

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。

昨年は1月1日16時10分頃に、石川県能登地方を震源とするマグニチュード7.6の地震が発生し、また9月21日から23日にかけて豪雨災害があり、被災された能登の方々にはこの場を借りて、お見舞い申し上げます。

また、昨年は各地で地震や台風による被害が多く発生した年でもありました。

今後、このような風水害は毎年起こるとも言われており、災害支援が重要な任務となることが予想されます。

当協会会員各社も、能登半島地震では1500名以上の方が災害派遣され、給水活動などに従事し、他の各地方での風水害においては、路面洗浄等で派遣されております。

昨年末に協会の理事の方々と国土交通省査掛技術審議官に御挨拶させて頂き、山本道路局長ほか道路局関係課長や藤巻水管理・国土保全局長には、現在の道路清掃の現状と災害派遣の状況について説明資料をお渡ししました。協会業務の更なる発展が重要であると実感しました。

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

新年あけましておめでとうございます。

昨年は能登の震災、羽田空港の飛行機事故と予想も出来ない災害からのスタートとなりました。

私たちの協会員会社に各方面から要請を受け1月2日には準備をして3日には現地に入り、3月末までの3か月間で延べ1500人以上の作業員が能登の支援業務にあたりました。見知らぬ土地で停電と余震が続く厳しく危険な環境の中、主に散水車による給水活動に従事しました。頑張っていたいただいた各社の作業員の方々に感謝と敬意を払いたいと思います。

災害時により、生活用水が断たれることは市民生活に直結するため最重点が置かれる作業です。老朽化が進行している上下水道インフラの管理行政が国土交通省に移管されたことも加わったことから断水等による給水活動の要請は今後、増えることが予想されます。しかし、作業量の減少や働き方改革等の問題から災害時に対応できる担い手は従前よりも確実に減少傾向にあります。

今年は65歳以上の高齢者の人口が全人口の35%を超える、所謂2025年問題と言われる年度となります。私たちの業界も大型運転手、経験豊富な作業員の高齢化それを補う若手の作業員確保の問題は深刻です。それには先ず、安定した作業量、安定した収入が不可欠です。災害や緊急時に災害対策車の必要台数を動かすことが出来なくならないように今年も各地方整備局との意見交換会で要望して参ります。

災害の無い一年であることを願いつつ、いざという時に対応可能な業界を維持する使命を背負いながら今年も頑張っていきたいと思っております。関係する皆さまのご理解とご協力をお願いして新年の挨拶と致します。今年もよろしくお願い致します。

令和6年度 第40回安全研修会 開催 (令和5年度 無事故無災害表彰の開催)

令和6年11月1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6年度 第40回 安全研修会」が、両協会の総勢53名の参加者により開催されました。

当協会の稲垣事務局長より開催の辞の後、当協会の亀田理事長から、「安全に対する意識を常に高いところに維持することは難しいことですが、公共事業を担っているものとして、必ず求められるものです。近年、風水害被災後の路面洗浄など災害支援の出動回数も増加しており、今年も元旦から能登半島地震被災地へ国土交通省の要請により延べ1500名以上を派遣して、主に給水活動を支援しました。人員確保が難しい中、災害にも対応できる体制作りも重要な課題です。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であります。道路清掃を安全に行える技術者を育てるには数年間の期間を有することから、合わせて今年度から2024年問題として時間外労働の上限規制が設けられ今後更に労働力の確保が難しくなっております。発注者の皆様にも、人員が確保できる業務量を確保して頂きたい。」など挨拶がありました。

東京道路清掃協会橋本会長から、「1月の能登半島地震、9月の豪雨災害は強烈な爪痕の残し、多くの犠牲者と甚大なる被害をもたらしました。日本は災害大国であることを実感しており、改めて思い知らされました。私どもの道路清掃作業は、側溝清掃を実施し排水を確保することで道路冠水を未然に防ぐものです。

地震時には道路の通行異常箇所を東京都に情報提供する役割も持っており、行政との連携も図っております。道路清掃は道路環境を良好に保ち、都民・利用者の衛生的な生活や社会経済活動を支えており、また日本を訪れる多くの外国人に綺麗な道路を実感して頂くことができます。世界一美しい道路を目標に掲げる当協会の果たす使命は大変重要であります。」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、発生した事故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「工事事故を起こした場合、事故調査委員会を設置し、事故原因等について膨大な資料を作成しなければならず、工事成績も大きく下がってしまいますし、指名停止になれば次の受注にも大きく影響を及ぼすので、安全に対する意識を持って頂きたいと思っております。」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末次様からは、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6年に改正された道路交通法（自転車）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、貴島課長代理様より、路面清掃の役割と路面清掃作業で発生した8つの事故事例、改善対策等について講義がありました。

今年度は東京管区気象台気象防災部観測予報課主任技術専門官長岡様をお招きして、「急な大雨から身を守る」という題名で防災情報の利用方法について講義がありました。

研修会は東京都道路清掃協会の三上専務理事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5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 13社(五十音順)

- ・東建設(株)
- ・川上建設(株)
- ・(有)木曾ハイウェーサービス
- ・(株)ケイミックス
- ・新日本ロードメンテナンス(株)
- ・中部ロード・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)日本ストラータ
- ・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)



国土交通省各地方整備局（東北地方整備局・関東地方整備局・北陸地方整備局・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・北陸地方整備局・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6年10月15日（火）、東北地方整備局との意見交換会が開催されました。

国土交通省東北地方整備局からは、佐々木建設情報・施工高度化技術調査官、遠藤道路情報管理官、施工企画課より澤田課長、落合建設専門官、牛間木計画係長、三原事業調整係長、道路管理課からは宇部課長、沼崎建設専門官、多田管理係長にご出席を賜り意見交換会を開催致しました。

初めに、遠藤道路情報管理官より御挨拶でいわきの災害派遣の御礼と能登半島地震への災害派遣についての御礼があり、予算についても厳しい状況であるが、東北地方整備局としても努力していくとのことのお言葉がありました。その後、宇部課長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がありました。

亀田理事長から清掃業業界の懸案事項として、昨年の意見交換会で出た意見について対応して頂いた御礼と能登半島地震の派遣における活動状況の説明、協会活動として年に2回実施している技術講習会の説明、技術者の育成への取組、日常作業の増やすことで、継続的な雇用や安定した給料の支給を行うには、月当たりの清掃作業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8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

「国道（国管理）の維持管理を取り巻く情勢と維持管理基準に基づく管理状況のフォローアップ：（国道（国管理）の維持管理等に関する検討会：令和2年5月29日資料（以下「検討会資料」という））」の中で示されている「路面清掃のサービス目標の設定と評価について」に示されているように、作業基準（頻度等）では、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、DID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基準では「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。

（一社）日本道路清掃技術協会が作成した「道路清掃の現状を見る」のビデオにあるように、事業仕分けにより削減された予算では、路面清掃頻度を確保するため、排水構造物、橋梁付属物、橋梁ジョイント等の清掃が2010年（平成22年）から全くと言ってよい程実施されず、ほとんどの排水施設が排水機能を確保しておりません。

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、見直しと道路排水施設における最低限の許容通水量を確保できるように、清掃頻度が上げられるだけの予算を確保して頂き災害の未然防止をお願いします。

また、今年度は「増額変更がほとんど無い」との各事務所から通知があり、例年は10月以降の作業を補正予算等で実施していましたが、今回は年間の予算分を消化してしまい、10月以降、作業がなく作業員等が遊んでいる状況になりそうです。

22年の事業仕分け以降、土砂が堆積し施工していない箇所が多数存在しており災害の未然防止の観点から、作業すべき箇所は多数あります。

人員の確保からも、補正予算ありきの発注ではなく、過年度の実績から予算を編成して頂き、作業が切れないようにをお願いします。

災害復旧に派遣する人員を確保するためにも、最低限の業務量を確保して頂き、災害派遣を経験した作業員の離職を避けるためにも、予算を確保して頂きたいと思います。

2) 道路清掃従事者の確保について

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が予想されることから、より人員確保が難しくなってきます。

現在、仙台を担当する国道事務所においても、2ヶ月に一度の路面清掃では、実質年間稼働日213日に対して、路面清掃が27日、排水構造物清掃が21日、雑工（土砂撤去・ゴミ拾い）が43日と雑工を含め年間に91日しか作業が出来ていない状況です。

企業としても、人材を確保するためには、最低限月20日の作業がなければ成り立ちません。

現在は、直轄の作業だけでは社員を雇用し続けることは難しく、地方自治体や民間の清掃にも従事していますが、その他にも清掃以外の業務も担当せざるを得ない状況です。

このような状況下では、「災害時の緊急作業」に人を派遣することは今後、不可能となることが想定されます。

理由としては、災害派遣に行っている間であっても、地方自治体や民間の業務は動いており、その業務を実施するための人が確保できず、災害に派遣することができません。

2010年（平成22年）以前のように、直轄工事だけで月当たり20日間の仕事量があれば、直轄工事を休止してその人材を災害派遣に回すことが可能であり、別途負担がありませんでした。

今後、災害派遣が長期化すれば、時間外労働の上限規制が足かせとなり、より多くの人員を派遣しなければなりません。

令和6年1月1日に発生した「能登半島地震」において、協会会員各社は、1月3日には現地に向けて出発し、延べ1,512人、延べ日数467日間現地での給水活動を実施しております。

日頃から、阪神淡路大震災、東日本大震災等を経験し、現地においても臨機応変に対応できる「重機オペレータ」の確保はこれからの災害対応には必要不可欠です。

2010年以前であれば、地場の建設会社であっても、重機オペレータを抱えていましたが、現在は、重機作業を協力会社に依存しているため、日本において直営で重機オペレータを確保しているのは、当協会と日本機械土工協会会員各社と思われれます。

重機オペレータの確保、新たな人材の募集・育成を実施するためにも、年間を通じて、道路清掃従事者が確保できるように、業務量の追加をお願いします。

3) 災害派遣予算の別予算確保について

近年、風水害被災後に、被災住民の粉塵による健康被害と感染症予防のため、路面洗浄のための災害派遣が増加しております。

令和6年7月25日からの大雨被害により、山形河川国道事務所管内、最上町、新庄市、戸沢村等に路面清掃車と散水車を路面洗浄作業として派遣しております。

また、地方自治体からの要請を国土交通省が受け、市町村への派遣も増えており、令和5年度は秋田市やいわき市などに派遣されております。

災害派遣費の精算が、維持費である道路清掃工事の中で精算されると、その場合、当初予算から災害派遣費分が削減されることで、本来の清掃作業量が削減されてしまいます。

それと、災害派遣に行っている間であっても、地方自治体や民間の業務は動いており、その業務を実施するための人が確保できず、災害に派遣することができません。

今後、災害派遣に参加することで、業務量が削減もしくは別途の費用が掛かるのであれば、災害派遣を受けられない状況になりますので、災害派遣費用は単独で確保して頂き、当初の契約業務量を確保して頂きますようお願いいたします。

4) 総合評価項目の加点について

道路清掃工事において、総合評価落札方式が導入されています。

近年、道路清掃という特殊な工種であっても、他業種（例えば舗装会社、維持会社等）からの参入も今後増えてきます。

そのために、評価点が重要となってきますが、会員各社は道路清掃工事を専門に実施しており、他業種のように土木工事の受注が少なく、特に維持工事では、優良工事表彰の機会が少ない状況です。

評価項目で、「優良工事表彰受賞の有無」において、局長表彰、事務所長表彰も数年に一度あるかないかの状況であり、総合評価項目の点数も伸びていきません。

現在、「局長表彰あり：3点」「部長、事務所長表彰あり：1点」です。

地域貢献度の「災害協定等に基づく活動実績の有無」については、実績により、災害活動証明書での評価はされますが、特に顕著な活動をした場合には、局長または事務所長より「感謝状」を頂きますが、「感謝状」での加点は、「企業の技術力」で、自由設定項目となっております。

他業種より、災害派遣が多く、顕著な活動をしており、「物品の輸送等」での活動とは大きく異なり、能登半島地震の派遣のように、危険な業務をも実施しております。

「感謝状」についても、道路清掃作業については、「優良工事表彰受賞の有無」の中に、「感謝状の表彰あり：1点」の項目を必ず設けて頂き、少しでも加点して頂きますようお願いいたします。

5) 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、現在は仙台河川国道事務所、郡山国道事務所、磐城国道事務所、山形河川国道事務所、福島河川国道事務所の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 路面補修等が増えた場合、路面清掃費を使用されてしまい側溝清掃や排水管清掃など目に見えない作業について削減され道路排水機能低下に繋がる。

② 無償貸付機械の管理が疎かになる。

路面清掃車や排水管清掃車、側溝清掃車、トンネル清掃車など特殊車両の維持管理は日々適切に管理している場合は良いが使用頻度整備専門知識の観点から疎かになっている場合が見られる。

③ 災害対応に対する動きが遅くなる。

風水害被災後の路面洗浄作業など、近年（10年程前から）路面清掃車と散水車の災害派遣が多くなっており、元請けであれば災害協定等を事務所と締結し、すぐに対応が可能であるが、協力業者の場合、元請け業者からの指示待ちと金銭問題などから事前準備や人員確保が出来ない場合があります。

発注金額を増額するというだけでなく、維持補修工事とは分離して頂くことで、効率的な作業と貸し付け機械の適正な管理、迅速な災害対応など多くのメリットがあり、入札・契約業務が増えるがそれ以上に住民サービスの点からメリットが多いと考えています。

以上のことから、宮城県内において平成22年以前に分離発注されていた道路清掃工事については、分離発注をして頂きますようよろしくお願いいたします。

6) 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、風水害被災後の災害派遣として、散水車や路面清掃車、側溝清掃車の派遣が増えてきております。

協会会員各社においても、「平成27年（2015年）9月関東・東北豪雨」、令和4年5月和歌山市崩落水橋事故の散水車派遣、令和4年台風15号静岡への路面清掃・散水車派遣等を実施しており、毎年のように路面清掃車等を派遣しております。

東北地方整備局においては、各事務所に路面清掃車、側溝清掃車等や最近では、給水仕様の散水車が秋田と仙台に配備されており、災害時において派遣できる状況です。

東北地方整備局や他の地方整備局では、平成22年の事業仕分け以降、「官持ち機械のスリム化」という名目で、直轄保有の機械が削減されました。

「官持ち機械のスリム化」を進めることは、高額な清掃機械を民間企業に保有させる負担と道路清掃業務量を考えると、無理があること、散水車は阪神淡路大震災での災害対応とすることから、現在のように官

持ち機械を多く保有しています。

災害時に「民持ちの路面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を活用する機会が増加すると考えられますので、最低でも現在の保有台数は確保して頂き、古い車両の更新をお願いしたいと思います。

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なく、災害対策用機械としても位置づけて頂き、今後も適正な配備計画及び更新を実施して頂きたいと考えております。

7) 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

国土交通省直轄道路の道路清掃を担当している協会会員各社は、各路線での不具合箇所等を調査しており、毎年、各事務所・出張所に提出し、清掃の依頼をお願いしているところですが、令和5年7月17日に発生した「秋田での大規模浸水」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、特に集水枡、側溝、排水管においては平成22年の事業仕分け以降、路面清掃の回数が激減した結果、土砂が側溝・排水管に滞積しておりますが、この13年間、ほとんどの側溝・排水管清掃が実施されておらず、堆積土砂は枡・排水管の容量の100%堆積しており、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、毎年のように道路冠水の可能性が高い場所の集水枡、側溝、排水管については、事前清掃を実施し、災害を未然に防ぐことをご提案致します。

8) 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

東北地方整備局管内の橋梁は令和3年3月末現在で4,380橋を管理しており、50年以上経過した橋が現在1,195橋で、2031年には2,103橋にまで橋梁の高齢化が進んで参ります。

平成25年の法改正に基づき点検要領を見直し、5年に1回の点検を実施し、点検結果から解ったことは、経年劣化に伴う錆による腐食、亀裂、アンカーボルトや雨水が適切に排水されず、滞水により鋼材の発錆及び腐食の原因となっています。

また、支承部においては、セットボルトのゆるみ・脱落、破断、支承部の防食機能の劣化、変形・移動・傾斜等による機能障害、ジョイント部では、清掃作業を長年実施しておらず、土砂が堆積し機能不全及び劣化も促進を起こしているものが多く見られます。

橋面排水施設(排水枡、排水管、ジョイント下部等)の清掃は、橋梁の長寿命化のためには必須であり、高所作業車や高圧洗浄車、汚泥吸引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。

日本道路清掃技術協会会員各社は、国道の道路清掃のエキスパートであり、国道上の規制、高所作業等の安全管理にも熟知しており、平成22年の「事業仕分け」以前は橋梁排水管やジョイント等の修理・取り替え等の小工事にも対応して参りました。

現在の道路清掃への発注量は、平成22年の民主党政権の「事業仕分け」により、2009年までの発注予算額の20%程度まで削減され、現在でも従来の半分程度の予算であり、首都圏での路面清掃は月に1度、市街地で半年に1度、地方部では年に1度で、3年に1度の箇所もあり、特に橋梁のゴムジョイントや鋼製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。

協会製作のビデオにもあるように、橋梁ジョイント部は2010年(平成22年)の民主党政権の「事業仕分け」以降、特に橋梁のゴムジョイントや鋼製ジョイント部の清掃は実施されておられません。

今後、橋梁維持補修において清掃作業を要する場合、清掃技術及び交通規制などの難易度が高い技術を要する担い手確保の観点から、元請けとして、作業を実施することが重要であると考えます。

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。

3. 関東地方整備局との意見交換会

令和6年11月18日(月)、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、小澤道路情報管理官、中島建設情報・施工高度化技術調整官、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、柳沢専門員、鈴木技官、道路部道路管理課から松澤課長、鈴木課長補佐、徳協管理係長の計11名に出席していただきました。

最初に小澤道路情報管理官より能登半島地震の派遣作業への御礼、災害の予防保全、施設の長寿命化が重要ですが、道路清掃予算が必ずしも十分とは言えない状況、今後いかに取り組んでいくか、生産性の向上、担い手確保、時間外労働時間の上限規制などの課題を解決し、一緒に進めて行きたい。などのご挨拶があり、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、昨年の課題についても対応して頂いた御礼と路面清掃回数の減少から、アスファルト舗装の剥がれによる舗装材の散乱も見受けられ、車のフロントガラスを損傷するなどの事故も発生しており、堆積土砂が多くなり雑草が繁茂している道路が増えています。当協会では年に2回、技術講習会を開催し、作業員の技術力向上、安全管理等優秀な人材育成をして、清掃業界の地位と技術力の向上を図りつつ道路行政のお役にたてるよう日々努力している内容や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、関東地方整備局、北陸地方整備局の議題については同様の懸案事項である、以下の7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) 道路清掃従事者の確保について
- 3) 災害派遣予算の確保について
- 4) 総合評価項目の加点について
- 5) 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
- 6) 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
- 7) 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

7) 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

関東地方整備局管内の橋梁は建設後50年以上経過した橋は、2023年度に全体の42%にあたる1,172箇所と急激に増加しています。

平成25年の法改正に基づき点検要領を見直し、5年に1回の点検を実施し、点検結果から解ったことは、経年劣化に伴う錆による腐食、亀裂、アンカーボルトや雨水が適切に排水されず、滞水により鋼材の発錆及び腐食の原因となっています。

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くか、現在各事務所で実施しております道路清掃作業に追加工種として加えて頂きますように要望します。

4. 北陸地方整備局との意見交換会

令和6年10月21日（月）、北陸地方整備局との意見交換会が開催されました。国土交通省北陸地方整備局からは、徳橋道路情報管理官、企画部施工管理課から姫野課長、佐藤課長補佐、竹島計画係長、道路部道路管理課から磯野課長、加藤道路構造保全官、山本維持管理係長の計7名に出席していただきました。

最初に徳橋道路情報管理官より能登半島地震の派遣作業への御礼と今回初めての会議ですが、お互い共通認識を共有し、今後の関係強化を図っていききたいなどのご挨拶があり、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、意見交換をさせて頂き会員各社の課題の解決に繋がればと思っております。今後の災害支援につきましても協会として引き続き即応体制を構築し、尽力してまいりますので、人材確保の観点から予算の確保、作業日数の増加をお願いしますとの挨拶をさせて頂きました。



会議議題として、東北地方整備局、関東地方整備局、北陸地方整備局の議題については同様の懸案事項である、北陸地方整備局は「災害派遣予算の確保について」を除く6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) 災害派遣予算の確保について
- 3) 総合評価項目の加点について
- 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
- 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
- 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

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

北陸3県の橋梁数は45,502橋あり、その内国土交通省管理の橋梁が3,386橋あり、建設後50年以上経過した橋梁の割合は、現在約29%（8,571橋）に対し、7年後には、約54%にあたる15,763橋にまで急増します。

平成25年の法改正に基づき点検要領を見直し、5年に1回の点検を実施し、点検結果から解ったことは、経年劣化に伴う錆による腐食、亀裂、アンカーボルトや雨水が適切に排水されず、滞水により鋼材の発錆及び腐食の原因となっています。

北陸地方整備局においては、以前橋梁洗浄機を使用した業務を実施していましたが、洗浄水の処理（河川管理者）等の課題があり、現在実施していない状況となっています。今後、橋梁維持補修において清掃作業を要する場合、清掃技術及び交通規制などの難易度が高い技術を要する担い手確保の観点から、元請けとして、作業を実施することが重要であると考えます。

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することをご提案致します。

5. 中部地方整備局との意見交換会

令和6年11月15日（金）、中部地方整備局との意見交換会が開催されました。国土交通省中部地方整備局からは、企画部施工管理課から田中課長、平井課長補佐、鈴木計画係長、道路部道路管理課から船橋課長、企画部技術管理課から丸山課長補佐の計5名に出席していただきました。

最初に協会側挨拶として、日本道路清掃技術協会亀田理事長からは挨拶をはじめ、災害協定により、今後の災害支援につきましても協会として引き続き即応体制を構築し、尽力してまいりますので、人材確保の観点から予算の確保、作業日数の増加をお願いします。

また、路面清掃回数の減少から、アスファルト舗装の剥がれによる舗装材の散乱も見受けられ、車のフロントガラスを損傷するなどの事故も発生しており、堆積土砂が多くなり雑草が繁茂している道路が増えております。当協会では年に2回、技術講習会を開催し、作業員の技術力向上、安全管理等優秀な人材育成をして、清掃業界の地位と技術力の向上を図りつつ道路行政のお役にたてるよう日々努力している内容や業界の持つ多くの問題について説明がされました。

続いて、日本建設機械施工協会川西企画部会長より、働き方改革、担い手不足、技能労働者の高齢化の課題を解決すべくこの意見交換会によって少しでも改善されることを希望しての挨拶がありました。

国土交通省中部地方整備局道路部道路管理課舟橋課長からは、道路事業に対する御礼と災害時の対応に対する御礼のご挨拶があり、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。

国土交通省中部地方整備局企画部施工企画課田中課長からは挨拶をはじめ、道路清掃事業に加え災害時の災害復旧活動・支援に対する御礼、意見交換をさせてひとつでも課題が解決できることを願っての挨拶でした。



会議議題として、中部地方整備局の議題と同様の懸案事項である、以下の7件について意見交換を行いました。

1) 散水車タンク上部への墜落防止柵設置について要望

本議題は一昨年に要望しました「散水車上部への転落防止柵の設置の検討について」の再提案です。

今年1月の能登半島地震の災害支援において、散水車による給水作業中に散水車のタンク上部から作業員が転落、骨折の重傷を負った事例が発生しました。

また、作業前の事前準備として始業前点検や給水作業を実施しますが、タンク天端での作業が地上2.1mの高所作業であることから非常に危険な作業となっています。

現在、労働安全衛生法上の安全帯を掛ける設備（パイプレール）が車頂部左右に設けられているものの、足を滑らせた場合は墜落し人身事故に繋がるのが懸念されます。

そのことから、事故の未然防止のため再度転落防止柵の設置検討をお願いします。

また、新規更新車両導入時の標準装備として設置して頂ければと思います。

2) 道路清掃車両（清掃車・散水車）に事故防止用センサー等の設置要望

梅雨時期及び冬季の清掃作業時は、サイドミラーが曇り左右の視界が奪われると共に、後方車両の確認等に支障をきたすことがあり事故発生を危惧しております。

道路清掃車両は大型車両で、かつ左ハンドル車両もあることから右側部走行車両との離隔に非常に注意を要する状況です。そのことから、曇り止め用のヒーター付きで、かつ近接状況表示が可能なミラー（ブラインドスポットモニター）の設置検討をお願い致します。

また、側道の清掃作業や停車車両を交わす際、前方側面及び後方側面が接触する危険性が高いことから接触防止センサーの設置検討をお願い致します。

3) 道路維持管理方針(案) 路面清掃回数の見直し提案

中部地整管内の道路清掃作業の頻度は、中部地方整備局で定められている道路維持管理方針(案)により、名古屋市内1年に12回、DID地区1年に6回、その他区域1年に1回となっており、それに沿って各事務所は清掃作業が実施されていると思われませんが、管内の道路状況を見ますと、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ます。そのことから、AS舗装表面の剥がれによる砂利等も散乱している状況も見られます。

そのことで、前方車両が砂利等を跳ね上げ後続車両のフロントガラスを損傷する事象が頻発している状況があるのではないのでしょうか。

また、今年、管内でバイクが砂利に滑って転倒した事案も発生しており、今後、この様な事案が多数発生するのではないかと懸念しております。

そのことから、頻度不足と思われる箇所については、適正な頻度で清掃を実施する必要があるのではないのでしょうか。関係事務所へのご指導をお願い致します。

4) 高架部排水管等の改良について提案

高架道路の鉄製蓋付ガッタードレン部が、適正頻度で清掃が実施されていないことから土砂詰まりが多々発生している状況があります。

また、現在、高架部の排水は、別添2のとおり複数の縦管を横引き配管に一纏め(収束)させ排水する方式となっておりますが、各配管部(特に横引管)の勾配が緩いことから排水管内の土砂堆積による配管詰まりの原因となっており、高架部路面に滞水等が発生し交通の安全に影響を及ぼすことが想定されます。適正な頻度で清掃を実施していれば問題はありませんが、設置後のメンテナンスも考慮して、当初設計においてももう少し勾配を強くすることで詰まり防止に繋がるのではないかと考えます。

さらに、側溝においても、土砂が堆積し排水性舗装からの雨水が側溝へ抜けない状況も発生します。

路面清掃車で清掃する際、土砂が堆積していることから土砂を完全に切り取れない状況が発生し、取り残した部分は人力にて清掃している状況です。

高架部道路は交通量も多く、規制を長時間実施することで大渋滞を招くと共に、事故にも繋がること懸念されますので、建設後の維持管理のことを考慮した設計をされることを提案致します。

5) 基準等(間接費等)の改定時の適用範囲等に関する改善提案、要望

令和5年度末に、働き方改革等(時間外労働規制適用対応)による企業が受ける影響に対応するため積算基準の改定や間接費等の改定が行われました。

その中で、改定内容の適用範囲(時期)が各々策定され実施されています。

その改定内容の適用時期は、「令和6年3月1日から3月31日の間に入札書提出締切日が設定されているものを対象とし、契約後変更することができる」となっています。

しかし、今年度、当協会企業が受注した道路清掃作業等では、2月19日入札書提出となっており、僅か10日足らずの差である。また、契約日は4月1日であり工期も4月1日から丸々2年間(国債)あるにも関わらず、管理費改定の恩恵を受けられない状況です。

現場に掛かる時間外労働規制適用に対する対策の一つであることから、もう少しきめ細かな対応が出来ないのでしょうか。

本年6月に改訂された第三次担い手3法、改正品確法(発注者の責務 第七条十三)によると、「公共工事の契約において市場における労務及び資材等の取引価格の変動に基づく請負代金の額の変更及びその適切な算定方法に関する定めを設け、当該定め適用に関する基準を策定するとともに、当該契約の締結後に当該変動が生じたときは、当該契約及び当該基準に基づき適切に請負代金の額の変更を行うこと。」と、現行のスライド条項を適切に実施する旨の記載がされています。

そのことから、例えばその基準を策定するに当たって、国交省直轄工事におけるスライド条項の取扱いの様に「適用対象工事における残工期が2ヶ月以上あるいは、新年度当初から丸々工期が始まる案件についても変更対応する」とか、実際の現場作業に重きを持った条件、基準の設定を要望致します。

6) 排水施設清掃作業に掛かる労務単価の変更に關する要望

国土交通省の公共工事労務単価では、排水管清掃作業（高圧ノズルを用いた清掃機械車両）や側溝清掃作業（真空装置用いたバキューム車両）を実施する作業員の労務単価は普通作業員となっています。国交省による普通作業員の定義は、技能及び肉体的条件を有し各種作業について必要とされる補助的業務となっています。

一方、特殊作業員の労務費の定義は、機械（道路交通法第84条に規定する運免許ならびに労働安全衛生法第61条第1項に規定する免許、資格および技能講習の修了を必要とせず、運転および操作に比較的熟練を要しないもの）を運転または操作して行う作業となっており、その他の項目では、「相当程度の技能および高度の肉体的条件を有し、各種作業について必要とされる主体的業務を行うもの」となっています。

当該作業（排水施設清掃）は、肉体的相当程度の技能および高度の肉体的条件を有する主体的業務であります。是非、清掃労務単価を普通作業員から特殊作業員へ変更して頂きたいと要望致します。

7) 道路清掃作業の適正な発注工期（国債）について要望

建設工事においては、工事の平準化として複数年の国債工事が組まれ発注されています。

企業としては安定経営のためには非常に感謝するところでありますが、国債工事においては、トンネル工事や新設橋梁工事など長期を必要とする工事においては4年程度の長期国債工事で発注されていますが、一般的な工事や定常業務である清掃作業等においては2年国債が多様されていると思われませんが4年国債での発注が行われているケースがあります。その場合、企業及び技術者の施工実績が4年後の工事期間終了後でない付与されない状況となっています。

定常業務である道路清掃作業については、2年国債での短縮発注や、長期国債で発注された場合などは、2年以上経過したところで実績の付与を行うなどの措置についてご検討をお願い致します。

8) 監理技術者及び監理技術者補佐の工事における取扱いについて要望

令和2年度建設業法施工令の改定を受けた、「令和2年9月30日付け国官技第177号国土交通省の特例監理技術者及び監理技術者補佐の工事における配置に関する通知」では、特例監理技術者の配置を認めない工事として、兼務する維持工事が定常業務である道路清掃工事や道路維持工事（24時間体制の応急処理工や緊急巡回等が必要な工事）となっています。

この制度は、既に通知から4年が経過していますが、その間、現在に至るまで未だ業界としては技術者不足が否めない現状です。

この特例監理者制度は、技術者不足を解消する一助として創設されたものと理解しております。是非定常的維持工事同士においても特例監理技術者制度の適用をお願い致します。

また、令和6年度6月に改訂された第3次担い手三法では、監理技術者等が兼任可能な工事は、①各々の工事請負金額が1億円未満の工事②各現場が1日で巡回可能な場合（2時間程度で移動出来る距離）③現場状況の確認等必要なICT環境（スマホ、ウェブ会議システム等）④実務経験1年以上の連絡要員の配置が可能な場合は、2つの現場を1人の技術者で兼任できるとなっていますが、兼務できる工事種別については、上記①の国官技第177号の通知（兼務する維持工事が定常業務である道路清掃工事や道路維持工事（24時間体制の応急処理工や緊急巡回等が必要な工事））を踏襲しているのか否かについてご教示をお願い致します。

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、北陸地方整備局、中部地方整備局の皆様には大変感謝する次第です。

国土交通省 沓掛技術審議官様をはじめ、国土交通省幹部へ 年末のご挨拶と協会の事業活動についてご説明しました。

令和6年12月17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沓掛技術審議官様に、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。

合わせて、協会作成ビデオも観て頂き、現況についても、ご理解を頂きました。

沓掛技術審議官以外にも、山本道路局長、橋本審議官大臣官房森下参事官、道路局各課長にも要望書等を渡して参りました。



新規入会紹介（令和6年9月入会）

若い力で地域の活性化と快適な社会環境の提供を目指す 創業23年 ニューライフ興業株式会社

弊社は、平成13年に開業し、事業内容は側溝清掃を主業としており、排水管等の清掃や路面清掃、土木工事を行っており、側溝清掃で発生した汚泥はグループ会社である産業廃棄物処理施設の仙人掌株式会社にて処理をしています。

現在弊社では完全週休二日制を実現させるため従業員を中心とした会議の時間を取る取り組みを行っています。その会議では30代が中心となり現場の作業内容の効率化などの話し合いが積極的に行われています。その結果、作業時間が短縮され確実に完全週休二日制に近づいています。

またこうした取り組みが従業員のやる気や勤務継続に繋がっていると考えています。これからも職場環境を整備していき、若年層が興味を持ち、この業界で働きたいと期待と希望がもてるような会社を目指していきます。

そして地域の活性化や皆様にとって快適な社会環境を提供できるよう日々尽力して参ります。



保有路面清掃車2台



仙人掌株式会社

令和6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います。

今回、令和6年11月25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56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16名の参加をいただいて、ブラシ式路面清掃車と真空式路面清掃車の構造や、整備方法などの講習を行いました。

今回は、令和6年度に関東地方整備局宇都宮国道事務所と常陸河川国道事務所に配備されるICT路面清掃車で、実演を行いました。

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た挨拶のあと、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の取組みなど新技术を含めた挨拶がありました。

路面清掃車も今後情報通信技術（ICT）を活用し、装置の自動制御や作業のデータ管理を可能とした「ICT路面清掃車」を導入します。

装置の手動制御や手書きでの日報作成といった煩雑な業務を効率化し、管理者や作業員の負担を減らす清掃車です。

今後、道路清掃作業車等もICTやIoTの車両の導入が進むと思われます。



亀田理事長の冒頭挨拶



亀田理事長



小櫃事務所長様



座学による講習



ブラシ式清掃車 実機による講習



真空式清掃車 実機による講習

京都大学大学院 藤井聡教授による講演会 「国土強靱化の必要性を示す」

令和6年11月27日に東京都港区の機械振興会館で京都大学大学院の藤井聡教授を講師に招いて講演会を開催した。テーマは「防災・減災、国土強靱化の今後について」。

藤井教授は、高速道路が整備された地域と家屋の耐震性確保に関する関係性について分析しながら、道路をはじめとするインフラ整備の必要性を強調した。

協会員と国土交通省の関係者を含め約80人が聴講し、講演会は防災・減災への意識啓発と実際に災害が発生した時の対処レベルの向上を目的に企画冒頭、同協会の亀田丈司理事長は、道路清掃予算が旧民主党政権時の事業仕分けで5分の1に減らされ、依然回復していない状況を指摘。道路清掃従事者が減少する中で、「被災地に派遣できる人材を確保することも難しくなる。」として、国土強靱化の観点から道路清掃予算を確保する必要性を訴えた。

講演で藤井教授は、1月の能登半島地震で被災した石川県輪島市や珠洲市などで老朽化が進んだ家屋の多くが倒壊したことに触れた。この中で高速道路が通っている地域は経済的にも発展し、耐震基準を満たさない建築物の割合が少ないことを紹介。「道路や鉄道などのインフラがしっかり整備することが国土強靱化につながっていく」と述べた。

加えて、国土強靱化法の改正で法定化された実施中期計画で示す事業規模を巡り「5カ年で25兆円」の確保に向けた攻防が今後繰り広げられていくと見通した。



藤井教授による講演



亀田理事長と藤井教授との対談

講演会の後、亀田理事長と藤井教授と対談し、道路清掃業界を巡る現状などを説明しました。

能登半島地震の被災地で延べ1500人を超える人員を派遣して給水活動などに対応したことを紹介した上で、道路清掃予算が回復しない状況の中では「重機オペレータの高齢化が進みさらに人材不足が懸念される」と窮状を訴えると藤井教授も予算確保の必要性に理解を示しました。



藤井教授との記念撮影

『道の駅』探訪記 Vol.16



道の駅 しもにた

新年明けましておめでとうございます

皆さまにおかれましては輝かしい新春をお迎えの事とお慶び申し上げます

本年も当協会並びに「道の駅探訪記」の変わらぬご愛顧のほどよろしくお願い申し上げます

今年は世界中の最新の科学技術や文化など世界中の英知が集結する、万国博覧会「2025 大阪・関西万博」が開催されます。近年、カーボンニュートラル・デジタルトランスフォーメーション・次世代モビリティなどの言葉を、テレビやネットなどで耳にする機会が多くなってきましたが、今後どんな未来になっていくのか本当にわくわくしますよね！これらの最先端の技術や社会システムが将来的に世の中に広く浸透していくことで、私たちの業界も、より安全で便利な環境になっていくことを期待せずにはられません！

さて、そんなデジタル技術とは全く無縁でアナログ人間な企画・広報部会編集委員「MOO（ムー）」が今回も行ってまいりました、道の駅探訪。今回は群馬県の道の駅にお邪魔してまいりました！

「道の駅 しもにた」

道の駅 しもにた は、上信越自動車道 下仁田 IC で高速道路を降り、国道 254 号線を西へ走ること約 2km に所在します。

近くには、世界遺産にも登録された富岡製糸場、群馬サファリパーク、こんにやくパーク、長野県との県境碓氷峠や近隣の横川の釜めしなど、大人から子供まで楽しめるような観光スポットが数多くあります。



こちらの道の駅には、群馬名産のこんにやくや日本最古の洋式牧場といわれる「神津牧場」の濃厚ミルクやソフトクリームなどのほか、全国的にも有名な下仁田ねぎが食べられるお食事処がありました。また、芝生の中庭やテラス席もありますので、ペット連れの方や女子旅にも好評のようですよ！

道の駅に到着した私たちの目の前に「大凶作」の文字が飛び込んできました。

どうやら今年下仁田ねぎが近年稀にみる大凶作だったようです。

「ねぎがなかったらどうしよう。」編集委員MOOはそんな不安の中、

駅内に入ってみると、そこには黒山の人だかりが。大の大人が大凶作の

下仁田ねぎを我れ先にと奪い合っているではありませんか。負けじと私たち

もその戦に参戦し見事戦利品を勝ち取るのです。 (カゴからねぎがなくなった後も、すぐにねぎは補充されていました (笑))



ひと戦を終えてお腹をすかせた腹ペコ三兄弟は、昼食前の腹ごしらえということでお食事処でねぎ料理を食べてみます。よく、テレビのロケ番組で「これは甘くておいしい！」などとお決まりのセリフを耳にするじゃないですか？こう見えて私たちも各地で、数多美味しいものを食べてきてますからね。言っておきますが、どこにも付度しませんよ～。

…これは甘くておいしい！笑 さすが全国的に有名なブランドねぎとして知られるわけです。

特にねぎの唐揚げは、ねぎ嫌いの編集委員Mが絶賛するほどの甘さでしたよ！



下仁田ねぎの唐揚げ・
下仁田ねぎメンチ



神津牧場ソフト・
苺ソフトイチゴ味・ミルク味



道の駅しもにた
での購入品 (一部)

※「下仁田ねぎ」は11月末頃～翌2月末頃までの販売ですので訪問時期にはご注意ください。12月頃から、お取り寄せも可能だそうですよ♪
腹ごしらえを済ませた私たちは、ソフトクリーム片手に次の昼食処へ向かいます。

「れすとらん ヒロ」

爆食3兄弟が次に向かった先は、先ほどの道の駅から車で約6分の「れすとらん ヒロ」さん。上信電鉄 下仁田駅の目の前に佇むこちらのお店で私たちがいただいたのは「下仁田カツ丼」。こちらのお店では、上州銘柄豚 赤城ポークというブランドポークを使用していました。どうやらこの下仁田町では下仁田カツ丼が名物のようです。



下仁田カツ丼の特徴は、ソースは使わず卵でとじない、揚げたてのカツをサッと和風しょうゆだれにくぐらせ、ごはんの上に乗せるだけ。

カツのサクサクした触感を残しつつ、さらに「れすとらんヒロ」さんで使用している豚肉は上質で柔らかいブランドポーク・赤城ポークのフィレ肉。美味しくないわけがありません。さっぱりしょうゆ味なので、つい先ほど揚げ物を食べてきたばかりのおじさん達でも余裕で食べられました。「これならもう1杯食べられるね。」…食後に誰かがポロっと漏らしたこの言葉がとても印象的でした。ごちそうさまでした！



上信電鉄上信線 終点「下仁田駅」関東の駅百選にも認定されている



西武新宿線の旧車両だろうか？(右)



テレビ東京「孤独のグルメ」で
井之頭五郎氏が訪れた店

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たします。
今回の「道路せいそう」はお伝えしたい内容が盛りだくさんでページ数が増えてしまいました。
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。今後も頑張っていきますのでよろしくお願いたします。