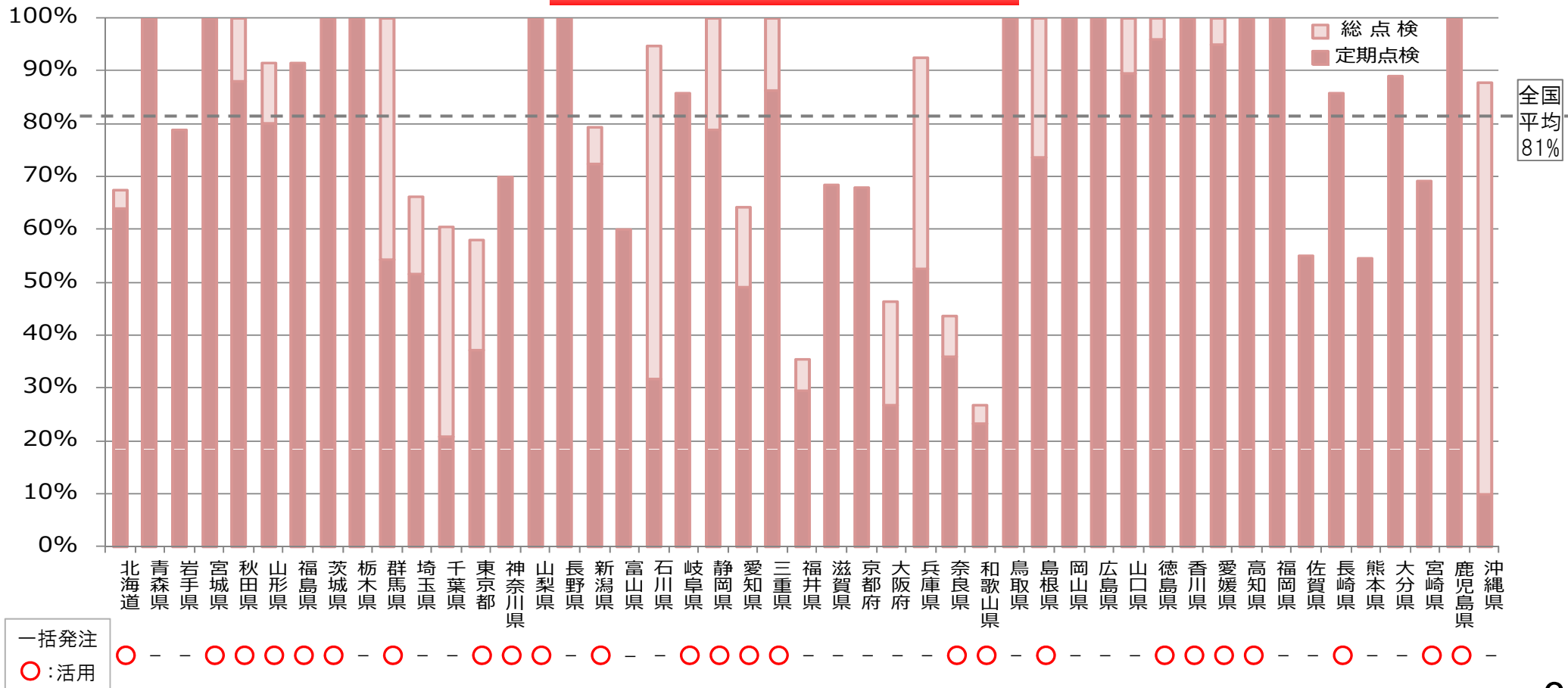
会議状況
（平成26年5月28日 宮崎県メンテナンス会議）

平成26年度の各都道府県における点検実施状況

資料5-6



- 1,721市区町村のうち、点検を実施(予定)するのは 約81%(1,392 市区町村)
 一括発注の実施見込みは25都道府県 <<定期点検を実施:1,217市町村(71%)、総点検を実施:175市町村(10%)>>
- 定期点検を実施(予定)するのは、地方公共団体の管理する道路橋約65万橋のうち、約6万橋<<約9%>>

都道府県毎の市区町村の点検着手率



※道路局調べ(平成26年11月30日現在)

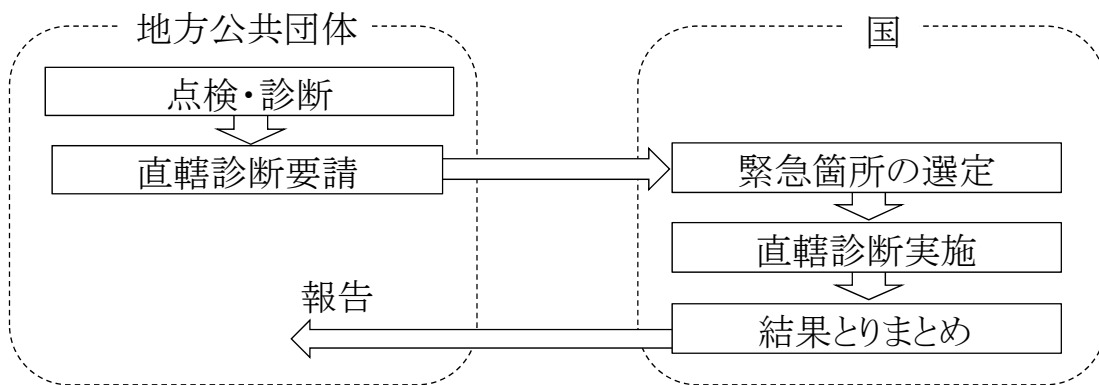
今後の跨道橋・跨線橋の対応について

上の管理者 ↓ 下の管理者		高速会社	直轄	公社	都道府県 市区町村	道路法外		
						その他	鉄道	
高速会社	<div style="border: 2px solid blue; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; color: blue; font-weight: bold;">道路メンテナンス会議</p> <p style="text-align: center; color: blue;">【都道府県単位で設置済み】</p> </div>					<p style="text-align: center; color: green; font-weight: bold;">跨道橋 連絡会議 (仮称)</p> <p style="text-align: center; color: green;">【道路メンテ ナンス会議の 下部組織】</p>	<p style="text-align: center; color: orange; font-weight: bold;">地方連絡会議</p>	
直轄						<p style="text-align: center;"><事務局> 国道事務所</p>	<p style="text-align: center;"><事務局> 整備局 運輸局</p>	
公社						<p style="text-align: center;"><事務局> 国道事務所</p>	<p style="text-align: center;"><事務局> 整備局 運輸局</p>	
都道府県 市区町村 ※緊急輸送道路								
道路法外	その他	個別協議					_____	_____
	鉄道	<p style="text-align: center; color: orange; font-weight: bold;">地方連絡会議(整備局毎に設置済)</p> <p style="text-align: center;"><事務局>整備局・運輸局</p>					_____	_____

- 本年9月より全国3橋梁について直轄診断を試行的に実施
- 結果を踏まえ、緊急性・難易度が高いものについて、平成27年度『代行事業』を実施予定

直轄診断:「橋梁、トンネル等の道路施設については、各道路管理者が責任を持って管理する」という原則の下、それでもなお、地方公共団体の技術力等に鑑みて支援が必要なもの(複雑な構造を有するもの、損傷の度合いが著しいもの、社会的に重要なもの、等)に限り、国が地方整備局の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」を派遣し、技術的な助言を行うもの。

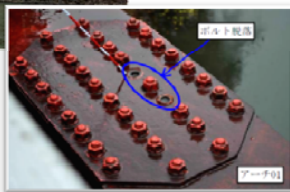
【全体の流れ】



【H26直轄診断試行箇所】

橋梁名	市町村名
みしまおおし 三島大橋	みしままち 三島町(福島県)
おおまえはし 大前橋	つまごいむら 嬭恋村(群馬県)
おおどだむ おおはし 大渡ダム大橋	によどがわちょう 仁淀川町(高知県)

三島大橋



ボルトの脱落

大前橋



主桁・橋脚の損傷

大渡ダム大橋



主桁の腐食

○地方公共団体の職員を対象とした技術レベルに合わせた研修の実施

【研修の充実】

○橋梁、トンネル等の点検に関する研修について、**初級、中級、特論の3種類**を実施予定

<初級>

- ・地方公共団体の職員の技術力育成のため、点検要領に基づく点検に必要な知識・技能等を取得するための研修。
- ・本年9月より、全国の地方整備局等で開催し、**本年度は約30回開催、約1,000名が受講**
(うち、地方公共団体職員 約800名)

<中級>

- ・直轄国道の点検・修繕に必要な知識・技術を取得するための研修
- ・本年11月に、国土交通大学校で実施

<特論>

- ・専門的知識を有する職員の育成のため、三大損傷の発生メカニズム、対応等を取得するための研修
- ・今後実施予定(詳細検討中)

○平成26年度から、5年間の受講目標人数を**5,000名**と想定

- 道路インフラの現状や老朽化対策について、パネル展(360ヶ所)、現地見学会(49ヶ所)を開催(9月末時点)
- 各自治体においても、広報誌等で、道路インフラの老朽化の実態や必要性等を周知

『現地見学会の開催』

- 大学等と連携し、橋梁の現地見学会等を実施することによって、地域住民、学生等の理解を促進

【平成26年 第1回福井県道路メンテナンス研修】

- ・開催日:平成26年度5月29日(木)
- ・参加者:近畿地方整備局福井河川国道事務所、中日本高速道路金沢支社、福井県内各土木事務所、福井県内各市町、福井県建設技術センター、(公財)福井県建設技術公社、福井大学【46名出席】
その他3社(福井新聞、建設工業新聞、福井テレビ)



地方公共団体意識調査結果について

【調査対象】

全地方公共団体（1,788団体）：都道府県（47）、政令市（20）及び市区町村（1,721）

【調査時点】

平成26年11月（調査期間：平成26年11月4日～12月4日）

【回答数】

1,788団体（47都道府県、20政令市、1,721市区町村）〔回答率 100%〕

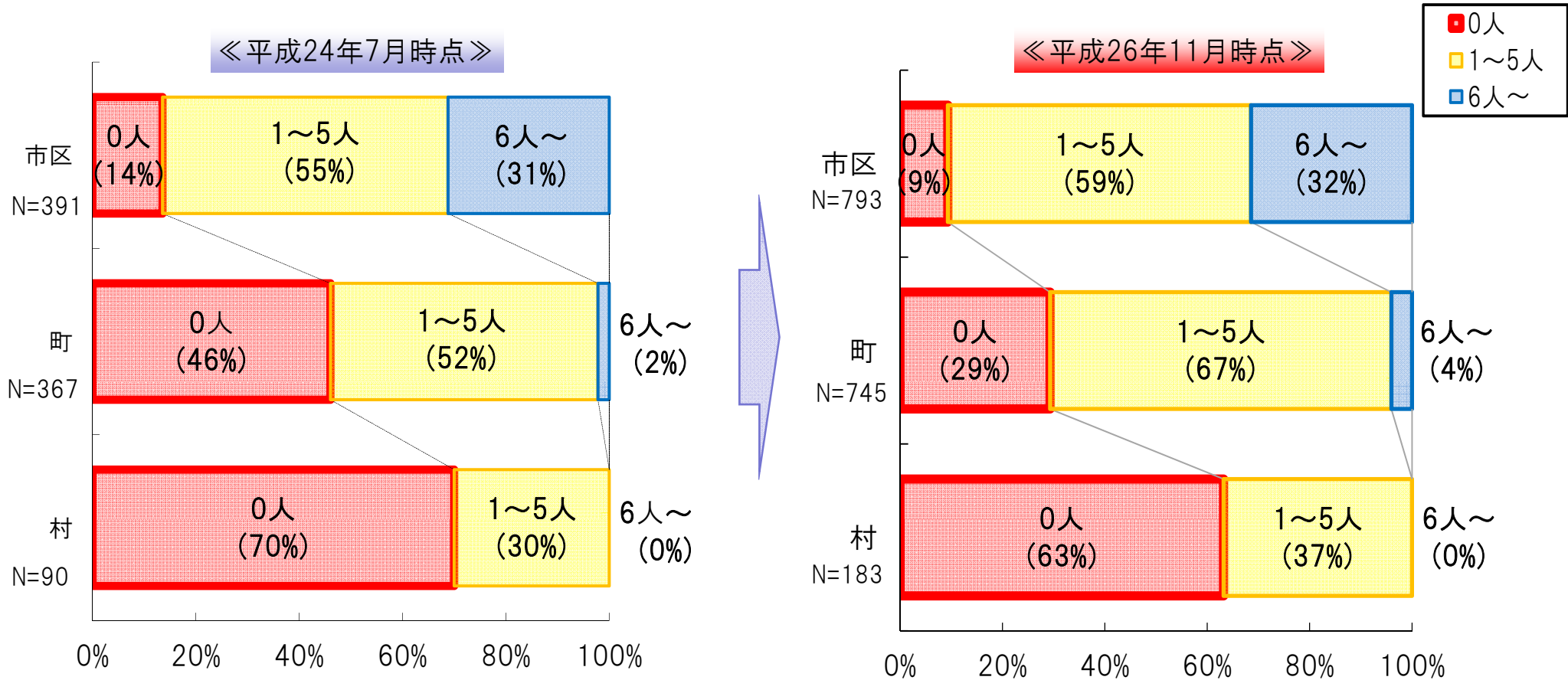
※平成26年12月15日現在のとりまとめ状況

※なお、設問ごとに一部未記入や回答対象外のものなどがあるため、有効回答数は異なります。

橋梁管理に携わる土木技術者数

○平成24年度に比べ、橋梁管理に携わる土木技術者が存在しない町は約5割から約3割へ、
村は約7割から約6割へ減少

問：橋梁管理に携わる土木技術者の人数をお答えください。



※有効回答数：848
出典：道路局調べ

※有効回答数：1,721
出典：道路局調べ

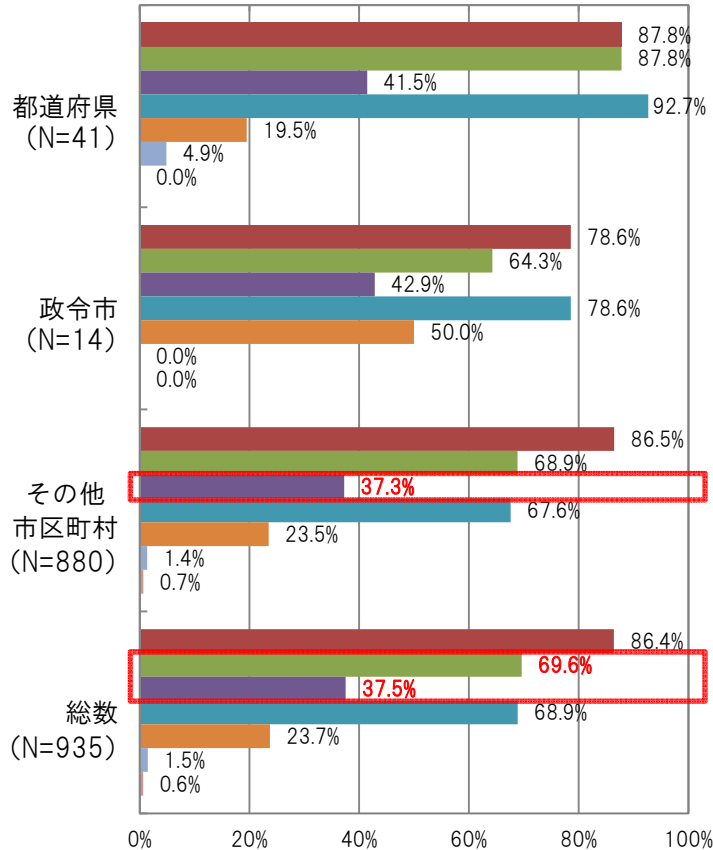
老朽化対策を進める上での懸念事項

○老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための職員数または技術力が不足するとの懸念が高まっている。特に市区町村では、技術力不足に関する懸念が倍増

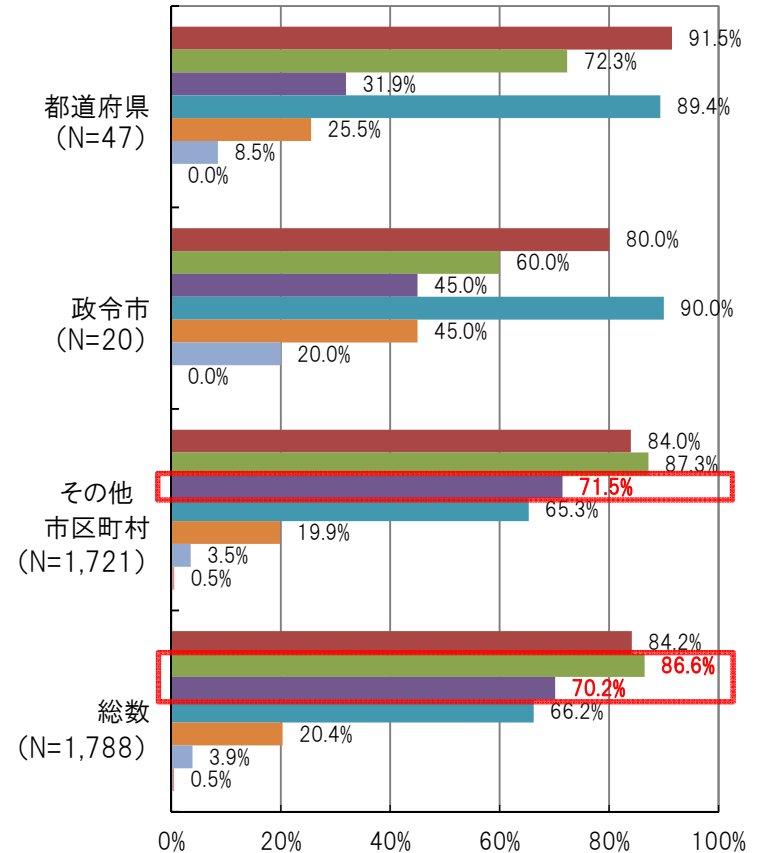
問：老朽化対策を進めるにあたり『今後の懸念すること』は何ですか。（複数回答可）

《平成24年12月時点》

- 予算の不足等により、構造物等の機能・サービス水準低下のほか、安全性に支障が生じる
- 老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための職員数が不足する
- 老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための技術力が不足する
- 増加する老朽化構造物等への対応により、新規投資が困難となる
- 増加する老朽化構造物等への対応により、既存構造物等の統廃合が必要となる
- その他
- 構造物等の老朽化が進行しても対応可能であり、特に問題はない



《平成26年11月時点》



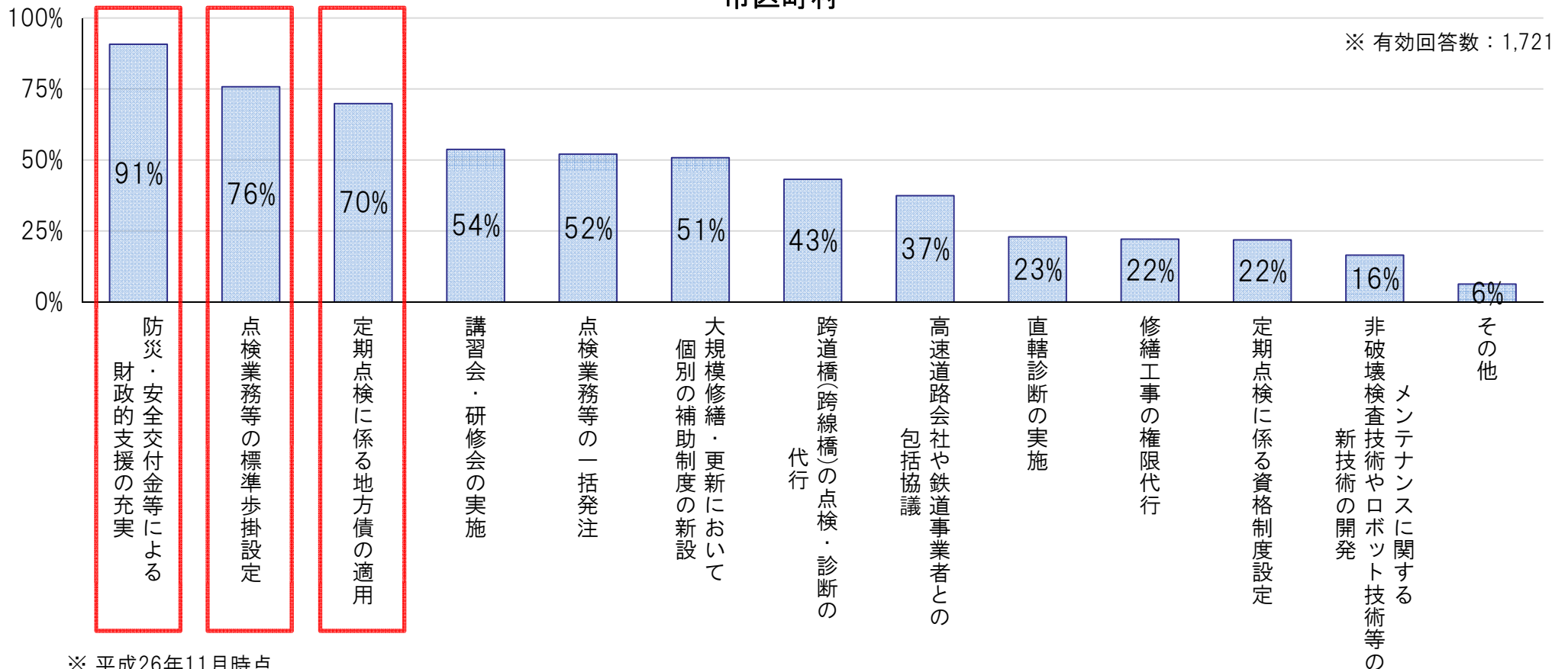
出典：社会資本整備審議会・交通政策審議会 参考資料抜粋
「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」

出典：道路局調べ

- 老朽化対策を進める上で国に求める支援施策として、「防災・安全交付金等による財政的支援策の充実」を挙げた市区町村は約9割
- その他「点検業務等の標準歩掛設定」や「定期点検に係る地方債の適用」が約7割

問：老朽化対策を進めるにあたり国に求める支援内容は何ですか。（複数回答可）

市区町村



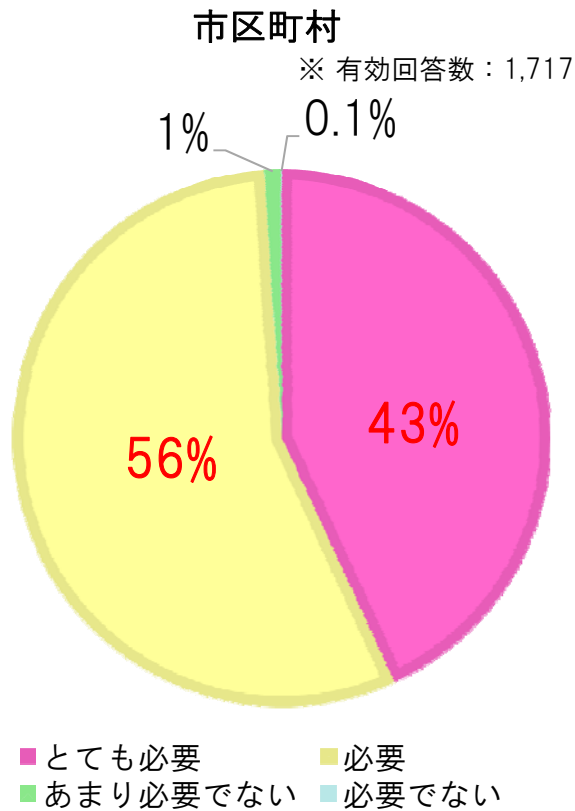
※ 平成26年11月時点

出典：道路局調べ

○ほとんどの市区町村で道路メンテナンス会議を必要と回答
 ○道路メンテナンス会議で、技術的支援を中心に「講習会の実施」、「財政的支援に関する相談窓口の設置」、「技術的助言・支援の相談」および「一括発注」等の幅広い支援内容を要望

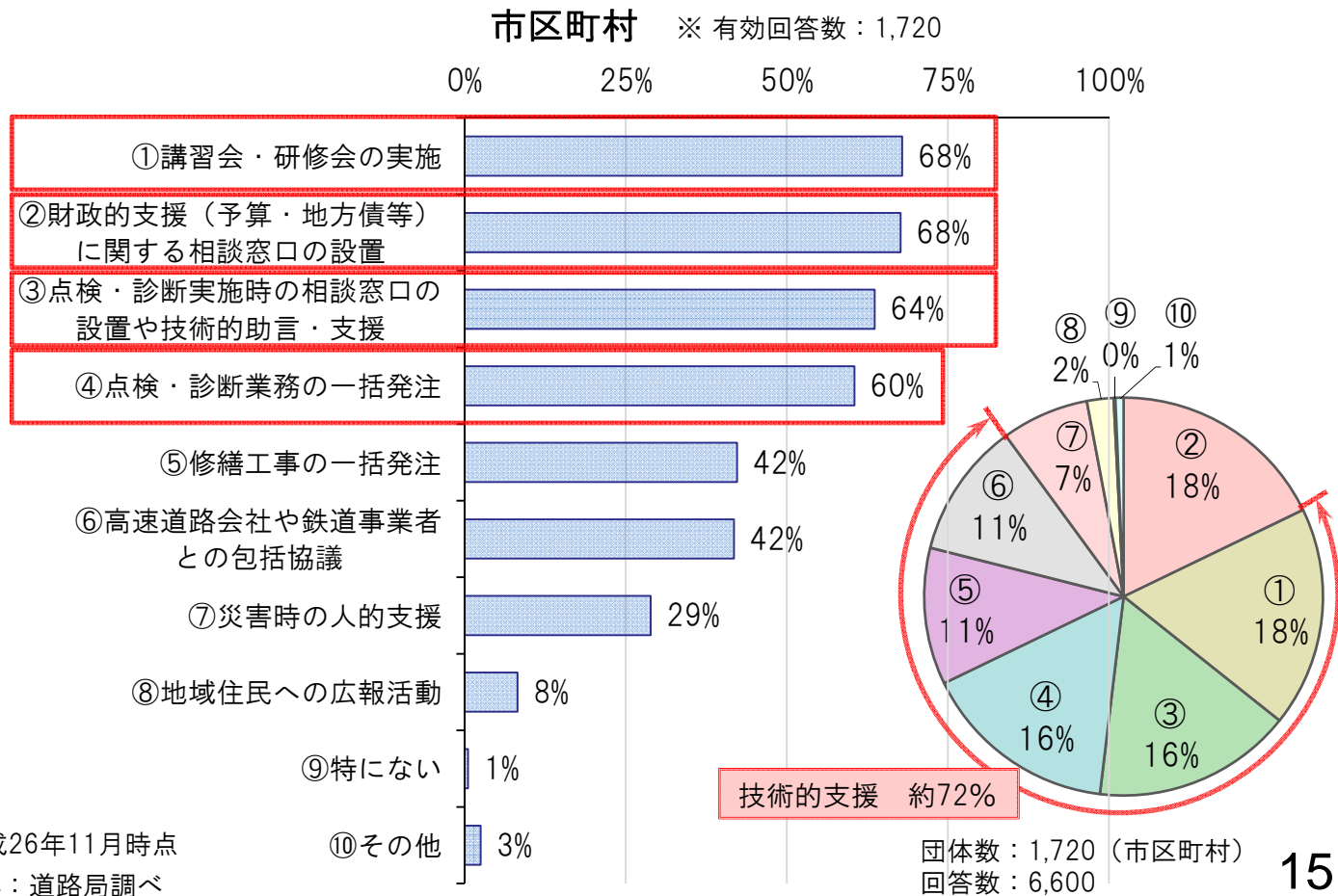
問：道路メンテナンス会議のような市町村を支援する体制は必要だと思いますか。

問：今後、道路メンテナンス会議で実施してもらいたい支援は何ですか。（複数回答可）



※四捨五入により端数処理されているため、合計が100%とならない

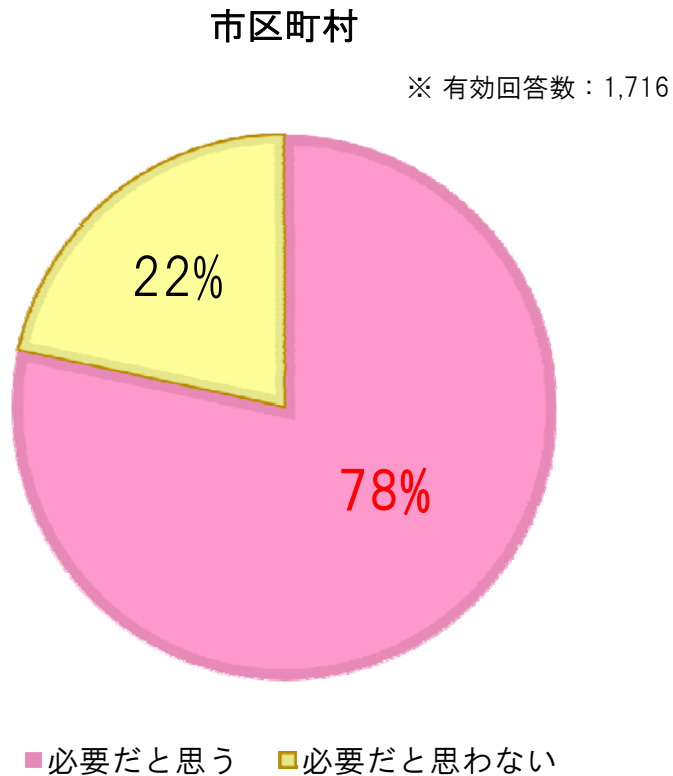
※平成26年11月時点
 出典：道路局調べ



○約8割の市区町村で地域一括発注を必要と回答

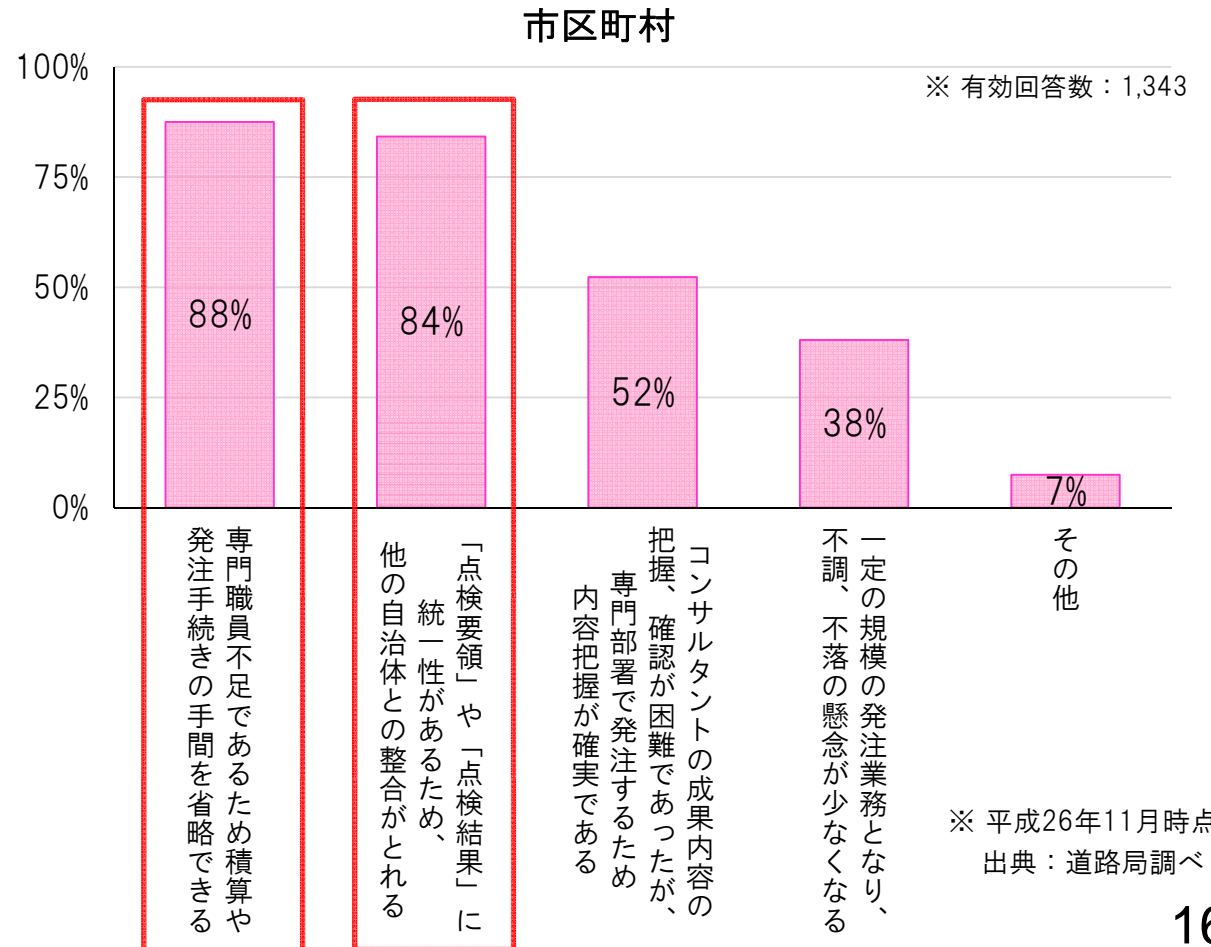
○8割以上が「積算・発注手続きの手間の省略」や「点検の質が確保出来る」等のメリットがあると回答

問：定期点検の地域一括発注は必要だと思いますか。



※ 平成26年11月時点
出典：道路局調べ

問：定期点検の地域一括発注を「必要だと思う」とした理由をお答え下さい。（複数回答可）

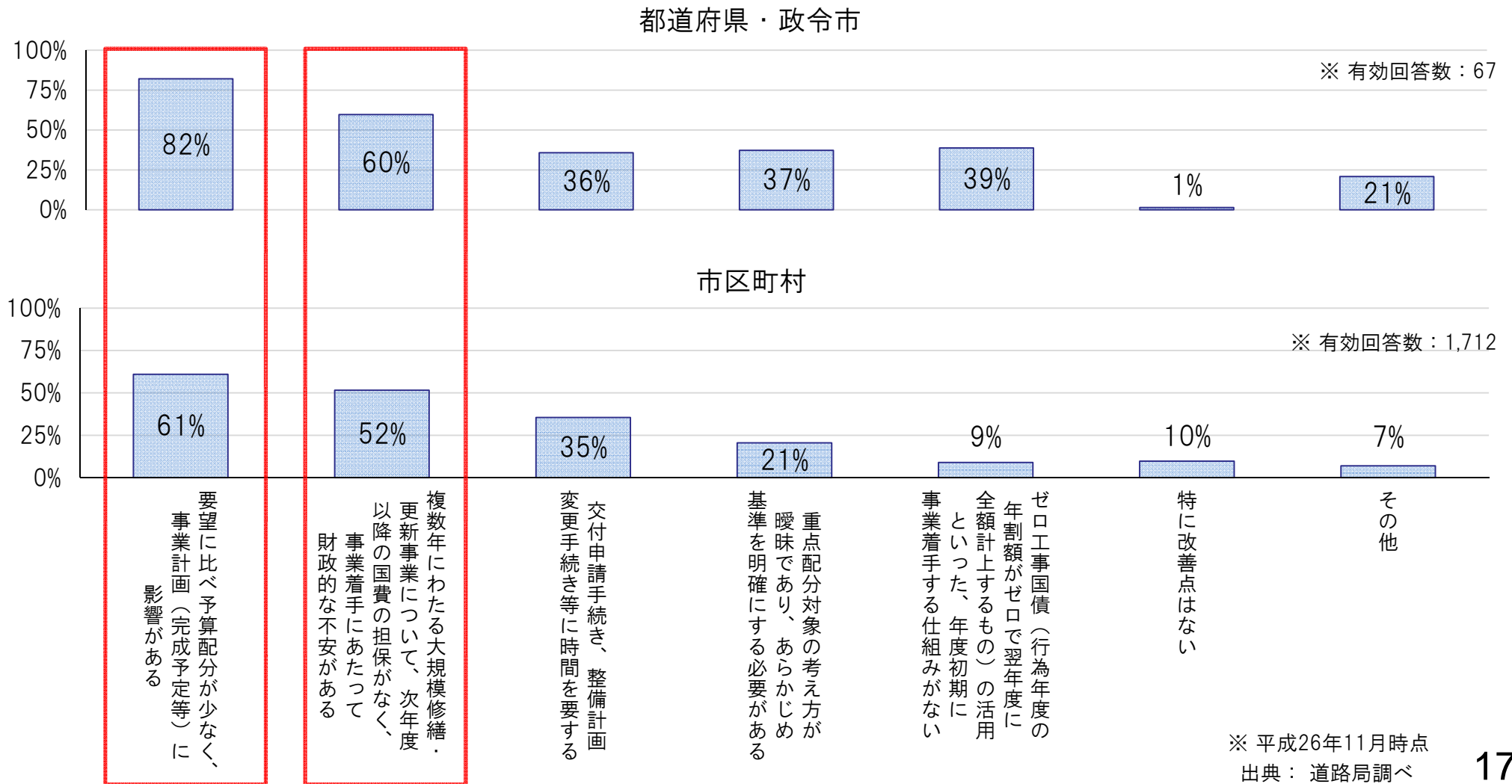


※ 平成26年11月時点
出典：道路局調べ

現行の交付金制度について

○現行の交付金制度は、「予算配分」や「複数年事業に係る国費の担保」などの財政的な不安があると半数以上が回答

問：現行の交付金制度について改善点等がありますか。（複数回答可）



地方公共団体の意識調査結果について

今後、橋梁やトンネル等道路ストックの点検に関する支援施策の検討・参考にするため、地方公共団体（都道府県、政令市、市区町村）の状況やご意見、考え方を把握する意識調査を実施したところ、調査結果は以下の通りとなりました。

【調査対象】

全地方公共団体（1,788団体）：都道府県（47）、政令市（20）及び
市区町村（1,721）

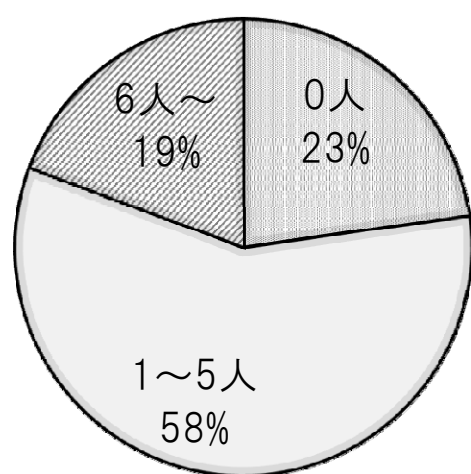
【調査時点】

平成26年11月（調査期間：平成26年11月4日～12月4日）

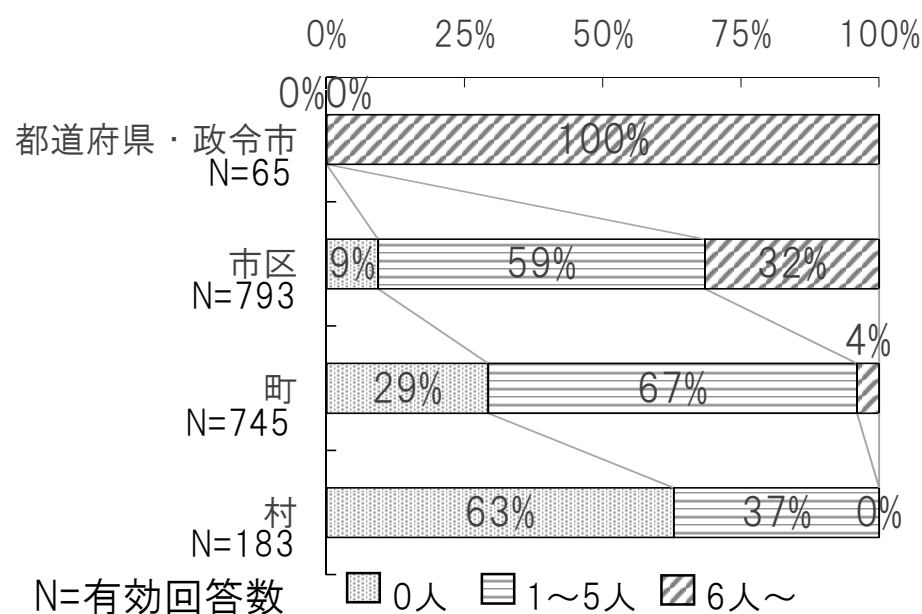
【回答数】

1,788団体（47都道府県、20政令市、1,721市区町村）〔回答率 100%〕
なお、アンケートの設問ごとに一部未記入及び回答対象外のものがあるため有効回答数は異なります。

問1. 技術者数について橋梁管理に携わる土木技術者の人数をご記入ください。



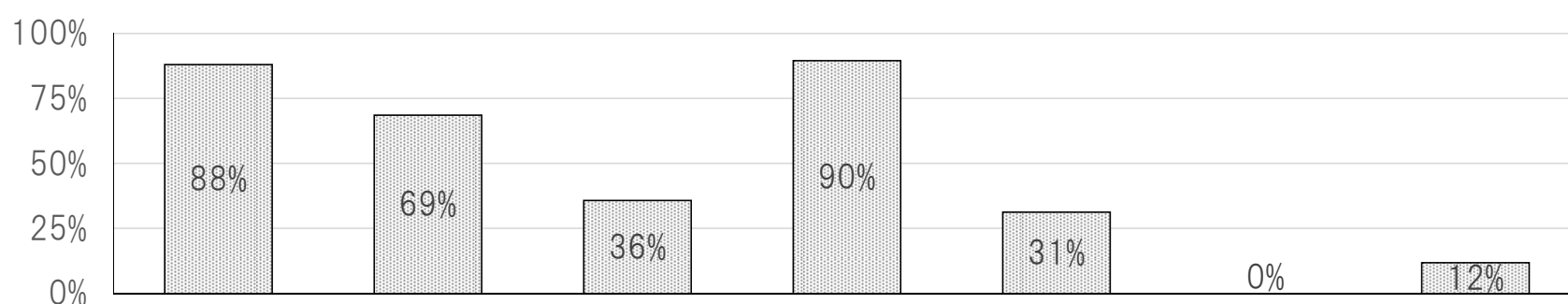
有効回答数：1,786団体



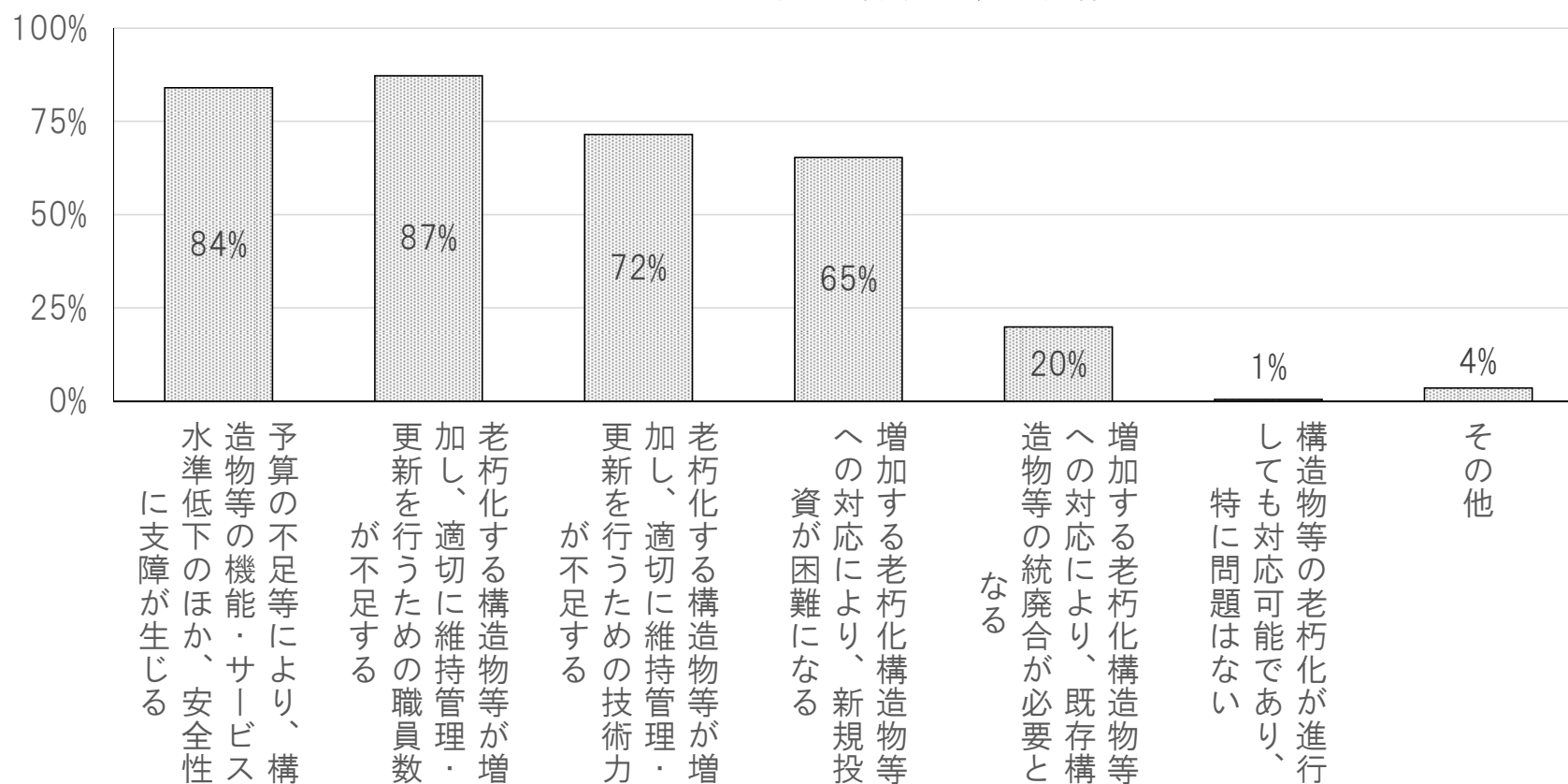
問2. 老朽化対策を進めるにあたり『今後の懸念すること』を以下から選択して下さい。
(複数回答可)

- ・予算の不足等により、構造物等の機能・サービス水準低下のほか、安全性に支障が生じる
- ・老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための職員数が不足する
- ・老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための技術力が不足する
- ・増加する老朽化構造物等への対応により、新規投資が困難になる
- ・増加する老朽化構造物等への対応により、既存構造物等の統廃合が必要となる
- ・構造物等の老朽化が進行しても対応可能であり、特に問題はない
- ・その他

都道府県・政令市（有効回答数：67団体）



市区町村（有効回答数：1,721団体）



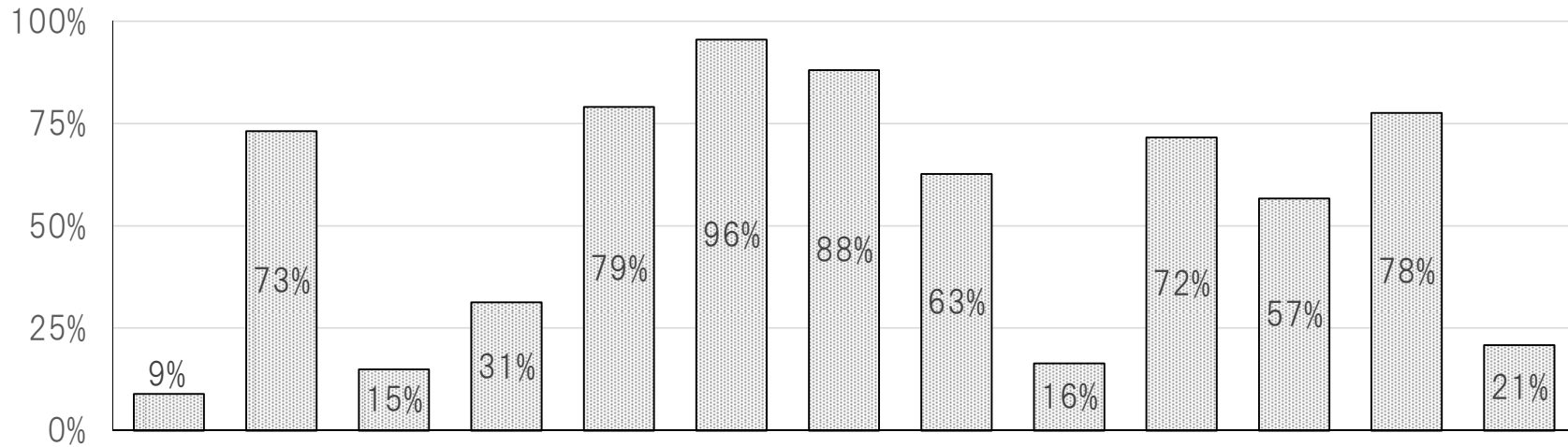
【「その他」の主な意見】

- ・定期的な異動により技術が蓄積されない、活かさない
- ・コンサルタント、補修業者の人材不足
- ・研究体制（大学、企業、国、県等）に係る教育者の減少
- ・民間の点検技術レベルが不十分
- ・統廃合にはコンセンサスが必要
- ・統廃合しながらどう道路ネットワークを守るか
- ・点検車などの機材が不足
- ・点検に費用がかかり、損傷を発見しても修繕予算がない

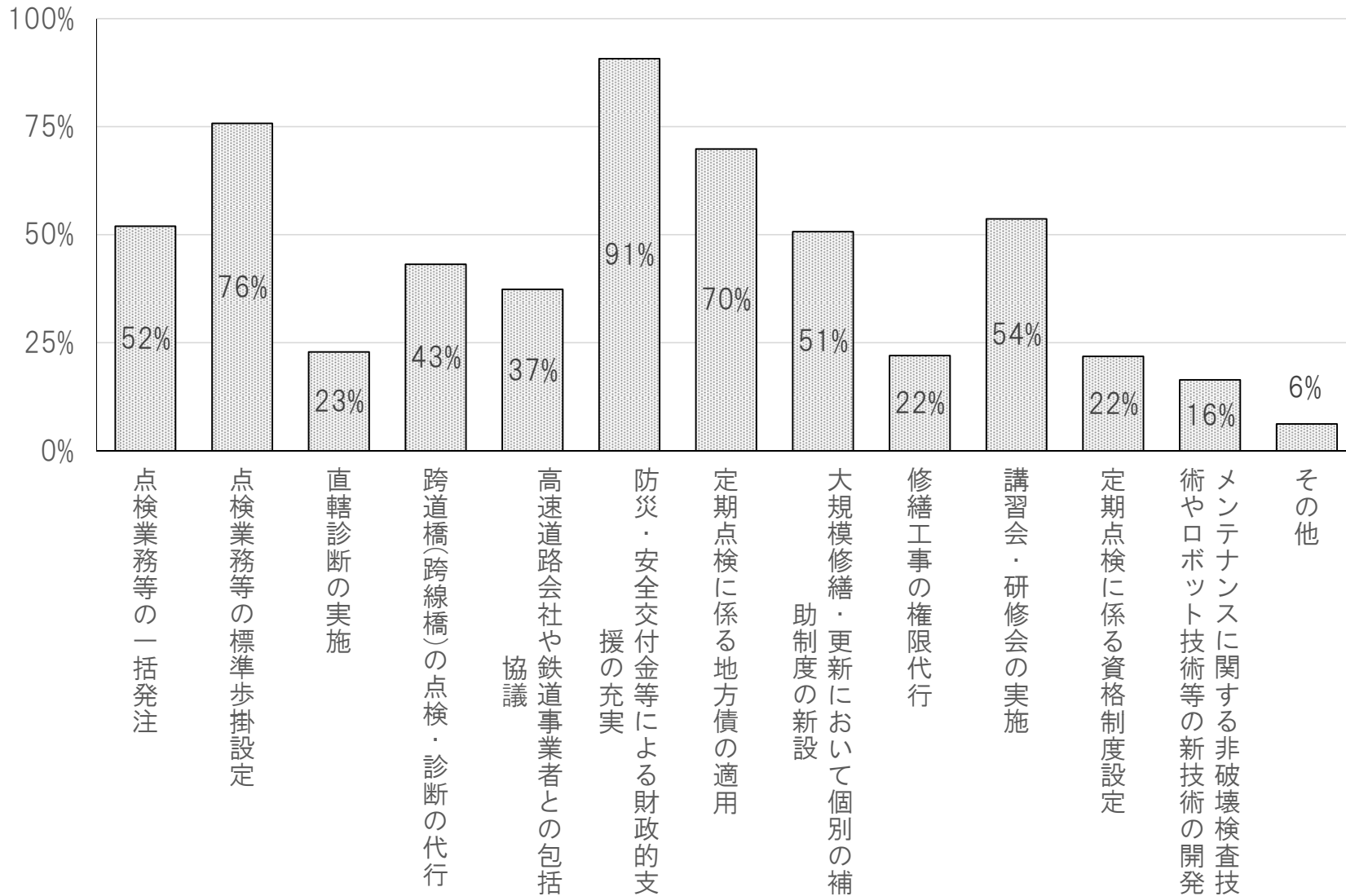
問3. 老朽化対策を進めるにあたり国に求める支援内容を以下から選択して下さい。
(複数回答可)

- ・点検業務等の一括発注
- ・点検業務等の標準歩掛設定
- ・直轄診断の実施
- ・跨道橋(跨線橋)の点検・診断の代行
- ・高速道路会社や鉄道事業者との包括協議
- ・防災・安全交付金等による財政的支援の充実
- ・定期点検に係る地方債の適用
- ・大規模修繕・更新において個別の補助制度の新設
- ・修繕工事の権限代行
- ・講習会・研修会の実施
- ・定期点検に係る資格制度設定
- ・メンテナンスに関する非破壊検査技術やロボット技術等の新技術の開発
- ・その他

都道府県・政令市（有効回答数：67団体）



市区町村（有効回答数：1,721団体）



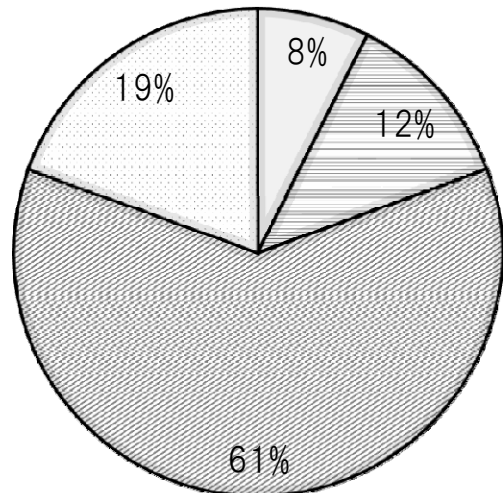
【「その他」の主な意見】

- ・健全性の診断について相談できる、常設のヘルプセンターのような窓口の設置
- ・防災安全交付金等の国費率の引き上げ、地方債の交付税措置率の引き上げ
- ・大規模修繕・更新に係る個別の補助制度が創設されても、その分の交付金が減少するのでは意味がない。老朽化対策費用は、現状予算の枠外での獲得が必要と考える。

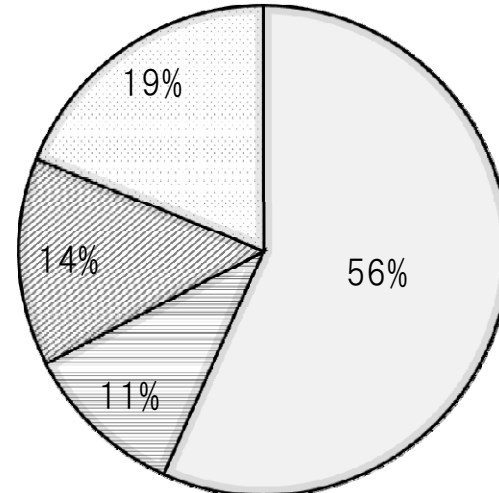
問4. 橋梁・トンネルの定期点検には何をを用いているか、以下から選択して下さい。

- ・道路橋定期点検要領・道路トンネル定期点検要領 (H26.6 国土交通省 道路局)
- ・橋梁定期点検要領・道路トンネル定期点検要領 (H26.6 国土交通省 道路局 国道・防災課)
- ・自治体独自の点検要領
- ・その他

都道府県・政令市 (有効回答数: 67団体)



市区町村 (有効回答数: 1,720団体)



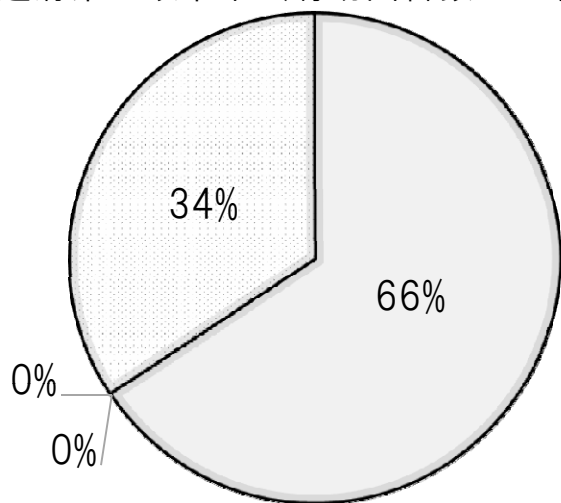
- 道路橋定期点検要領・道路トンネル定期点検要領 (H26.6 国土交通省 道路局)
- 橋梁定期点検要領・道路トンネル定期点検要領 (H26.6 国土交通省 道路局 国道・防災課)
- 自治体独自の点検要領
- その他

- 道路橋定期点検要領・道路トンネル定期点検要領 (H26.6 国土交通省 道路局)
- 橋梁定期点検要領・道路トンネル定期点検要領 (H26.6 国土交通省 道路局 国道・防災課)
- 自治体独自の点検要領
- その他

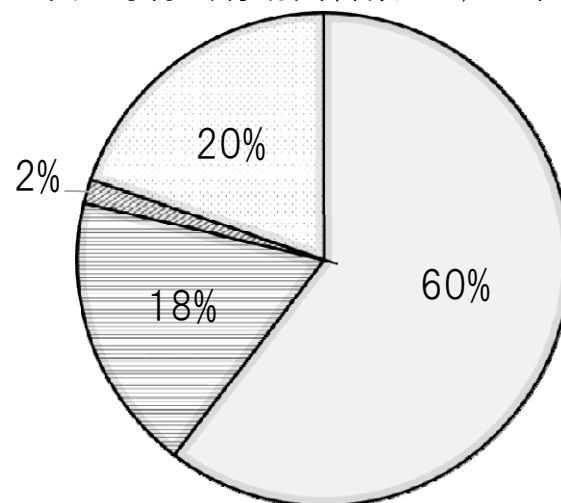
問5. 橋梁・トンネルの定期点検・診断は、誰が実施する (予定) かを以下から選択して下さい。

- ・コンサルタントへ外注
- ・都道府県や都道府県の建設技術センターへ委託
- ・職員自ら実施
- ・一部を職員で実施し、それ以外をコンサルタントへ外注、都道府県や都道府県の建設技術センターへ委託

都道府県・政令市 (有効回答数: 67団体)



市区町村 (有効回答数: 1,721団体)



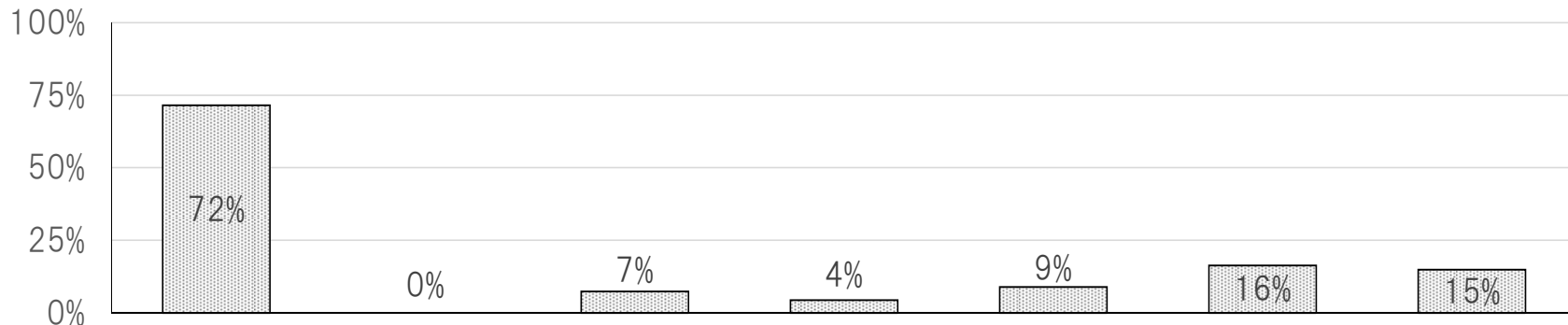
- コンサルタントへ外注
- 都道府県や都道府県の建設技術センターへ委託
- 職員自ら実施
- 一部を職員で実施し、それ以外をコンサルタントへ外注、都道府県や都道府県の建設技術センターへ委託

- コンサルタントへ外注
- 都道府県や都道府県の建設技術センターへ委託
- 職員自ら実施
- 一部を職員で実施し、それ以外をコンサルタントへ外注、都道府県や都道府県の建設技術センターへ委託

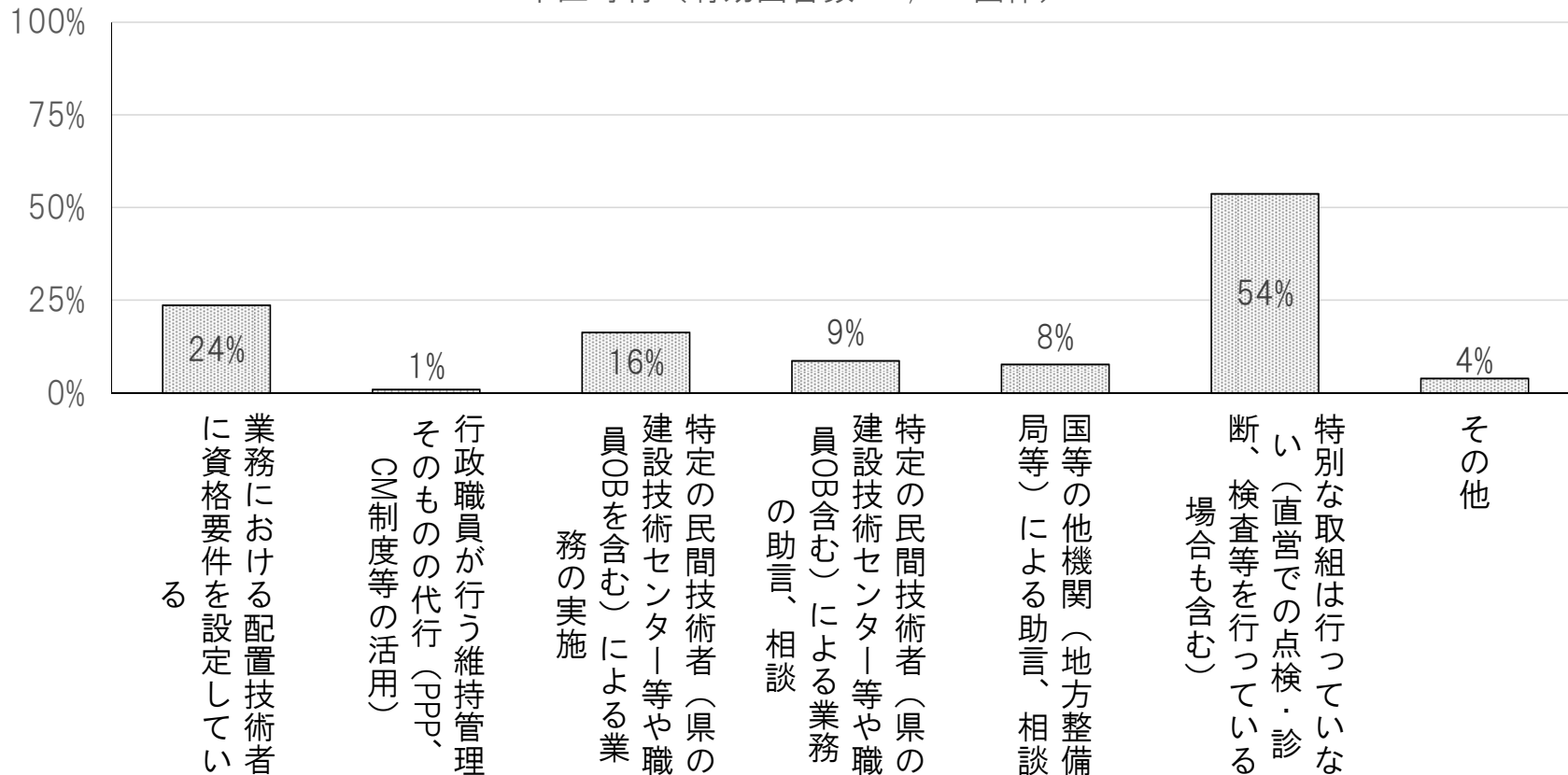
問6. 「道路構造物の点検・診断」を確実に行うための体制について、現状どのような取組を行っていますか。（複数回答可）

- ・業務における配置技術者に資格要件を設定している
- ・行政職員が行う維持管理そのものの代行（PPP、CM制度等の活用）
- ・特定の民間技術者（県の建設技術センター等や職員OBを含む）による業務の実施
- ・特定の民間技術者（県の建設技術センター等や職員OB含む）による業務の助言、相談
- ・国等の他機関（地方整備局等）による助言、相談
- ・特別な取組は行っていない(直営での点検・診断、検査等を行っている場合も含む)
- ・その他

都道府県・政令市（有効回答数：67団体）



市区町村（有効回答数：1,714団体）



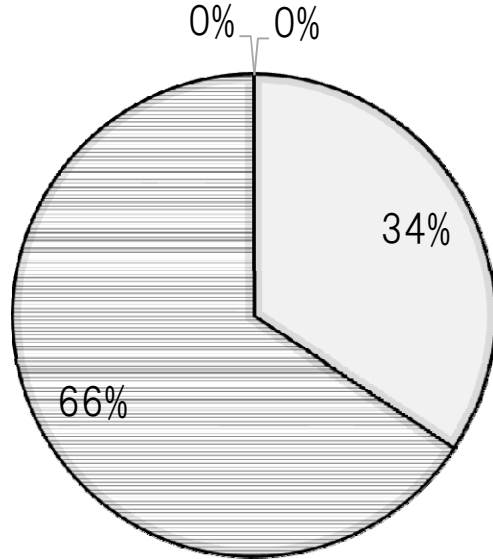
【「その他」の主な意見】

- ・研修に参加し、直営で点検を行うことが出来るよう職員の技術力の向上を図っている。
- ・コンサルタントへ外注し、委託先の有資格者に助言をもらっている。
- ・昨年度までは、橋梁設計、トンネル設計に精通したコンサルタントを指名していたが、施行規則等の改正を契機として、今年度から有資格者又は経験者の配置を試験的に実施することとしている。
- ・学識経験者（橋梁専門の大学教授）に意見を聴いている

問7. 道路メンテナンス会議のような市町村を支援する体制は必要だと思いますか。

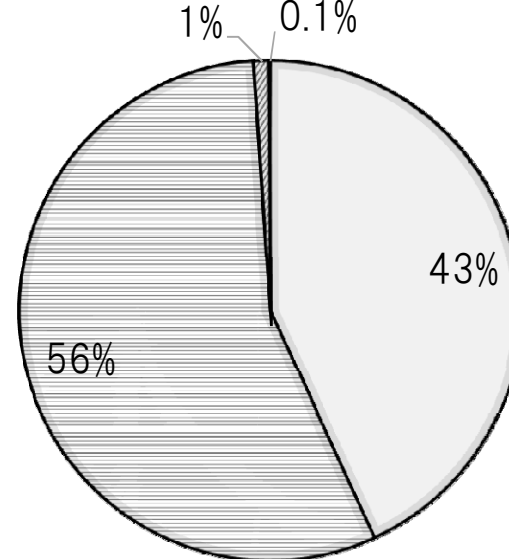
- ・ とても必要 ・ 必要 ・ あまり必要でない ・ 必要でない

都道府県・政令市（有効回答数：67団体）



- とても必要 ▨ あまり必要でない
▤ 必要 □ 必要でない

市区町村（有効回答数：1,717団体）

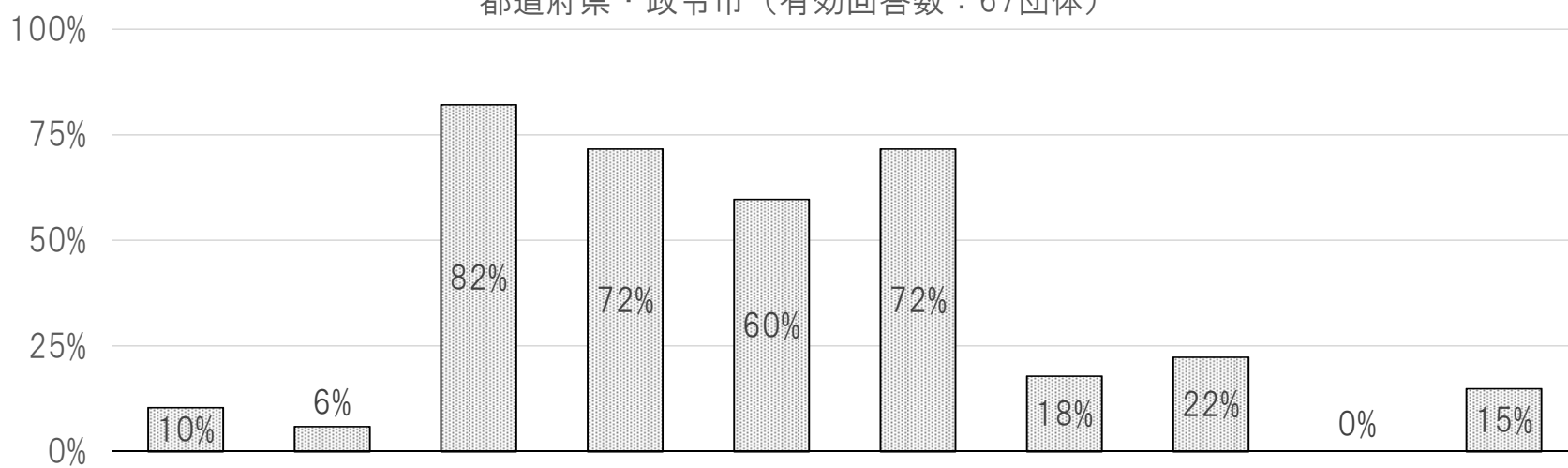


- とても必要 ▨ あまり必要でない
▤ 必要 □ 必要でない

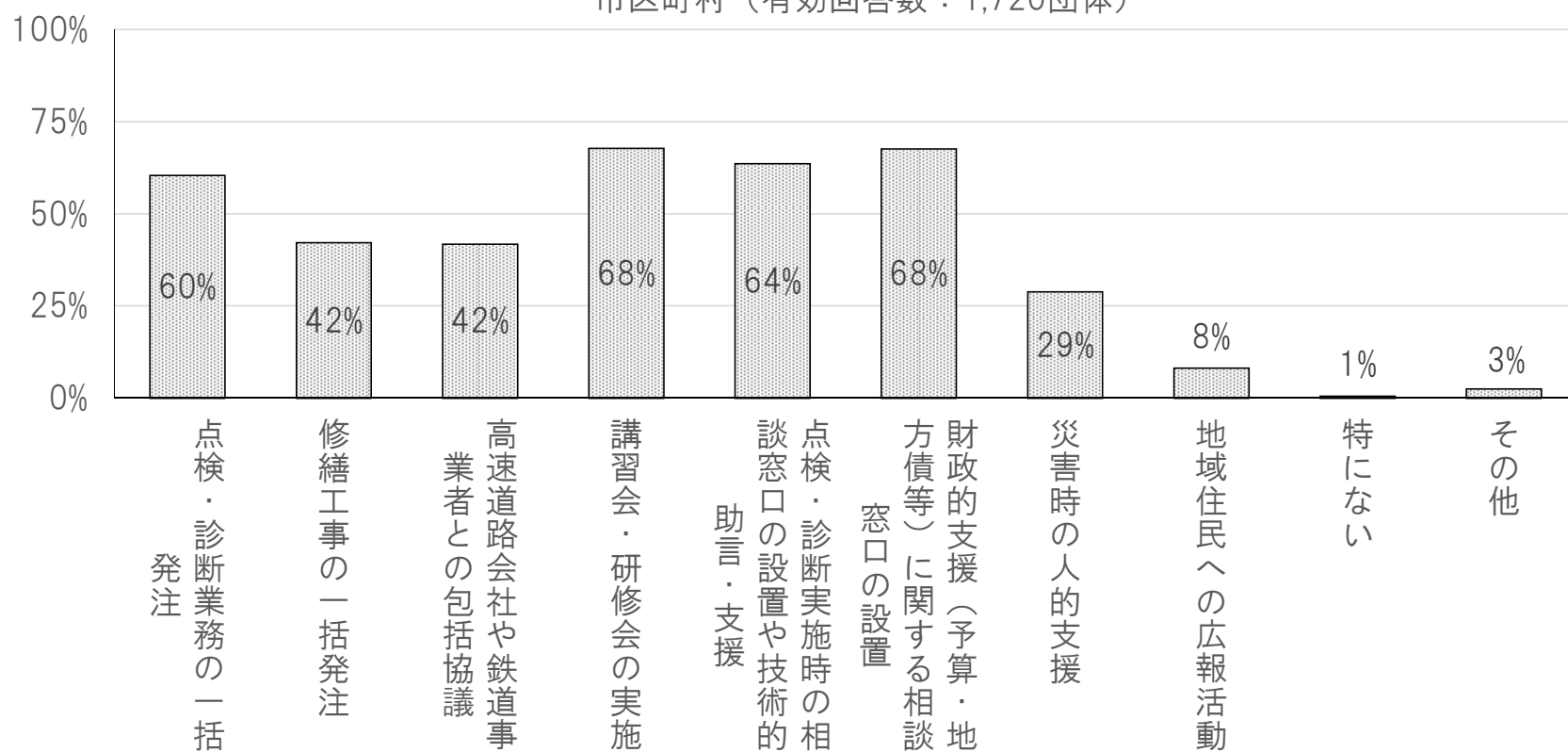
問8. 今後、道路メンテナンス会議で実施してもらいたい支援を以下から選択して下さい。
(複数回答可)

- ・点検・診断業務の一括発注
- ・修繕工事の一括発注
- ・高速道路会社や鉄道事業者との包括協議
- ・講習会・研修会の実施
- ・点検・診断実施時の相談窓口の設置や技術的助言・支援
- ・財政的支援（予算・地方債等）に関する相談窓口の設置
- ・災害時の人的支援
- ・地域住民への広報活動
- ・特にない
- ・その他

都道府県・政令市（有効回答数：67団体）



市区町村（有効回答数：1,720団体）



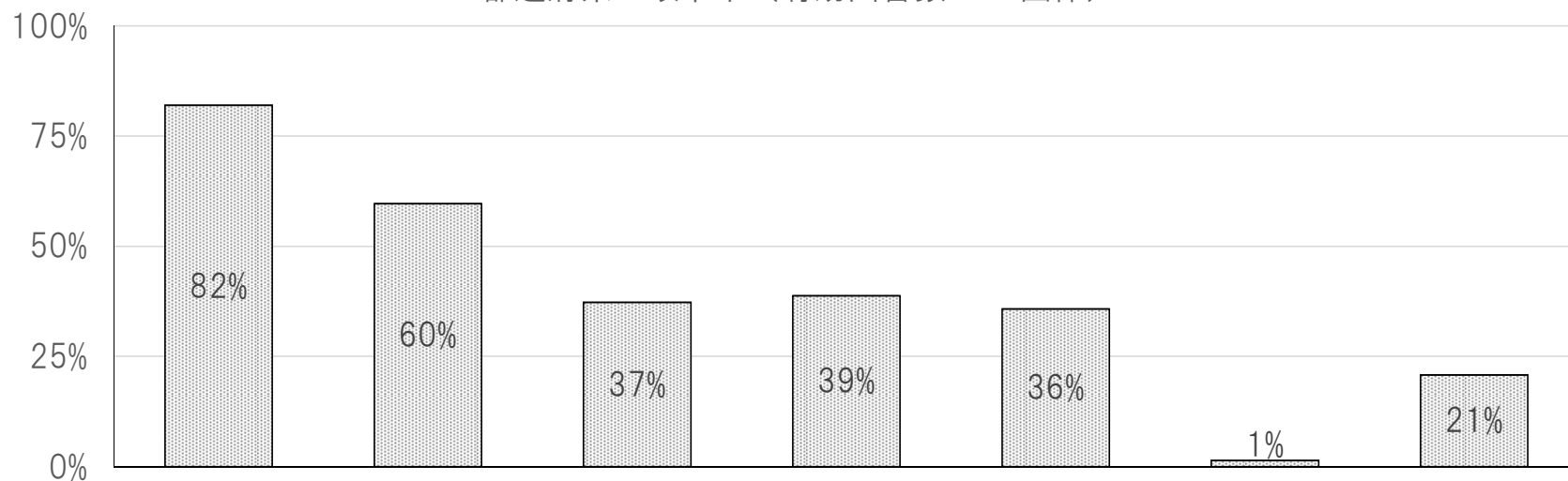
【「その他」の主な意見】

- ・定期点検から補修設計・工事まで一連した一括発注
- ・最優先で点検実施となっている跨道橋については、町道橋だけでなく農道橋もあるため、農道橋管理者も含めた会議としてほしい。
- ・直轄国道（バイパス）の跨道橋の一括点検・修繕を要望したい。
- ・講習会・研修会は、県每できれば地域ブロック単位での研修会を開催していただきたい。
- ・コンサルタント協会などとタイアップして、実践力や機動力の確保をしてもらいたい。

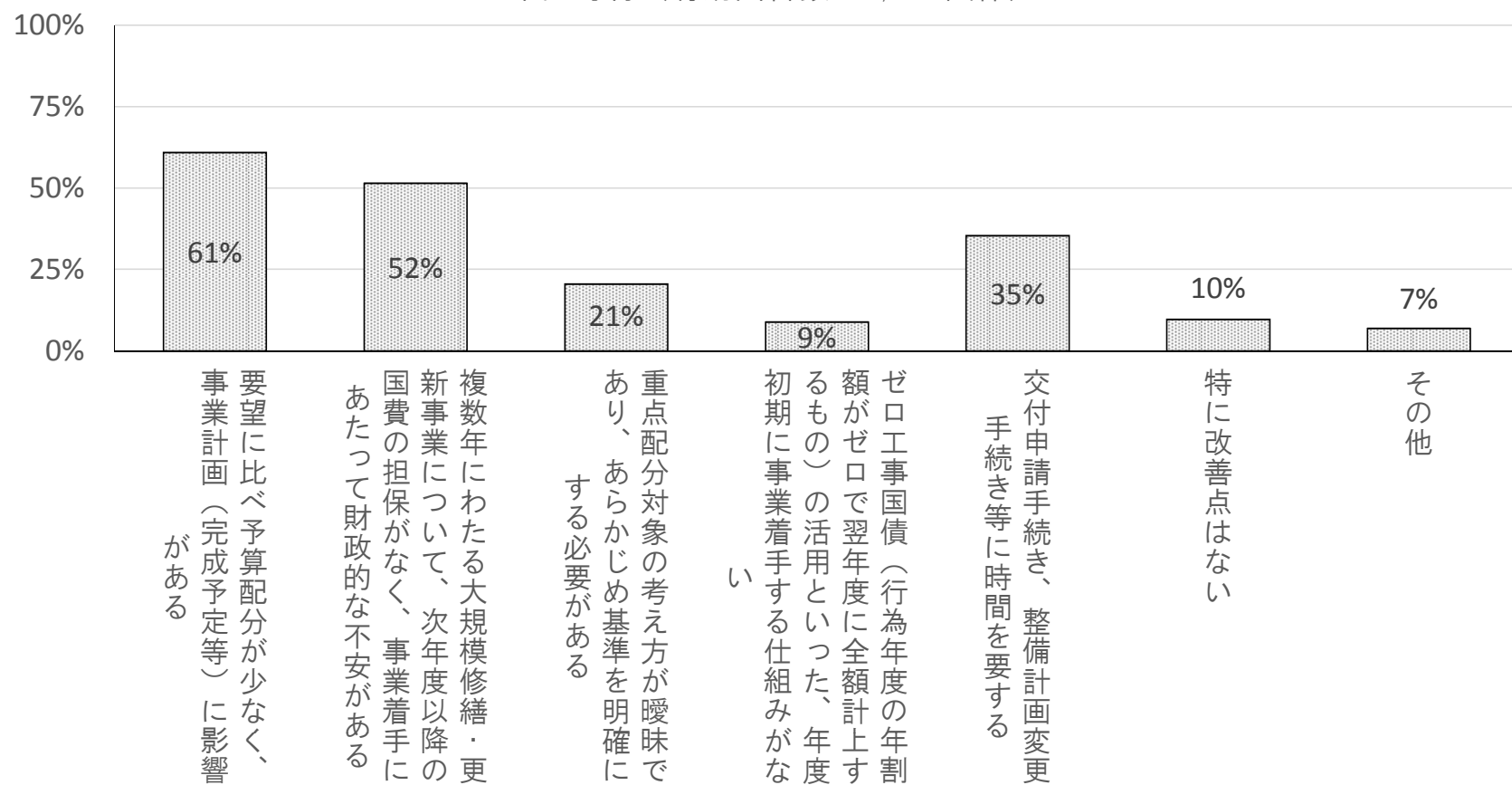
問9. 現行の交付金制度について改善点等の意見をお聞かせください。(複数回答可)

- ・要望に比べ予算配分が少なく、事業計画(完成予定等)に影響がある
- ・複数年にわたる大規模修繕・更新事業について、次年度以降の国費の担保がなく、事業着手にあたって財政的な不安がある
- ・重点配分対象の考え方が曖昧であり、あらかじめ基準を明確にする必要がある
- ・ゼロ工事国債(行為年度の年割額がゼロで翌年度に全額計上するもの)の活用といった、年度初期に事業着手する仕組みがない
- ・交付申請手続き、整備計画変更手続き等に時間を要する
- ・特に改善点はない
- ・その他

都道府県・政令市(有効回答数:67団体)



市区町村(有効回答数:1,712団体)



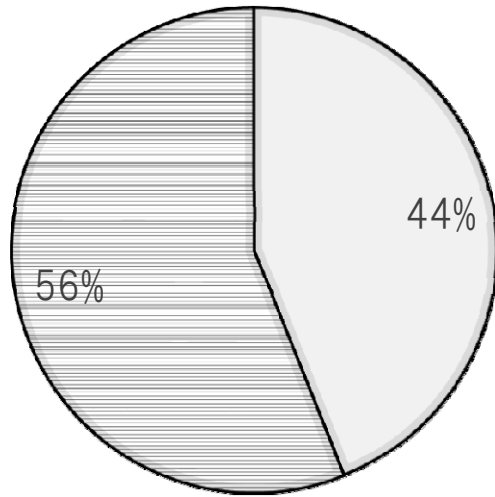
【「その他」の主な意見】

- ・現行の交付金の充当率を上げていただき、市町村負担の軽減をお願いしたい。

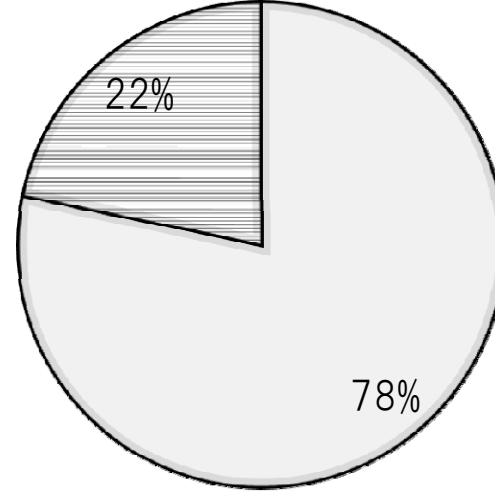
問10. 定期点検の地域一括発注は必要だと思いますか。

- ・必要だと思う
- ・必要だと思わない

都道府県・政令市（有効回答数：66団体）



市区町村（有効回答数：1,716団体）



□ 必要だと思う ▨ 必要だと思わない

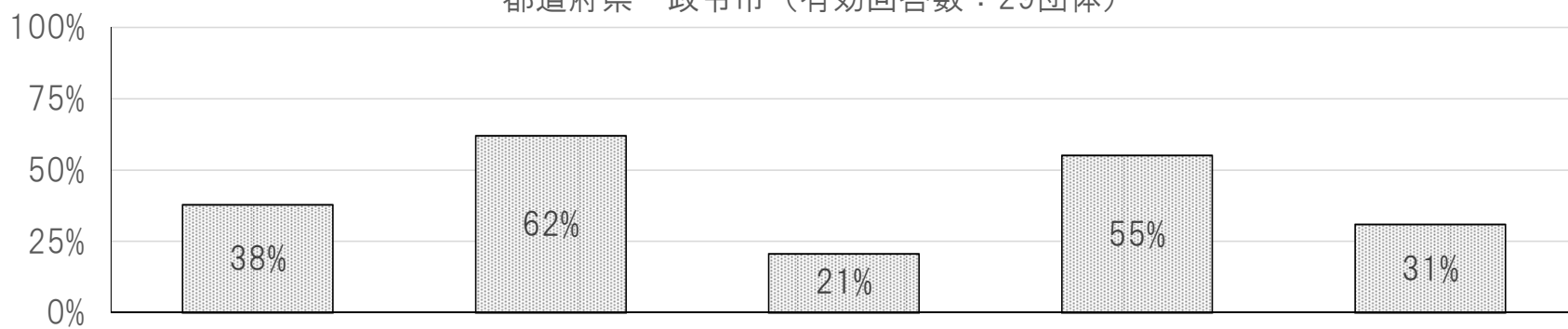
□ 必要だと思う ▨ 必要だと思わない

問11. 【問10】で「1. 必要だと思う」とした、理由を以下から選択して下さい。

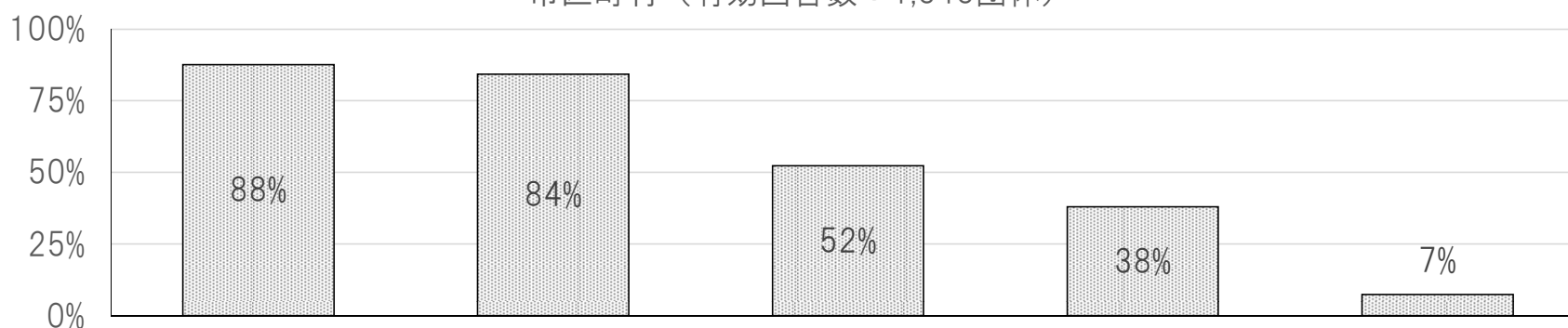
（複数回答可）

- ・専門職員不足であるため積算や発注手続きの手間を省略できる
- ・「点検要領」や「点検結果」に統一性があるため、他の自治体との整合がとれる
- ・コンサルタントの成果内容の把握、確認が困難であったが、専門部署で発注するため内容把握が確実である
- ・一定の規模の発注業務となり、不調、不落の懸念が少なくなる
- ・その他

都道府県・政令市（有効回答数：29団体）



市区町村（有効回答数：1,343団体）



専門職員不足であるため積算や発注手続きの手間を省略できる

「点検要領」や「点検結果」に統一性があるため、他の自治体との整合がとれる

コンサルタントの成果内容の把握、確認が困難であったが、専門部署で発注するため内容把握が確実である

一定の規模の発注業務となり、不調、不落の懸念が少なくなる

その他

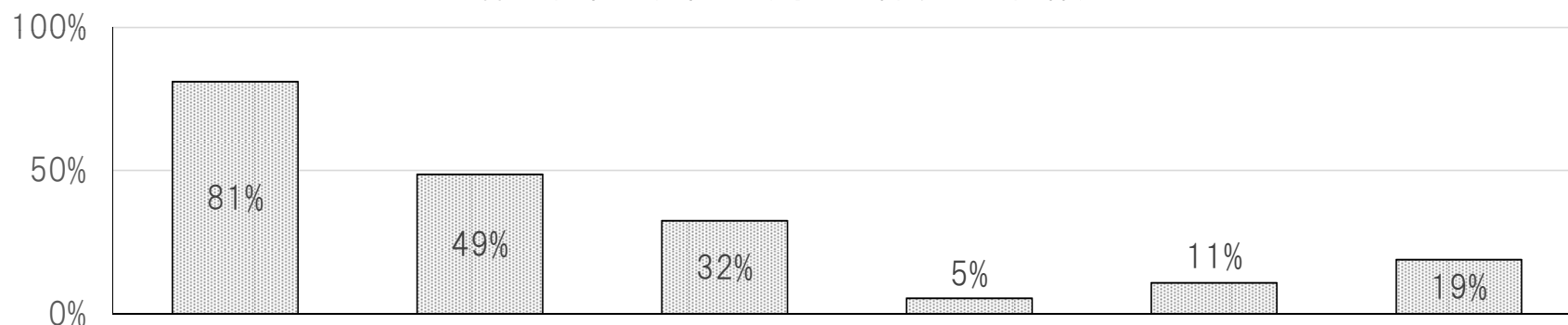
【「その他」の主な意見】

- ・一括発注を行うことで事業費の軽減を図れる。

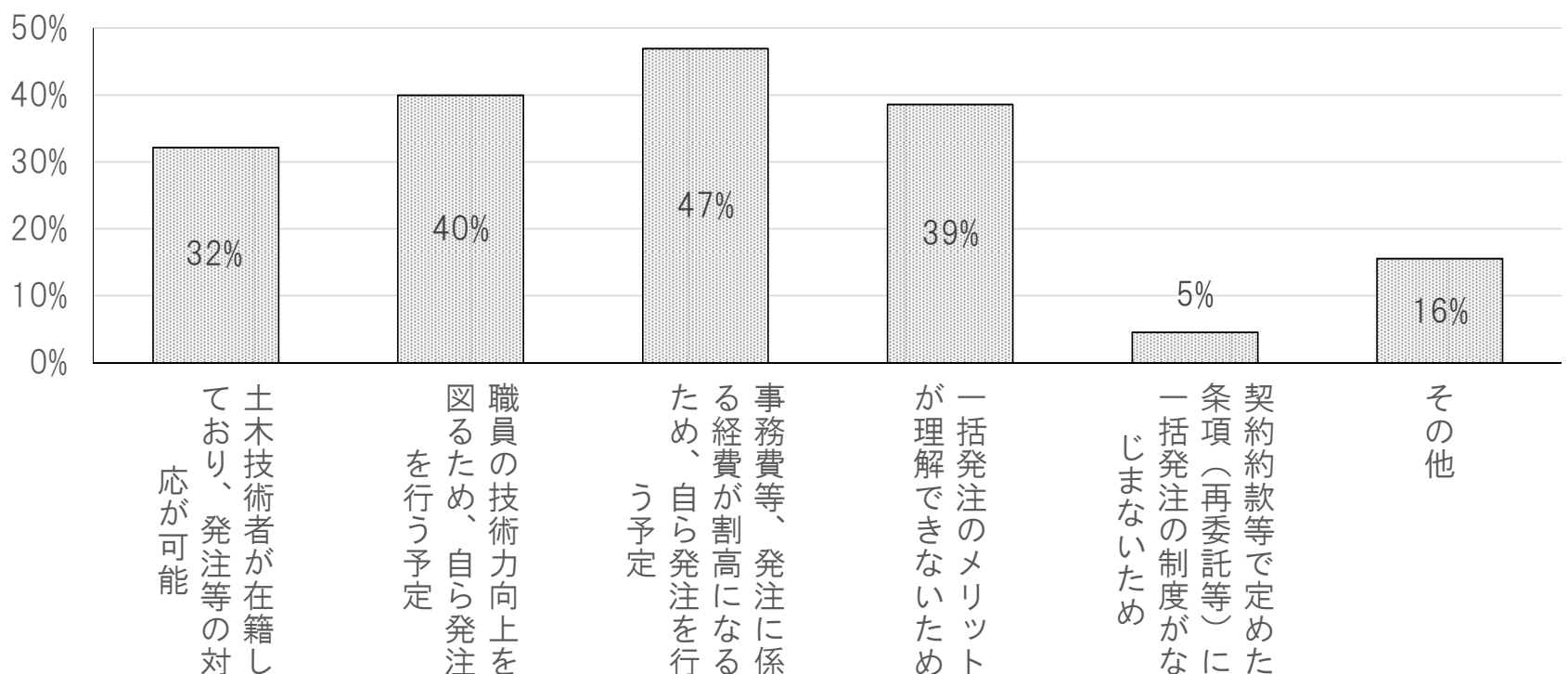
問12. 【問10】で「2. 必要だと思わない」とした、理由を以下から選択して下さい。
(複数回答可)

- ・土木技術者が在籍しており、発注等の対応が可能
- ・職員の技術力向上を図るため、自ら発注を行う予定
- ・事務費等、発注に係る経費が割高になるため、自ら発注を行う予定
- ・一括発注のメリットが理解できないため
- ・契約約款等で定めた条項（再委託等）に一括発注の制度がなじまないため
- ・その他

都道府県・政令市（有効回答数：37団体）



市区町村（有効回答数：373団体）



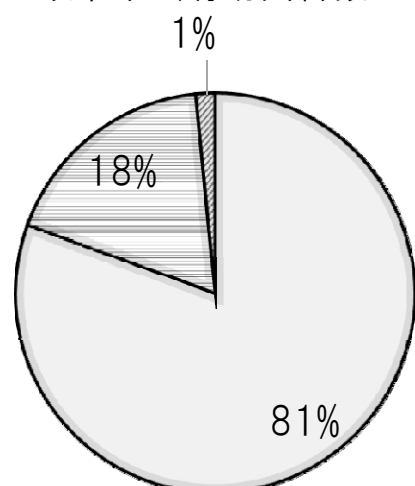
【「その他」の主な意見】

- ・一括発注については、点検、診断、修繕方法までを一連の業務とする必要があると考える。
- ・政令市であり、一括発注のメリットがないため。
- ・他自治体との調整等に時間を要すると考えられるため
- ・大手コンサルが請負うなど、地方コンサルの参加に不安がある。地元業者の受注機会減少につながる
- ・離島のため経費が割高になることや、地元業者の技術向上を図るため
- ・橋、トンネル等定期点検対象箇所が少数であるため。

問13. 今年度より地方公共団体職員向けの研修を行っていることを知っていますか。

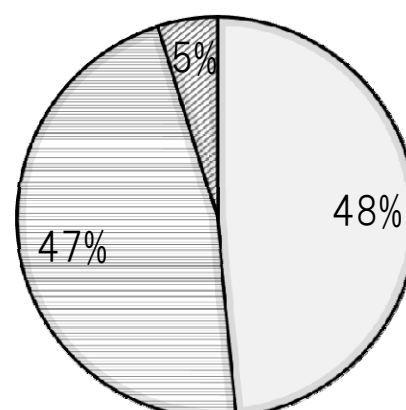
- ・ 知っており申し込んだ、または受講した。
- ・ 知っているが申し込まなかった

都道府県・政令市（有効回答数：67団体）



- 知っており申し込んだ、または受講した
- ▨ 知っているが申し込まなかった
- ▩ 知らない

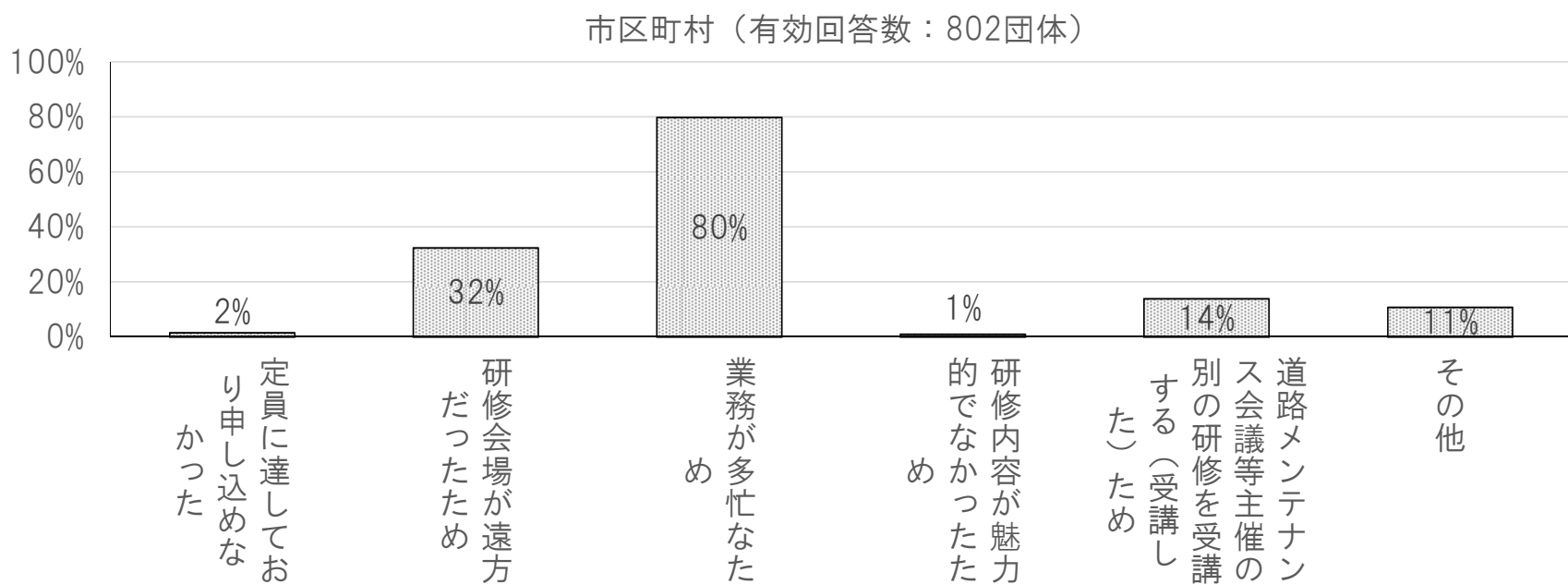
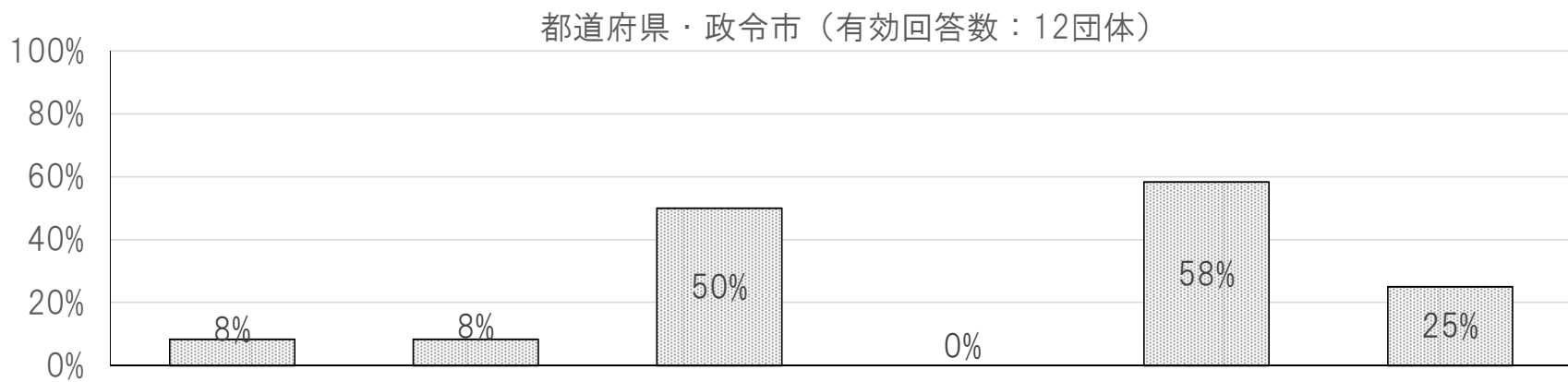
市区町村（有効回答数：1,719団体）



- 知っており申し込んだ、または受講した
- ▨ 知っているが申し込まなかった
- ▩ 知らない

問14. 【問13】で「2. 知っているが申し込まなかった」理由を教えてください。
 (複数回答可)

- ・定員に達しており申し込めなかった
- ・研修会場が遠方だったため
- ・業務が多忙なため
- ・研修内容が魅力的でなかったため
- ・道路メンテナンス会議等主催の別の研修を受講する(受講した)ため
- ・その他

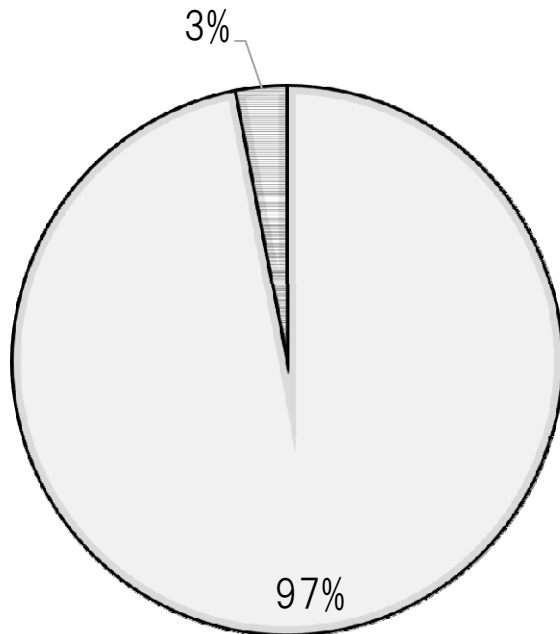


【「その他」の主な意見】

- ・研修を受けて直営で近接目視の定期点検を実施し、点検費用を圧縮できるのであればメリットがある
- ・予算を計上していなかった
- ・4日間も派遣させることができない、職場を長期に不在できない。
- ・島しょのため、交通機関の確保が難しいため

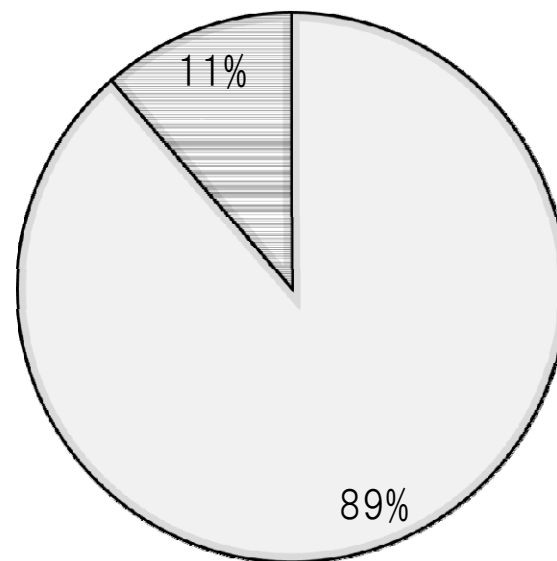
問15. 来年度、研修の参加を希望しますか。
 ・希望する ・希望しない

都道府県・政令市（有効回答数：67団体）



□希望する □希望しない

市区町村（有効回答数：1,687団体）

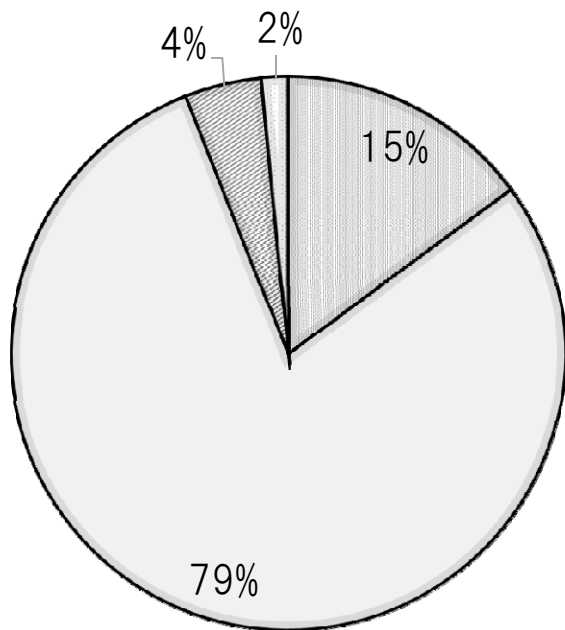


□希望する □希望しない

問16. 中長期的に管理している道路構造物（橋梁・トンネル・大型の構造物）について、中長期的に維持管理・更新費を把握していますか。

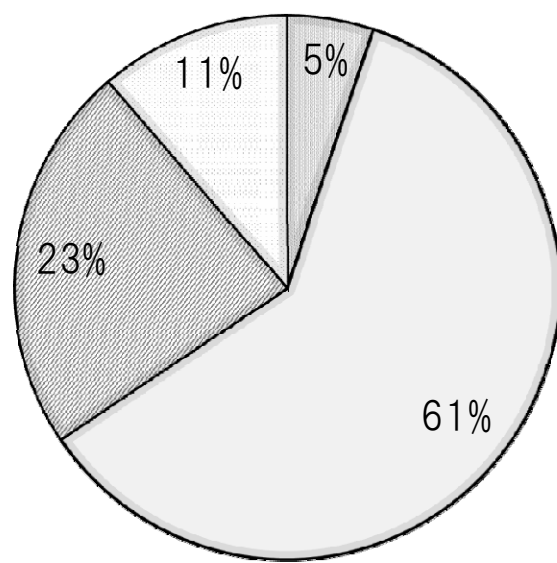
- ・全ての道路構造物に対して、必要となる費用の把握（推計）を行っている
- ・一部の道路構造物に対して、必要となる費用の把握（推計）を行っている
- ・今後、必要となる費用の把握（推計）を行う予定
- ・必要となる費用の把握（推計）はしていない

都道府県・政令市（有効回答数：67団体）



■ 全ての道路構造物に対して、必要となる費用の把握（推計）を行っている
 □ 一部の道路構造物に対して、必要となる費用の把握（推計）を行っている
 ▨ 今後、必要となる費用の把握（推計）を行う予定
 □ 必要となる費用の把握（推計）はしていない

市区町村（有効回答数：1,721団体）



■ 全ての道路構造物に対して、必要となる費用の把握（推計）を行っている
 □ 一部の道路構造物に対して、必要となる費用の把握（推計）を行っている
 ▨ 今後、必要となる費用の把握（推計）を行う予定
 □ 必要となる費用の把握（推計）はしていない