

道路の老朽化対策の本格実施に関する 取組状況について

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」

「点検・診断」

「義務化」

「措置」

「予算」

「体制」

「支援策」

「技術」

「国民の理解・協働」

「記録」

■ 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

■ 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

(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

■ 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

○ 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

■ 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

■ 点検・診断・措置の結果をとりまとめ、評価・公表[見える化]

これまでの取組内容

■ 省令・告示施行

■ 「定期点検要領」の通知

■ 舗装等の道路施設について、直轄国道を対象に、更新年数を想定の上、効率的な点検方法を検討

◎ H26年度は26都道県で地域一括発注。道路橋は、**全体の約10%(全施設数約70万橋)**で点検実施を計画

➢ H26年度の点検実施率は 【資料3-1, 2】

・道路橋は、全体の約7%

・緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁で、約15%、約11%、約13%

➢ H27年度は42都道府県で地域一括発注予定

➢ 点検結果のとりまとめ(国土交通省・高速道路会社)

【資料3-3, 4】

・国土交通省 判定Ⅰ 47%、Ⅱ 40%、Ⅲ 13%、Ⅳ 0.03%

・高速道路会社 判定Ⅰ 3%、Ⅱ 84%、Ⅲ 12%、Ⅳ なし

※地方公共団体は現在とりまとめ中

◎ **点検結果を踏まえた措置の取組**

➢ 点検結果を踏まえた措置方針の検討が必要 【資料3-5】

・修繕計画を策定し、計画的に実施

・早急に措置が必要で、修繕ができない場合は、通行規制・通行止め

・橋梁等の利用状況を踏まえ、必要に応じて橋梁等の集約化・撤去

■ 改正道路法公布

■ H27年度当初予算として、直轄国道の維持修繕費は対前年度1.10倍(2,965億円)

■ 大規模修繕・更新に対する新たな補助制度を創設

■ 全ての都道府県毎に道路メンテナンス会議、及び跨道橋連絡会議設置 【資料3-2】

◎ **跨道橋・跨線橋の点検推進**

➢ 跨線橋の点検は、鉄道事業者との協議、調整が今後の課題

■ 『直轄診断』を3箇所を実施し、診断結果を踏まえ、緊急性・難易度が高いものについて『修繕代行』

■ 地方公共団体も対象とした、技術レベルに合わせた研修開催
・平成26年度から、5年間の受講目標人数を5,000名と想定

■ 行政側の基本スタンス、リクワイヤメントを整理し、特に優先度の高い技術開発分野を研究側に提示し、国土技術政策総合研究所及び土木研究所と連携した研究開発を推進

■ 地方公共団体へ意識調査を実施

■ 国民の理解・協働の取組みの推進

・パネル展、現地見学会開催

・**諸元データ、点検結果はデータベースを構築し、道路メンテナンス年報としてとりまとめ、公表**

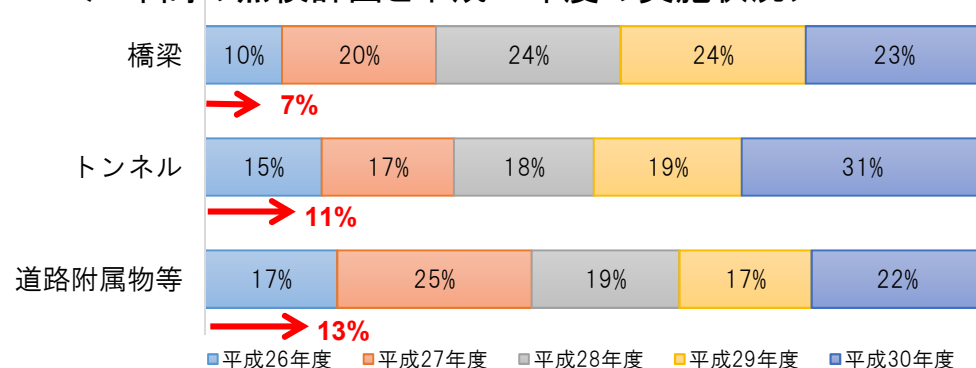
➢ 直轄国道、高速道路会社の管理する橋梁の点検結果等について道路メンテナンス年報を、7月に公表予定 【資料3-3, 4】

1. 点検実施状況(全体)

資料 3 - 1

- 昨年7月の省令施行を踏まえ、道路管理者は、全ての橋梁、トンネル等について、5年に1回の近接目視による点検計画を策定。平成26年度の点検実施率は、橋梁約7%、トンネル約11%、道路附属物等約13%
- 橋梁については、国土交通省では、全体の約2割を点検しているが、道路管理者によって取組状況が異なる
- 第三者被害の予防並びに路線の重要性の観点から、最優先で点検を推進する橋梁を規定

<5年間の点検計画と平成26年度の実施状況>



<各構造物の点検実施状況>

道路施設	管理施設数	計画点検数	点検実施数	点検実施率
橋梁	706,300	68,245	50,231	7%
トンネル	10,896	1,663	1,209	11%
道路附属物等	40,482	6,752	5,243	13%

※ H27.5月末時点

<橋梁の点検方針>

コンクリート片の落下等による第三者被害の予防並びに路線の重要性の観点から、以下については、最優先で点検を推進

- ・緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋
- ・跨線橋
- ・緊急輸送道路を構成する橋梁

<橋梁点検状況(管理者別)>

管理者	管理施設数	計画点検数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	28,087	5,858	5,732	20%
高速道路会社	17,147	2,283	2,077	12%
都道府県 政令市	180,985	25,239	14,922	8%
市区町村	480,081	34,865	27,500	6%
合計	706,300	68,245	50,231	7%

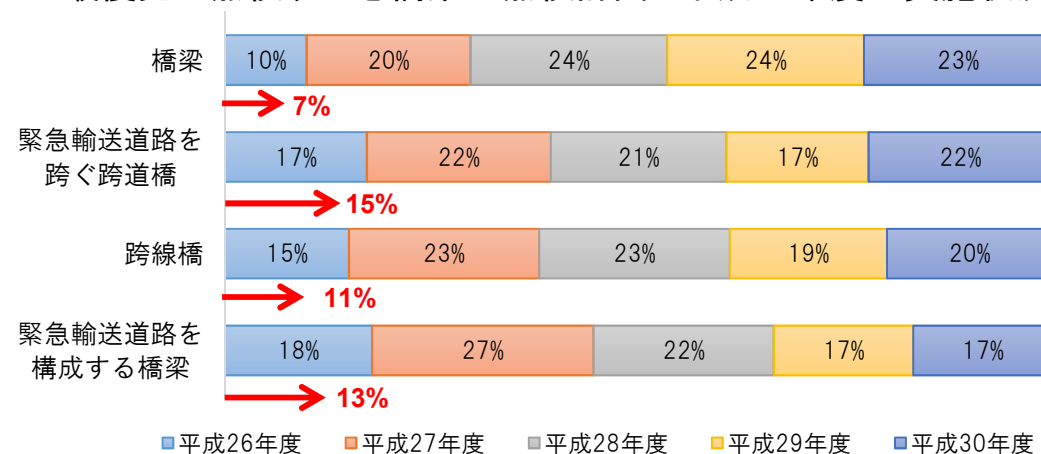
※ H27.5月末時点

2. 点検実施状況(橋梁)

資料 3 - 2

- 最優先で点検すべき橋梁の点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋約15%、跨線橋約11%、緊急輸送道路を構成する橋梁約13%であり、跨線橋の点検が遅れている状況
- 跨線橋の点検には、鉄道事業者との協議や調整に時間を要するなどの課題が存在するが、ほぼ全ての鉄道事業者と今後の点検計画を確認しており、平成27年度は平成26年度の2倍以上を点検予定

<最優先で点検すべき橋梁の点検計画と平成26年度の実施状況> <課題>



	管理施設数	計画点検数	点検実施数	点検実施率
橋梁	706,300	68,245	50,231	7%
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	12,336	2,149	1,838	15%
跨線橋	8,877	1,295	957	11%
緊急輸送道路を構成する橋梁	103,000	18,091	13,052	13%

※ H27.5月末時点

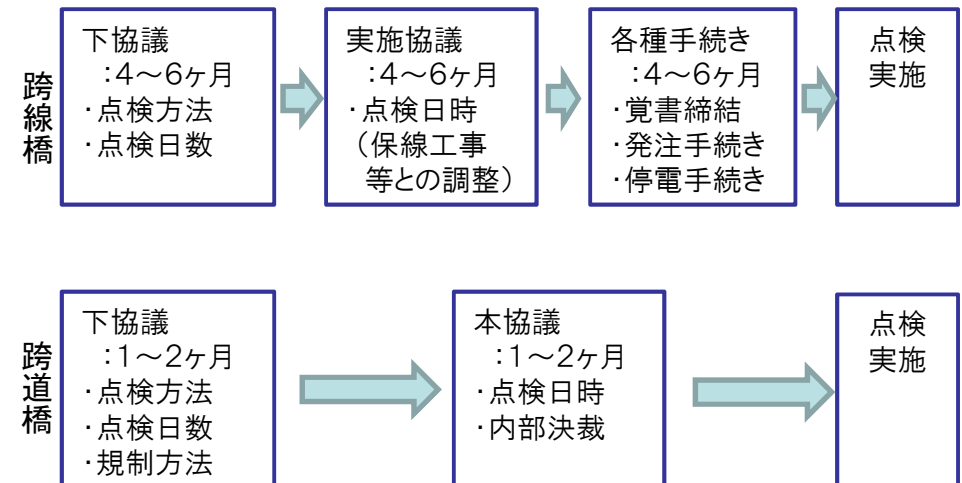
跨線橋については、点検方法の下協議、鉄道事業者側の保線工事等との実施時期の調整(実施協議)などに時間を要する。

(調整必要期間:跨線橋 約1年～1年半、跨道橋 約2～4ヶ月)

今後は、整備局等が窓口となった管内道路管理者分の一括協議、年度上半期での点検着手、実施体制の強化等により、平成26年度の2倍以上の点検を実施していく予定

(点検実施数:H26 957橋 H27以降 平均2,000橋程度)

【調整(例)】

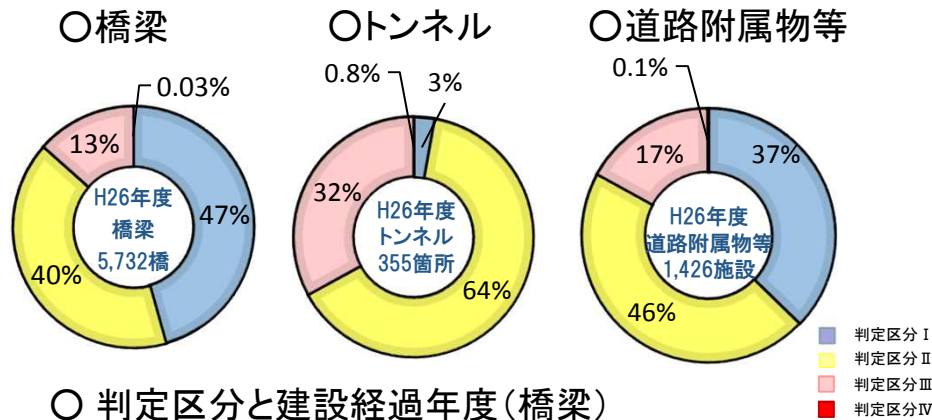


3. 平成26年度の点検結果①(国土交通省管理)

資料3-3

- 国土交通省管理の橋梁の点検結果は、判定区分Ⅳ（緊急に措置を講ずべき状態）が約0.03%（2橋）あり、また、判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）は約13%、さらに、判定区分Ⅱ（予算の許す限り、長期的な修繕コスト低減の観点から措置を講ずることが望ましい状態）は約40%
- 橋梁については、建設後30年以上経過すると判定区分Ⅲが増加する傾向
- 判定区分Ⅳの施設は、いずれも緊急措置（橋梁：仮受け材の設置、トンネル：はく落防止工の設置、道路附属物等：標識の撤去）を実施

<点検結果>



<判定区分Ⅳのリスト>

○ 橋梁

施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容
堺田 跨線橋	一般国道47号 (山形県)	1970	下フランジ及び支点上補剛材の一部が 欠損。支承にも著しい腐食
徳仏橋	一般国道9号 (山口県)	1965	主桁端部のウェブ下部及び下フランジ に孔食・破断が発生

○ トンネル

施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容
観音 トンネル	一般国道20号 (山梨県)	1958	早期に落下の恐れのある覆工コンクリー トのうき・剥離
都留 トンネル	一般国道139号 (山梨県)	1987	同上
万沢 トンネル	一般国道52号 (山梨県)	1971	同上

○ 道路附属物等

施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容
門型標識	一般国道50号 (栃木県)	1989	横梁及び横梁トラスに孔食

※判定区分

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

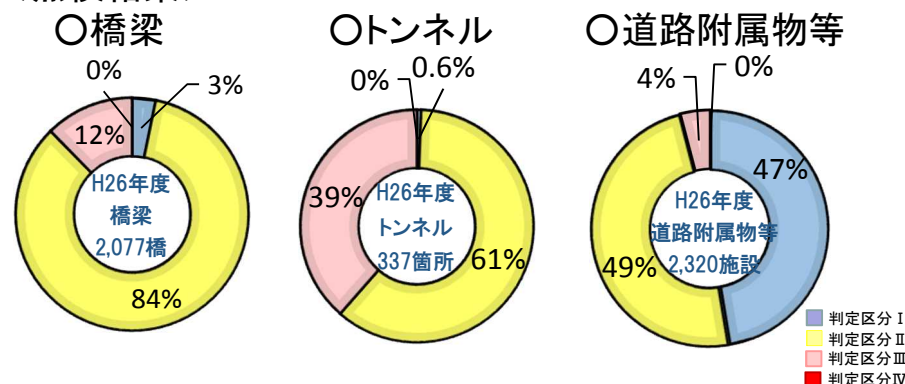
4. 平成26年度の点検結果②(高速道路会社管理)

資料 3 - 4

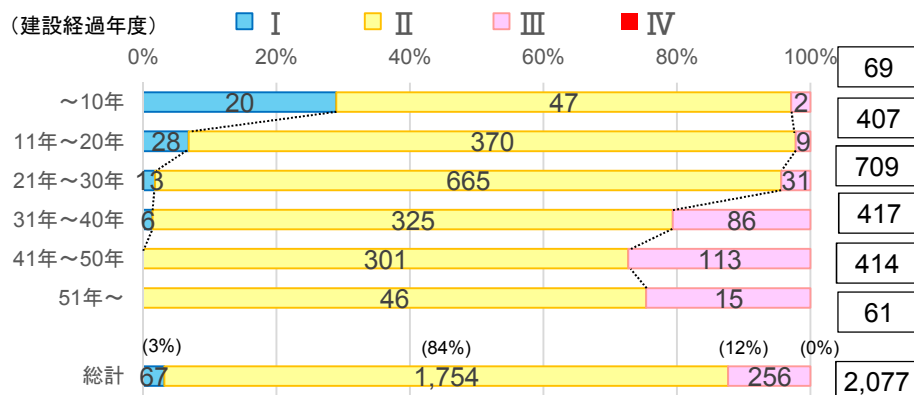
- 高速道路会社管理の橋梁の点検結果は、判定区分Ⅳ（緊急に措置を講ずべき状態）はなく、判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）は約12%、さらに判定区分Ⅱ（予算の許す限り、長期的な修繕コストの低減の観点から措置を講ずることが望ましい状態）は約84%
- 高速道路を跨ぐ跨道橋については、速やかな点検を促し、道路法上の跨道橋は全て点検を実施。また、直轄国道を跨ぐ跨道橋では約98%の点検を実施
- 一方、道路法以外の施設（法定外公共物※など）は、点検が義務付けられておらず、高速道路を跨ぐ跨道橋でも点検未実施の橋梁が約2割

※法定外公共物...法の適用または準用を受けない里道や水路等の公共物

<点検結果>



○ 判定区分と建設経過年度(橋梁)



※高速道路会社は笹子トンネル事故以降、各種の構造物を点検したうえで更新・修繕計画を策定し、事業に着手。今後も引き続き定期的な点検を実施

<高速道路を跨ぐ施設の点検実施状況>

	管理施設数	点検施設数	点検実施率
高速道路を跨ぐ跨道橋	5,798	5,562	96%
道路法上の跨道橋	4,518	4,518	100%
道路法以外の跨道橋	1,280	1,044	82%

※H27.3.31時点。遠望目視の結果を含む

<参考 直轄国道を跨ぐ施設の点検実施状況>

	管理施設数	点検済施設数	点検実施率
直轄国道を跨ぐ跨道橋	3,973	3,875	98%
道路法上の跨道橋	3,126	3,102	99%
道路法以外の跨道橋	847	773	91%

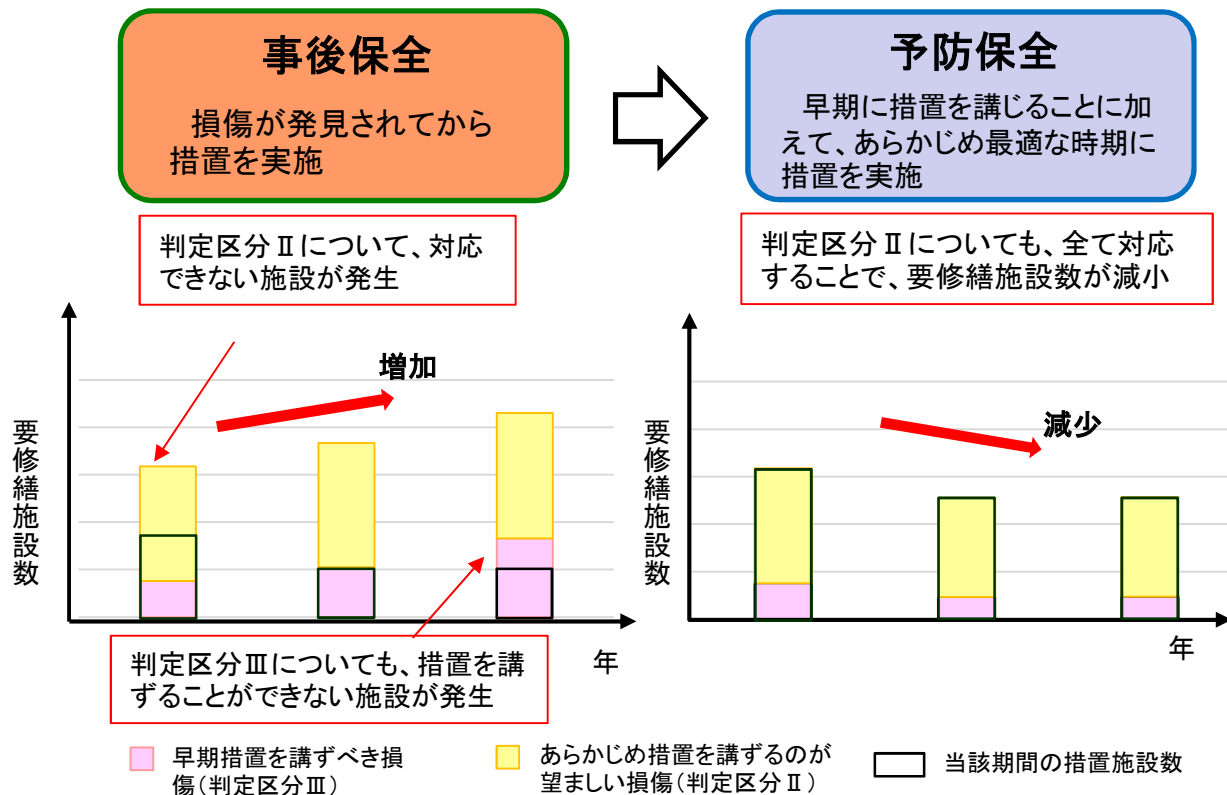
※H27.5.31時点。遠望目視の結果を含む

5. 点検結果を踏まえた措置の取組

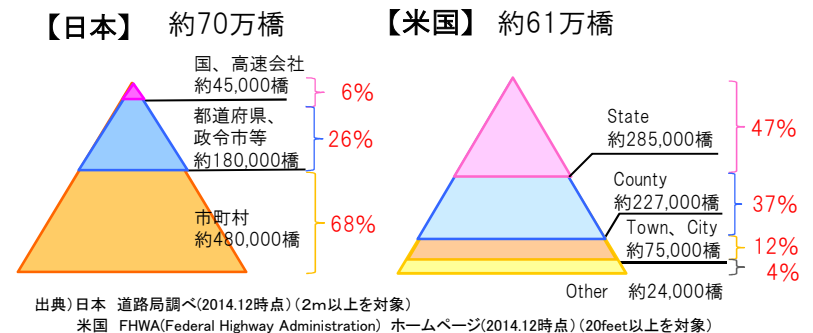
資料 3－5

- 平成26年度は道路メンテナンス会議を設置し、定期点検を推進。今後は多くの橋梁を管理する地方公共団体も含め、以下の道路分科会提言等も踏まえた措置を検討
 - 修繕計画を策定し、計画的に実施
 - 早急に措置が必要で、修繕ができない場合は、通行規制・通行止め
 - 橋梁等の利用状況を踏まえ、必要に応じて橋梁等の集約化・撤去
- 地方公共団体において**計画的な修繕の実施等、上記の措置が着実に進むよう**、国は様々な支援を実施
 - ・計画策定では、「事後保全」から「予防保全(LCC最小化)」への**転換**により、長期的な修繕コストの低減を目指す
 - ・措置に際して、地域の道路ネットワークに関する検討や各道路管理者間での調整、技術的助言
 - ・**長寿命化を目指し適正な修繕を実施する地方公共団体に対しては、重点的に財政支援**

<事後保全、予防保全のイメージ>



<日米の橋梁数比較>



(参考)道路分科会提言(H26.4)

点検・診断結果に基づき、以下の措置を実施する。

- ・損傷の原因、施設に求められる機能、ライフサイクルコスト等を考慮して修繕計画を策定し、計画的に修繕を実施。
- ・すぐに措置が必要と診断された施設について、予算や技術的理由から、必要な修繕ができない場合は、通行規制・通行止めを実施。
- ・人口減少、土地利用の変化など、社会構造の変化に伴う橋梁等の利用状況を踏まえ、必要に応じて橋梁等の集約化・撤去を実施。