

検討会とりまとめ(案)

(国道(国管理)の維持管理等のあり方について)

1. 維持管理について

(1) 定義

- ・道路法、道路維持修繕要綱等の定義を参考に、維持管理等に係る用語を定義した。 ⇨ 参考資料 P. 2

(2) 維持管理の現状

- ・国道(国管理)の維持管理の現状を把握し、平成22年度に策定した維持管理基準の見直しの経緯と運用による影響について確認した。 ⇨ 参考資料 P. 3~7

2. サービス目標の設定について

(1) 目的

- ・国道(国管理)の役割・機能を具体的な事例で把握した上で、維持管理に係る「サービス目標」を設定する目的、視点を整理した。 ⇨ 参考資料 P. 8~10

(2) サービス目標の考え方

- ・以下の意見を踏まえ、新たに設定するサービス目標と維持管理基準の作業項目とのつながりを整理した。
 - サービス目標を設定し、それを達成するための維持管理作業はどうあるべきかの分析を踏まえて、作業基準が定まるといったロジックでの整理が必要。
 - 維持管理基準はB/Cで決定するのが理想であるが、誰が受益者なのかという意識が必要。また、受益の定量化が課題。
 - 一つの作業が複数の事象に関連する場合の評価が必要。
 - サービス目標と作業の関係は、「作業頻度等」の作業基準があり、「目指す成果」として見逃しや事故が減少し、それが「サービス目標」につながる流れで整理が必要。
 - 「サービス目標」と「作業項目」の関係は、一方向ではなくサイクルとなっていることがわかるような整理が必要。

⇨ 参考資料 P. 11

(3) サービス目標の設定

- ・維持管理の作業項目からサービス目標に至る関係を体系的に整理した。

3. 維持管理基準について

(1) 維持管理基準の設定

- ・通常巡回、路面清掃、新雪除雪について、現場での作業データの分析結果を基に、より効率的な作業基準の設定の考え方を整理した。

⇒ 参考資料 P. 12~20

- ・運用にあたっては、以下の点に留意することが必要である。
 - 統一的な基準を設定する一方で、現地の状況に応じた対応をするなど弾力的な運用が重要。
 - 基準を守ることが目的とならないこと。
 - 効率的に維持管理を行っても、なお国民に受け入れられない水準になっていけば、改善を検討することが必要。
 - 基準の設定には定量的な根拠が必要であり、不十分な部分は今後補強が必要である一方、定量的根拠は難しいものもある。
 - PDCAで改善を続けることが重要。

(2) 維持管理基準の評価

- ・維持管理基準の評価にあたっては、以下の点に留意が必要である。
 - 管理瑕疵や意見・要望の水準の是非、コストをさらにかけて減らす必要が有るのか、相対的にどう評価するかの整理が必要。
 - 作業水準を高めるとコストがかかり、下げると不具合が発生。絶対的な評価は難しく、マネジメントサイクルでの見直しが必要。コストとサービス水準の均衡点をどの様に探っていくか。評価方法として、合意形成のあり方がこれからのテーマ。
 - コストで作業水準が決まるのであれば、その状態で安全性を担保するシステムの検討も必要。
 - 維持管理では安全・安心に関心が向くが、新設時の目的も評価すべきである。(現状では、新設時の事業評価と維持管理のためのサービス水準とは一体になっていない。)

4. 道路構造物の保全について

(1) 道路構造物の現状

- ・全国の橋梁、トンネル、舗装のストックピラミッド、国道(国管理)における橋梁の点検、損傷の状況について把握した。

⇒ 参考資料 P. 22～24

(2) 予防保全

- ・予防保全の試算と定性的な効果について把握した。国として予防保全を進めるにあたっては、以下の点に留意が必要である。
 - 短い橋でも事後保全から予防保全に方針転換した自治体がある一方で、短い橋では予防保全するよりも架け替えた方が安いと考える自治体も存在。
 - 今後、予防保全の取り組みを促進させるには、予防保全に必要な費用、ライフサイクルコストの縮減効果等について、国が率先してわかりやすく説明することが必要。

⇒ 参考資料 P. 25～27

(3) 維持修繕・更新費の推計

- ・推計にあたっては、以下の点に留意が必要である。
 - 橋梁単位の総合判定でなく、部材毎に損傷程度、修繕方法のバリエーションがあることを反映すべき。
 - 下部工、主桁、床版などの架け替えが必要な部材と支承などの交換が可能な部材とは、区別して考えるべき。
 - 過去と現在で設計基準が異なり、更新の中には機能向上している事例もあるので留意することが必要。
 - 仮定条件のもとでの推計では、その結果が安全側なのか危険側なのかを認識することが必要。
- ・推計は、現状での一つの方法としては妥当であるが、今後、劣化モデルの改善など、推計方法はバージョンアップ途上。
- ・個別の事情を踏まえた判断となる撤去する橋梁を、推計にどのように反映させるかが課題。

⇒ 参考資料 P. 28～32

(4) 地方公共団体の抱える課題

- ・地方公共団体の橋梁の実態、アンケート調査結果から、地方公共団体が抱える課題について確認した。 ⇨ 参考資料 P. 33～37

5. 今後の維持管理等のあり方について

- ・道路構造物の長寿命化に向け、5つの課題について確認した。各課題の取り組みにあたっては、以下の点に留意が必要である。
 - データベースにデータを蓄積し、精度の高い分析が可能となるように、自治体の協力が得られる支援体制の確保が必要。
 - データベースでは橋梁にIDを設定しておくべき。
 - 点検基準や判定区分が自治体毎に複数存在するが、全国で統一されるべき。
 - 個別の橋梁毎ではなく、ネットワークを考えた維持修繕計画を考えることが必要。
 - 老朽化が進んでいる橋梁が多い中で、場合によっては「更新しない」という選択肢も考えるべき。
 - 修繕や更新のコストに加えて、管理体制や技術力についての議論が重要。
 - 点検や修繕が自治体には手に負えない橋梁もあり、何らかの形で国による技術支援の取り組みが必要。

⇨ 参考資料 P. 38～44

6. 入札契約の取り組みについて

- ・入札契約を改善するにあたっては、以下の点に留意が必要である。
 - 競争参加資格要件の緩和の検討にあたっては、業務が適切に履行できるかの視点も重要。
 - 潜在的な競争が働いていれば、企業は応札に最大限の努力をするので、1者入札であっても複数社入札と同様の効果が享受できている可能性があることも考慮。
- ・平成25年度に向けた入札契約手続の改善案について確認した。

⇨ 参考資料 P. 46～47