

道路せいそう

〒108-0023 東京都港区芝浦 4-17-4 日本ロードビル3階

TEL 03-6435-1664 FAX 03-6435-1665

e-mail jimukyoku1@seisougijutsu.or.jpURL <http://www.seisougijutsu.or.jp/>

発行 一般社団法人日本道路清掃技術協会 (昭和41年設立 平成4年9月創刊)

田中康順会長 新年のごあいさつ

新年明けましておめでとうございます。

昨年から日本道路清掃技術協会会長に就任しました田中です。

私の仕事の経歴は、国土交通省道路局、関東地方整備局、四国地方整備局、九州方整備局、福岡北九州高速道路公社等の勤務がありましたが、特に福岡北九高速道路公社では、5年間にわたり都市高速の大規模補修工事を経験して、日頃の道路メンテナンスの重要性を再認識した次第です。

昨年末に協会の理事の方々と国土交通省丹羽道路局長ほか関係課長や大臣官房森下参事官にご挨拶に参りましたが、橋梁ジョイント清掃資料の説明に関心を持たれ、協会業務のPRの必要性を実感しました。

道路清掃業務は、道路の美観の確保とともに冬季の雪害対応、災害緊急時対応、橋梁などのインフラ長寿命化等の重要な仕事が含まれています。

将来南海トラフ大地震や富士山噴火の降灰による災害の発生が予想されていますが、風水害被災後の災害活動に人員を派遣するためにも、人材を確保し体制の強化が不可欠です。

道路清掃業務の向上のために、微力ではありますが皆様と一緒に努力して参る所存ですのでよろしくお願いいたします。

亀田文司理事長 新年のごあいさつ

令和6年のスタートとなりました。新年のご挨拶を申し上げます。年明け早々に能登半島地震と羽田空港の事故という思い掛けないニュースが飛び込んできました。被災された方々には心よりお見舞い申し上げます。また、当協会員各社にそれぞれの国道事務所からの要請で給水車(散水車)を被災地に運び、いまま現地で慣れない環境のもと支援業務にあたっている協会員の方々に感謝申し上げます。

昨年は、新型コロナがほぼ終息した雰囲気となり、海外からの訪日観光客も回復傾向となって街中に活気を取り戻したように感じました。協会活動もコロナ前の状況に戻り安全研修会、技術講習会、実技講習会を通常どおり行うことが出来ました。協会活動に日頃よりご協力いただいている国土交通省の皆さま、協会員のみなさまに厚く御礼申し上げます。

今年はいよいよ“2024年問題”の年となります。従前より大型運転免許保有者の“担い手確保”は私たちの業界の重要課題でありましたが、今後物流業界が労働時間の規制の為にトラック運転手の確保に努めることが予想され更に厳しい環境に直面することが心配されます。つきましては、私たちの道路清掃業界としても今以上に安心して働ける安定した業務量と適正な受注単価として、離職者を出さずに若手社員の育成が図れる仕事として行く必要性を強く感じ、活動して参る所存です。

今回のような災害時に、散水車、ポンプ車、照明車、清掃車などを現場に運び、安全に操作できる人材を常に確保できる体制を維持することは大変重要で、一度体制が崩れてしまうと現状の人口減少の観点から見ても再構築は非常に困難であることが明らかです。また、災害が発生して道路の重要性をあらためて感じさせられます。

橋に気温差による負荷を軽減のために設置された橋梁伸縮装置の櫛型遊間部に土砂が堆積し、伸縮機能が低下している箇所を今年、約15年ぶりに清掃を行うこととなりました。道路インフラの長寿命化の為に、まだまだ足りていない清掃すべき箇所は沢山あります。今年も業界を挙げて社会の為になる業務提案を行って参りたいと思います。

道路清掃が安定した仕事としての位置づけを構築し、災害時の支援業務、道路機能維持、道路美化の担い手確保、維持の為に協会活動して参ります。引き続き関係者の皆さまのご理解とご協力をお願い申し上げます。

令和5年度 第39回安全研修会 開催 (令和4年度 無事故無災害表彰の開催)

令和5年11月2日に台東区民会館にて、当協会と一般社団法人東京道路清掃協会との共催による「令和5年度 第39回 安全研修会」が、両協会の会員企業 28 社、総勢 48 名の参加者により開催されました。

東京道路清掃協会の三上専務理事より開催の辞の後、当協会の亀田理事長から、「近年、災害支援による出勤が増えており人員確保が難しくなっているが、少子高齢化が進むなか、政府として抜本的な改善もされず、働き手の中心である二十代から五十代の人口が急速に減少し、作業を行える人員確保が難しく、担い手の確保が課題。安全に施工することは請負者として重要なことだが、道路清掃を安全に行える技術者を育てるには一定の期間を有することから、安定した仕事量と実態に合わせた単価が必要。また、災害支援の対応も増えており、人員確保も難しいなか、災害にも対応できる体制作りも重要な清掃業界の課題である。」など挨拶がありました。

東京道路清掃協会渡邊理事からは所用により欠席された橋本会長の代読による挨拶として、「道路清掃作業は通行の安全性確保だけではなく、街や道路の清潔を保ち、衛生面の維持向上に欠くことが出来ない大事な役割を担っている。訪日外国人を含め多くの方が「美しい「街」、「道路」と実感できるように引き続き重要な使命を共有して業務にあたっていただきたい。」など社会貢献に大きな役割を果たしていることの意義を込めた挨拶がありました。

講話として、国土交通省関東地方整備局企画部施工企画課課長の小澤様から、関東地方整備局の「重点安全対策」や工事事故発生状況の推移、発生形態別の内訳などの説明があり、発生した事件事例について写真等を用いて、改善例や工事事故防止対策などについて講話をしていただき、最後に工事事故を減らすためには「事前調査を行い危険箇所を全員で確認、作業する方一人一人が注意をすることが大切」と説明していただきました。

警視庁交通部交通総務課、交通安全組織係警部補の佐藤様からは、都内での交通事故件数や交通事故防止のポイントや、交通事故が発生した場合の対処方法や実際のドライブレコーダで撮影された動画映像を用いて危険予知の大切さや令和5年に改正された道路交通法などの講話をしていただきました。

東京都建設局道路管理部保全課統括課、川東課長代理様と宇田川主任様より、路面清掃の役割と路面清掃作業で発生した8つの事件事例事例、改善対策等について講義がありました。

研修会は本協会の稲垣事務局長の閉会の辞により終了しました。



研修会終了後同会場にて、「令和4年度 無事故無災害表彰(団体)」の表彰授与式の開催がありました。

受賞社 11 社(五十音順)

- ・川上建設(株)
- ・(有)木曾ハイウェイサービス
- ・(株)ケイミックス
- ・新日本ロードメンテナンス(株)
- ・(株)テクノアングル
- ・道路技術サービス(株)
- ・日掃工業(株)
- ・(株)日本ストラダ
- ・日本ハイウェイ・サービス(株)
- ・日本ロード・メンテナンス(株)
- ・富士管財(株)



国土交通省（東北地方整備局・関東地方整備局・中部地方整備局）と諸課題に関する意見交換会を開催

1. 会議の目的

国土交通省（東北地方整備局・関東地方整備局・中部地方整備局）が発注する道路清掃作業に関して、改善や要望などの諸課題について意見交換を行い、道路を利用されている方々の安全・安心の向上と業界の発展に資することを目的に実施しています。（本協会の事業として国への要望を詳細に掲載します）

2. 東北地方整備局との意見交換会

令和5年10月4日（水）、東北地方整備局内の会議室にて意見交換会を実施いたしました。

この意見交換会は今年度より東北地方整備局様のご協力により、初めて実施することが出来ました。

東日本大震災の復興には、本協員である各社も除染作業や清掃作業などで協力させていただき、道路清掃作業については理解をいただいているところですが、意見交換会を開催することで、現場の声を身近に聴いていただき、更にご理解を深めていただきたく実施することとなりました。

国土交通省東北地方整備局からは、三浦建設情報・施工高度化技術調査官、赤平道路情報管理官、施工企画課より伊藤課長、都鳥建設専門官、笠村計画係長、工藤事業調整係長、道路管理課からは奥課長、千田課長補佐、多田管理係長がご出席いただき、会意見交換会を開催致しました。

初めに、赤平道路情報管理官より東北地方整備局の概要やその他の話題について説明を含めて挨拶があり、当協会からは亀田理事長から清掃業界の懸案事項として、清掃業かでは大型免許保有者が多くおり、災害対策用機械の運転など非常時には重要な役割を担っているが、常時行っている清掃作業では作業日数が少なく、継続的な雇用や安定した給料の支給を行うには、月当たりの清掃回数を増やしていくことが重要。などの説明を含め挨拶が行われました。



会議議題として、以下の6件の懸案などを議題として意見交換を行いました。

1) 適正な道路維持を確保するための道路清掃・付属物清掃への予算確保について

道路維持管理方針（案）に示されている基準（案）では、路面清掃作業頻度は路線の塵埃等に応じて効率的に回収するための清掃頻度を設定とし、三大都市圏では年間12回、D I D地区では年間6回、その他では年間1回と定められています。

しかし、現状においてはこの作業頻度では「路面の塵埃に関する管理瑕疵件数を低減し、清掃に係る沿線環境の意見・要望件数を低減する。」という目標を果たすことはできておりません。

道路維持管理方針（案）では、基本的な路面清掃頻度を設定したもので、当時の委員会では「統一的な基準を設定する一方で、現地に応じた対応をするなど弾力的な運用が重要であり、基準を守ることが目的とならないこと」等に留意するよう結論付けられておりますが、実態として、路面清掃作業の発注事務所は塵埃量に関わらず道路維持管理方針（案）に示された路面清掃作業頻度（回数）で発注・指示がなされているのが現状です。

東北地方整備局管内では、年に1度ではなく3年から5年に1度しか路面清掃を実施していない箇所が多くあり、毎年施工場所が異なるため、当初に土捨て場までの移動距離の費用を計上できていません。

さらに、大量の土砂が路肩に堆積して固着しており、残土処分費が高く路面清掃距離を削減しなければならない状況が毎年続いております。

急速に進む少子高齢化に加え、2024年4月からの「働き方改革」による時間外労働の上限規制の適

用によって作業員の実質収入減となる場合、より人員確保が難しくなってきます。災害時の緊急作業の為に人員確保は必須であり、作業員の安定収入のためには月当たり20日間の業務確保が必要となります。

以上の事から、予算が逼迫している現状は十分理解しておりますが、路面冠水件数の増加、路面に堆積した土砂処分費による路面清掃距離の減少等の観点からも、現場の実態に応じた清掃頻度の設定を要望いたします。

改めて東北地方整備局において実態調査を実施して頂き、路面清掃頻度の改善、見直しをお願い申し上げます。

2) 道路清掃工事の単独発注について

東北地方整備局管内において、平成22年の事業仕分け以前は道路清掃工事として単独発注されていましたが、現在は5事務所のみであり、他の事務所は維持補修工事に含まれています。

維持補修工事に包含されている場合のデメリットとして

- ①路面補修等の清掃以外の作業が増えた場合、側溝清掃や排水管清掃など目に見えない箇所の作業を取りやめてしまうことが多く、道路の排水機能の低下に繋がる。
- ②貸付機械である清掃車の管理が不慣れなため整備（管理）などが疎かになる。
- ③災害対応に対する動きが遅くなる。（協定を締結）

以上のことから、維持補修工事とは分離して頂き、効率的な作業と貸付機械の適正な管理、迅速な災害対応、住民へのサービスなど多くの改善がはかれるため、単独発注を要望いたします。

3) 年度当初からの道路清掃工事発注について

道路清掃工事も維持補修工事と同様の工事であるが、今年度、一部の事務所で工期が令和5年5月8日から令和6年3月31日と、業務開始まで約1ヶ月半の間、予定する配置技術者や作業員の業務がない状態でした。

その間、雇用が不安定（下請け会社を含め）となってしまうため、4月1日から施工開始できるように配慮頂きたく要望いたします。

4) 路面清掃車・散水車等の災害対策機械としての位置づけ及び適正配備について

近年、風水害被災後に、散水車や路面清掃車等の災害復旧派遣が増えてきております。

東北地方整備局においては、各事務所に路面清掃車や側溝清掃車、給水仕様の散水車等が配備されており、災害時に派遣できる状況ではありますが、他の地方整備局に比べて各清掃車の保有台数が少ないと聞いております。（平成22年以降の保有機械のスリム化による）

道路清掃作業では、民持ちの清掃車等も活用しておりますが、災害時に「民持ちの清掃車を派遣して欲しい。」との要望があっても、直轄だけでなく、地方自治体等の道路清掃にも活用しているため、民持ち機械を災害派遣に出せないのが実情です。

今後、災害対応として路面清掃車等を活用する機会が増加すると思っておりますので、最低でも現在の保有台数は確保して頂き、古い車両の更新及び路面清掃車の増強をお願いしたいと考えております。

また、路面清掃車や側溝清掃車、散水車等を道路維持作業機械としてだけではなく、災害対策用機械として位置づけて頂き、今後も適正な配備計画及び更新を実施して頂きたいと要望いたします。

5) 台風及び集中豪雨等の風水害被災前の事前清掃の実施について

国土交通省の道路清掃を行っている協会会員各社は、各路線で土砂堆積などを調査して、毎年、各事務所及び出張所にその結果を提出し、清掃の依頼をお願いしているところですが、異常気象により大規模浸水が発生した箇所では、側溝や排水管に泥が堆積し排水機能不全になっており、今後の風水害において被害が拡大する懸念が考えられます。

東北地方整備局管内では、特に道路排水構造物である集水枡や側溝、排水管においては平成22年の事業仕分け以降に路面清掃の回数が激減した結果、土砂が排水構造物に滞積しており、この13年間、ほとんど清掃が実施されておらず、場所により堆積土砂は100%となり、排水機能が全くなされていない箇所が多数存在しております。

風水害被害が発生する頻度が増加する夏期前に、毎年冠水の発生の可能性が高い場所の排水構造物については、事前清掃を実施することで災害を未然に防ぐことを提案させていただきます。

6) 橋梁付属物清掃の必要性和専門清掃業への発注について

橋梁排水施設（枡、管、ジョイント部等）の清掃は、橋梁の長寿命化のためには必須であり、高所作業車や排水管清掃車、側溝清掃車等の特殊機械を用い、高所での清掃作業となることや、汚泥吸引など特殊な作業を実施するため、橋梁清掃を熟知した清掃業者が実施することが望ましいと考えます。

橋梁のジョイント部の清掃はここ20年程実施していない橋梁が多数あります。橋梁施設清掃の再開

が、道路インフラ維持に欠かせない点であり、特殊機械を使用し清掃技術及び交通規制などの難易度が高く、安全に施工するためには元請けとして責任をもって準備、施工する必要があります。

以上の事から、橋梁維持補修工事とは別に橋梁付属物清掃作業を発注して頂きますように要望します。

各要望については改善を行っていききたい、清掃機械は既に災害対策用機械と位置付けて運用されている。積算や発注時期など事務所と調整を行っていききたい。また最後に、より良いインフラ整備のためにも意見交換会を今後も実施していききたいとご意見をいただきました。

3. 関東地方整備局との意見交換会

令和5年10月16日(木)、関東地方整備局との意見交換会が開催されました。国土交通省関東地方整備局からは、丸山道路情報管理官、企画部技術管理課から山本課長補佐、企画部施工管理課から小澤課長、荻原課長補佐、小池計画係長、小川計画係長、黒木技官、道路部道路管理課から松澤課長、山口課長補佐、三瓶維持修繕係長の計10名に出席していただきました。

最初に丸山道路情報管理官よりご挨拶があり、予算の現状や、確保への取り組み状況などの説明がありました。

亀田理事長からは挨拶をはじめ、路面清掃回数の減少から堆積土砂が多くなり路面清掃車での回収が困難な状況や、標準歩掛では適応できない状況であること。作業の減少から業界として担い手不足対策が難しい状況、若年者の大型運転免許取得者の減少などから、会社負担で免許取得を促す対策を行うなど作業従事者の確保が難しい現状と、更には働き方改革からの休日、労働時間の法令厳正化において緊急時対応や災害への対応活動の難しさなど、業界の持つ多くの問題について説明がされました。



会議議題として、東北地方整備局の議題と同様の懸案事項である、以下の5件について意見交換を行いました。

- 1) 適正な道路維持を確保するための道路清掃・付属物清掃への予算確保について
- 2) 道路清掃工事の単独発注について
- 3) 路面清掃車・散水車等の災害対策機械としての位置づけ及び適正配備について
- 4) 台風及び集中豪雨等の風水害被災前の事前清掃の実施について
- 5) 橋梁付属物清掃の必要性和専門清掃業への発注について

各要望については改善を行っていききたい、特に関東地方整備局では橋梁付属物清掃の必要性について重く受け止めているため、何らかの手立てをしていききたい、また、道路清掃は専門性のある職種であり今後の発注においては十分認識して発注するように事務所と調整を行っていききたいなど、ご意見をいただきました。

4. 中部地方整備局との意見交換会

令和5年11月10日(金)に名古屋市ABOホールにて、国土交通省中部地方整備局からは施工企画課より 田中課長、飯島課長補佐、技術管理課より左近課長補佐 道路管理課より大竹課長に出席していただき、(一社)日本道路清掃技術協会ならびに(一社)日本建設機械施工協会による「令和5年度公共工事(道路清掃)の諸課題に関する意見交換会」を開催致しました。

最初に、中部地方整備局の道路に関する事業及び予算の概要と道路維持用機械に関する最近の動向について概要説明があり、続いて当協会の亀田理事長より清掃業界の取り巻く状況などを含め、挨拶がありました。

会議議題として、以下の9件の懸案などを議題に意見交換を行いました。

- 1) 岐阜県ブロック配置の路面清掃機械の更新について要望

豪雨による道路路面災害の復旧作業において、現在配備されている路面清掃車が真空式のため湿潤状態の土砂回収能力が低く、交通開放に時間を要するためブラシ式清掃車への更新を要望いたします。

2) 災害時を考慮した路面清掃機械と散水車の増強配置について要望

政権交代後の平成21年以降、国が保有する建設機械が削減されたが、近年、頻発している異常気象による豪雨災害対応では路面復旧や給水支援で路面清掃車や散水車の出動が欠かせない状況ですが、これらの車両を災害現場に派遣すると、通常の維持作業に支障をきたす状況です(過去に有り)。また、令和6年4月から水道整備・管理行政が国交省へ移管(一部)され、今まで以上に防災対応の役割と責任が増えると考えられるため、災害対応を考慮して、路面清掃車と散水車の増強を要望いたします。

その他、給水装置付き散水車には後方に散水機構が無く、路面清掃作業時の散水には適さない構造のため、改造により設置が可能かお聞きしたい。

3) 道路清掃作業の予算確保と適正な維持管理計画について

平成10年当時の公共事業費は14.9兆円ありましたが、事業仕分け以後全体予算が半分以下まで削減され、清掃予算も同様となり、作業量や予算も平成26年度ごろに下げ止まり、回復傾向となっておりますが、未だ半分程度となっている。愛知県内事務所の側溝清掃作業では、施工前調査より土砂堆積状況の酷い箇所から作業の指示を受け作業を進めますが、未施工部分が多数あるにも関わらず予算の都合で作業が打ち切られる状況であり、堆積率が100%箇所であっても全体の約60%程度の施工率で残り約40%は未施工の状況となります。

また、堆積率が75%以下を含むその他の箇所でも毎年堆積率が増える状況です。

近年、年間を通して異常降雨による道路冠水などの道路災害の発生が危惧されます。未然に防止するためには、計画的、かつ迅速に施工完了することが非常に重要であるため、適正な予算措置と計画的な清掃を実施されるようご要望いたします。

4) 単価上昇による仕事量の減少に対する要望

物価高騰や政府の賃上げ要請等もあり、本年度も含め11年連続の労務単価の引き上げを行うなど対応を行っていただいておりますが、工事発注の際、毎年度の予算枠に固執され、前年度枠を超えない様に数量を抑制して発注されている状況が窺えます。

政策等で単価を上げて頂いても、数量を減らすことは実質的な目減りであり、道路利用者へのサービス低下に繋がると共に、受注企業の経営にも大きく影響致しますので、そのような事象が無いように発注事務所へのご指導等を要望いたします。

5) 人口集中地区(DID地区)やその他の地域(郊外部)の道路清掃回数の見直し提案

清掃頻度が少なくなっており、通行車両のフロントガラスが損傷する事象が懸念されます。走行中にフロントガラスを破損すると大きな事故に繋がる危険性があるため、路面清掃の頻度を上げるべきではないか。

中部地整管内の清掃作業の頻度は、道路維持管理方針(案)(平成31年4月)では「名古屋市内は年に12回、DID地区は年に6回、その他区域は年に1回とします。」となっております、それに沿って清掃作業が実施されると見受けられますが、地域によって人口集中地区(DID地区)や、その他の地域(主に郊外地)で規定回数以下のところが多数あり、そのことから、通行車両のフロントガラスの損傷や、路肩への土砂の堆積による草の繁茂、歩車道境界ブロック及び視線誘導の視認の阻害になっているのではないかと思います。

適正な清掃回数(最低でも地整基準案以上)を実施することで利用者の安全も担保されると考えられるため、適正回数で清掃を実施されるようご指導を要望いたします。

6) 道路清掃作業の発注に関する要望

民主党政権下の平成21年当時、公共維持予算の削減のため清掃回数も減ったこともあり、清掃作業が全国各地で道路維持作業に組み込まれ更に回数の削減から、路肩に堆積した土砂が酷く、草の繁茂や溜まった土砂が側溝などに流れ込むみ堆積や詰まりなどが発生し、豪雨時に冠水などの道路災害が懸念されます。

良好な道路清掃を行うためには、当協会が実施する技術講習会(学科・実技)などを受講し機械清掃に関する技術力(路面清掃車の運転は大型トラック運転と違い、運転の仕方、清掃の仕方、各種機器の操作タイミングの把握など、運転操作技能を取得するまで最低3年以上の期間が必要であり、側溝や管渠清掃においても、特殊な清掃機械を操作し作業するため非常に専門性が高い)を取得した技術者を活用し、かつ適正な頻度で清掃を実施することが効率的で安全な作業に繋がると考えます。

また、一方では、建設業界の技術者確保が困難な中、当協会員は、大多数が大型免許を所持しているとともに、災害支援活動の多くの実績から災害対策車両の運搬や機械操作などに熟知しており、地域の守り手として、東日本大震災以降、延べ9千人を超える支援を行い、中部地方整備局管内でも3千人を超える支援を実施しております。

良好な道路維持管理や災害時の支援技能者確保、また、清掃業界の技術者確保のためにも清掃作業単独で、かつ専門事業者への発注を要望いたします。

7) 監理技術者等(新監理技術者等マニュアル)について提案・要望

既に令和5年1月1日から実施されている監理技術者の交替要件が、従来より柔軟になったとのことですが、どの様に柔軟になったのかお聞きいたします。

新監理技術者等マニュアルには、新たに「交代する監理技術者の基本的な条件として、公共工事においては、入札の公平性の観点から原則として元請の監理技術者等の交代が認められる基本的な条件は、入札前に明示された範囲とし、同等以上の技術力を有する技術者との交代であることを条件とすべきである。」となっていますが、例えば、施工能力Ⅱ型以上の総合評価において、入札評価時に「一級土木技術者(国家資格)・同種実績・成績80点」であった場合、交代技術者も「一級土木技術者(国家資格)・同種実績・技術者成績80点以上」でなければ受理されないのか、また、技術者が死亡などの場合、企業が抱える技術者の中に成績80点以上の者が存在していない場合の対応はどうか、公平性の観点から入札時の結果に重きをもたれているのは分かりますが、交替時期の考え方は「一定の区切りと認められることが原則で、かつ、工事の規模、難易度等に応じ一定期間技術者の重複措置をとること」と示されています。

現在、建設業界を取り巻く環境として、技術者不足と人員確保が厳しい状況を踏まえ同等(成績点)以上の技術者の確保は非常に厳しいため、「技術者の工事成績を除き、一級土木技術者資格者でかつ同種施工実績のある者」とならないか、ご検討の要望をいたします。

8) 労務費単価上昇にかかるインフレスライドと特例措置について

公共工事設計労務単価の改定公表がなされるのが概ね3月位ですが、その際、事務所によってインフレスライドと特別措置、新単価の取り扱いが区々である状況が存在しています。

例えば、1、2月に入札公告された業務や工事で、3月初旬が入札・契約の場合、入札を予定している企業は既に旧単価で積算している状況ですが、事務所によっては入札間際に新単価で予定価格を算出するとか、特例措置に沿って旧単価で積算し入札後に変更対応するとか、区々の対応が見受けられます。

そのことから、3月以降に入札・契約するもので、1月又は2月に入札公告がされた案件の場合は、全て特例にするか、積算内訳書提出〇〇日前までの案件については新単価で積算するか、統一的な区切りを明確にすることを要望いたします。

9) 間接費等の見直し要望

政府による従業員の賃上げ要請を受け、国土交通省においても中小企業は1.5%以上、大企業は3%以上の賃上げを実施する旨の宣誓をした社に対し、入札時の総合評価において加点対象とする等の施策が採られています。企業としては、受注確保が命題であることから「賃上げを行う旨の申請(宣誓)」を行っているのが現実だと思いますが、このまま賃上げ要請が続くと、経営環境が非常に厳しい状況になってきます。

国土交通省においては、11年連続の公共工事設計労務単価の引き上げなど実施して頂いておりますが、労務単価の引上げ分(連動する間接費等含む)については、自社従業員の賃上げや、下請企業(協力会社)の賃上げ、燃油、資機材の値上げなどで相殺される現状ですが、一方では、令和6年4月から始まる、建設産業の罰金付き上限労働規制や、既に令和5年4月から開始されている、60時間を超える部分への割増賃金の加算などがあり、これを解消するには、企業として今以上に従業員の増員などの別途対策が必要となり、企業体力が減退する状況が懸念されます。

そのことから、これらを鑑み、間接費等「自社現場従業員雇用経費(現場管理費)ならびに本社従事者経費(一般管理費)」の見直し検討を要望いたします。

各要望について中部地方整備局より、予算に関する事項については今後も適切な予算確保に努める。

清掃作業に関する事項や契約、その他の事項については、改定可能な事項は実施していく。出された意見等は各事務所、国土交通本省に伝えて行く旨回答をいただきました。



今回、お忙しい中、会議にご出席頂きました、東北地方整備局、関東地方整備局、中部地方整備局の皆様には大変感謝する次第です。

令和5年度道路清掃実技講習会 開催

本講習会は道路清掃作業の技術者育成と技術の向上、維持を目的に、路面清掃の歴史をはじめ、道路清掃の種類や技術者に必要な法令知識、施工管理等を習得するための「学科」の講習を夏季に、清掃車の種類やそれらの構造や整備方法、作業を行うための清掃機械の機能と構造を熟知し、安全に運転操作する知識を習得する「実技」の講習会を冬季に行う構成されて行われます。

今回、令和5年11月22日に千葉県松戸市にある国土交通省関東技術事務所の構内にて実施いたしました。出席者は、協会員等より49名、関東地方整備局で高い専門知識を持ち、関東地方整備局長が認定をした職員で構成される「技術エキスパート」より、「道路構造物管理部会」、「機械部会」の方々14名の参加をいただき、側溝清掃車と排水管清掃車の構造や、整備方法などの講習を行いました。

今回は、令和5年度に関東地方整備局東京国道事務所に※試験的に配備された3輪式路面清掃車を参考に展示、実演を行いました。(※試験的に配備:適用性、整備性、清掃性能など確認)

講習会の冒頭で、亀田理事長からは清掃業界の現状を初め、各機械の構造を理解していただき、安全な作業に勤めてもらいたいなどを含めて挨拶のあと、講習会場となった関東技術事務所である小櫃事務所長からはDXの取組みなど新技術を含めた挨拶がありました。



亀田理事長



小櫃事務所長様



座学による講習



側溝清掃車 実機による講習



配水管清掃車 実機による講習

実技講習の最後に、関東地方整備局東京国道事務所に配備された3輪式路面清掃車の紹介と実演を行いました。

紹介では、塵を回収する構造や、現道上で塵の積み替えが容易であるフロントリフトダンプの構造、3輪式のハンドリング、路側清掃の実演などを紹介させていただきました。



新たな3輪式路面清掃車の紹介



全体構造の概要を説明



路側清掃を実演 (写真は無散水)

環境をテーマにあらゆる環境整備の取り組みに尽力

創業26年 株式会社ハイウェイとうほく

この度、一般社団法人 日本道路清掃技術協会に入会させて頂きました宮城県仙台市の株式会社ハイウェイとうほくと申します。

弊社は、環境にやさしい凍結防止剤の開発・販売を手掛け、一般土木工事・道路・公園・下水道・建物等の環境保全整備等を行っております。



《杜の都仙台》 綺麗な街並み、道路・・・市民の皆様の住みよい環境と来仙するお客様を気持ちよくおもてなしできるように、地域の企業の皆様と協力しながら日々尽力しております。

これからもわが社は、環境整備に取り組み、快適な社会環境と併せて、安全と安心をお届けし続けて参ります。

国土交通省 丹羽道路局長様へ年末のご挨拶と 協会の事業活動についてご説明させていただきました。

令和5年12月14日に、当協会の田中会長をはじめ理事長、理事にて国土交通省の丹羽道路局長様に、年末のご挨拶と協会の事業活動について説明をさせていただきました。

活動説明では、橋梁排水施設の清掃があまり行われておらず、橋梁排水管の詰まりによる冠水発生への懸念や、橋梁の腐食原因となっていることから、清掃作業の大切さを各地方整備局の意見交換会などで周知をさせていただいているなど、当協会の事業活動についてご理解をいただきました。



『道の駅』探訪記 Vol.14



道の駅 日光 日光街道ニコニコ本陣 & 道の駅 湧き水の郷しおや

新年明けましておめでとうございます

皆様におかれましては輝かしい新年をお迎えのこととお喜び申し上げます

お試し企画?として始まったこの「道の駅」探訪記、各方面からのご好評を賜り本年で8年目を迎えることができましたこと、厚く御礼申し上げます。編集委員として大変嬉しく思っております。

さて、この度、旧年に行われました当協会の委員改選に伴い、長きにわたり編集委員を精励しておりましたS編集委員が勇退し、新たにO編集委員をお迎えすることになりました。

企画広報部会編集委員「MOS (モス)」改め編集委員「MOO (ムー)」として、これからも『道の駅』探訪記を盛り上げて参りますので、変わらぬご支援の程よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、今回の探訪先は・・・

「道の駅 日光 日光街道ニコニコ本陣」



道の駅日光 日光街道ニコニコ本陣は、全国でも非常に珍しい、市街地にある道の駅です。

車ではもちろんのこと、電車でのアクセスも、JR日光線 今市駅、東武日光線 下今市駅よりそれぞれ徒歩5分の国道119号線沿いにありラクラク、市街地にある道の駅ということで時間によっては駐車場待ちの渋滞に遭ってしまうかもしれませんので、駅前にはレンタカーの店舗も複数あり、日光まで電車に来てレンタカーで観光しよう! というのもアリですね!

駅内ニコニコマルシェに入ると目の前に地元の特産品や季節のお野菜達が私たちを迎えてくれました。ご当地で収穫されたみずみずしいほうれん草や水菜などの冬野菜が所狭しと置かれており、また、こちらのマルシェでは肉厚な椎茸やしめじなどのきのこ類が種類豊富に取り揃えてられておりました。

そして気が付けば買い物カゴは商品でいっぱいになっていました。

皆様もこのような経験があると思いますが、これも道の駅の楽しみ方のひとつですよ♪編集委員MもOも大量のきのこを買い込み、この日の夕ご飯でご家族にきのこ汁を振る舞ったようです。



建物奥には、日光の有名パン屋さん 金谷ホテルベーカリー があります。金谷ホテルベーカリー は日光市内・外に多くの販売店がありますが、ここほど広大な駐車場がありませんから、その点、ニコニコ本陣店は道の駅内の店舗なので、駐車場の心配が要りませんし、もちろん焼きたてのパンがお召し上がりいただけますので実は穴場なんです。ここだけの話ですよ!

そしてその左手には、本陣カフェ。メニューにはコーヒーやジュースの他にも、各種ソフトクリームやフロートがあり、店内にはカウンター席が用意されています。

運転に疲れた時には、甘いものを補給したくなりますよね♪



他にも、ニコニコマルシェでは日光ラスクや葵きんつば、補陀落(ふだらく)本舗の「ゆばむすび」などのお菓子類から、地酒やたまり漬けなどの特産物まで、多くのお土産が取り揃えており、あちこちへ行かなくとも日光土産はこちらで全て完結できると思います。もし可能であれば、なるべく品切れになる前の午前中に行くのが狙い目かもしれません！一番、品物が充実してそうですよ♪



そして、こちらの道の駅日光には、「日本こころのうたミュージアム・船村徹記念館」が併設しております。私たちは存じ上げない方でしたが、「入場無料」の文字に釣られて入ってみると、なんと！あの美空ひばりさんや北島三郎さん、鳥羽一郎さん、その他にも誰もが知るような歌謡界のレジェンド達に楽曲を提供している日光ゆかりの有名な作曲家なんだそうです。

メッセージシアターや勲章などの展示ブースだけでなく名曲の視聴コーナーや有名歌手の手型などもありますので、懐かしの昭和歌謡にご興味のある方は是非行ってみたいはいかがでしょうか。

次に私たちは、朝の散歩がてら道の駅日光からほど近くにある旧日光街道の杉並木へ行って参りました。日光街道は、日本を代表する5街道(東海道・中山道・甲州街道・奥州街道・日光街道)のうち、慶長7年(1602年)に宇都宮宿が成立し、徳川家康没後に宇都宮から家康を祀る日光東照宮への参拝道として整備されたそうです。「日光杉並木街道」と呼ばれ、高さ約30mにも成長したこの杉並木は現在日本で唯一『特別史跡』と『特別天然記念物』の二重指定を受けており、平成4年(1992年)には「世界一長い並木道」として、あのギネスブックに認定されているそうで、一同あとで知りびっくりしました。一見の価値あります！



この旧日光街道は、現在の国道119号線(日光街道)のすぐ脇道にあります。杉並木に囲まれた緑道に心地よい風が吹き抜けます。当時の自然そのまま といったとても厳かな雰囲気、そこで見る杉並木から差し込む光は息をのむほど神々しく、私たちの穢れた…心が洗われるようでした。



いつの間にかお昼の時間となりました。空腹状態の私たちが向かった先は「とんかつ ステーキ篠」さんです。こちらのお店は、地元の方はもちろん観光客やバイクツーリングの方々の間では有名なお店らしく、私たちが到着したお昼時には既に15組ほどの先客が…。

1時間は待たせでしょうか、ついに私たち腹ペコ三兄弟の順番が。待ちに待った私たちは、こちらの看板商品「大判ポークソテー(350g@1,900円)」、「大判ニンニク焼(350g@1,900円)」、「大判ヒレカツ(250g@1,900円)」をそれぞれいただきました。どの商品も、外はカリッと中はジューシーでボリュームー！大判サイズを注文してしまっただけ食べきれないかな？と最初は不安でしたが、ほっぺたが落ちるほど美味しかったので全員ペロリと完食でした。

この味・この量・この値段。そりゃあ人気店のはずですな。空腹が満たされた私たちが次に向かった先は…

「道の駅 湧水の郷しおや」



道の駅 湧水の郷しおやは、先の道の駅日光から約12km、車で20分ほどにある、栃木県の塩谷郡塩谷町を通る国道461号線沿いに所在しております。こちらの塩谷町は道の駅名にも付けられたとおり、名水百選に選出された「尚仁沢湧水(しょうじんざわゆうすい)」が有名だそうです。高原山中腹より湧き出る「尚仁沢湧水」は、昭和60年に環境庁(現環境省)より名水百選の認定を受け、高原山中腹より湧き出る清冽な湧水は日量65,000トンもあるそうです。男体山(日本百名山)・大真名子山・小真名子山・女峰山などからなる日光連山の山並みが望める素晴らしい景色の道の駅でした。



駅内の売店こそ少し狭めでしたが、こちらも地元の新鮮な野菜や果物がズラリと並んでおり、なんと道の駅日光よりも低価格ではないですか！しかもこちらの野菜は名水百選の水に育まれた(※と思われる)野菜。ぐぬぬ！やってしまった感が満載ですが、後悔しても時すでに遅し。

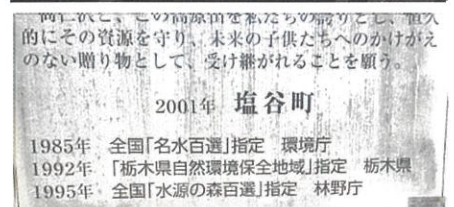
ということでこちらでもたくさんのお野菜を購入させていただきましたよ。

こちらの駅内の「そば処かみざくら」では地元産のそば粉を尚仁沢湧水群の名水を使って打っているそうです。先ほど食事を済ませたばかりの私たちでしたが、こちらの蕎麦を食べようか悩んでしまいました(笑) ※食べてませんよ※

せっかくここまで来たのだから、是非とも生の名水百選のお水を飲みたい！と、満場一致で湧水を飲みに行くことにした私たちは、駅内の別棟にある交流館にて、こちらの駅から車で30分ほどの「名水パーク」への行き方を丁寧に案内していただきました。

名水パークは広々とした駐車場と公園が整備されており、取水所にはたくさんのタンクを抱えた地元の方が給水の順番待ちをしておりました。そして、そこにいたおじさんおばさんは私たちを見ると、「私たちは汲むのに時間がかかるからお先にどうぞ〜」と、順番を譲ってくれました。

そんな塩谷町の人々の優しさに触れ、そして名水百選に選出された湧水を飲むことで、再び私たちの穢れた心は洗われるのでした。



国土交通省関東地方整備局 宇都宮国道事務所のホームページ内に日光街道沿いにある名所旧跡の案内地図が掲載されていました。是非ご活用ください。

宇都宮国道事務所 日光街道御徒マップ

https://www.ktr.mlit.go.jp/utunomiya/utunomiya_nikkomap001.html



今回の探訪で清らかな心に生まれ変わった編集部員MOOによる『道の駅』探訪記、次号もまたご愛読をお願いします。

※記事は令和5年12月現在の情報です。直近の情報は各道の駅ホームページにてご確認ください。

編集後記

あけましておめでとうございます、今年もよろしくお願いいいたします。

今回で「道路せいそう」の発行も記念すべき70号となりました。

毎回、記事を考えるのは大変ですが、会員各社様には協会活動報告をはじめ、発注者様の方々には清掃作業へのご理解を伝える大切な冊子となっていますので、頑張って行きますのでよろしくお願いいいたします。