

第1回埼玉県道路メンテナンス会議

日 時：平成26年5月28日（水）10:00～

場 所：さいたま共済会館6F第2ホール

議 事 次 第

1. 開 会
2. 挨拶
3. 会議設立趣意及び会議規約について
4. 議 事
 - (1) 道路のメンテナンスに関する最近の話題
 - (2) 今後の進め方について
5. 意見交換
6. 閉 会

埼玉県道路メンテナンス会議

設 立 趣 意 書

我が国の道路構造物等は、昭和30年代後半から高度経済成長期に集中的に整備され、急速に老朽化が進むことが確実である。今後、これらの補修や更新を行う必要が急激に高まっていくことが見込まれており、国、地方ともに厳しい財政状況にある中、これら老朽化した施設等の補修や更新をいかに適確に対応していくかが重要な課題となっている。

また、道路施設等の維持管理・補修・更新を確実に進めるためには、直轄国道管理分はもとより、施設の大部分を占める地方公共団体の管理施設も含めて、その実態を把握したうえで、施設の長寿命化も図りつつ見通しを立てた計画的な補修・更新を行っていくことが必要となっている。

そのためには、高速自動車国道、一般国道、県道、市町村道のすべての道路管理者が情報を共有し、連携して対応していくことが必要不可欠である。

本会議は、埼玉県内における道路施設等の維持管理・補修・更新等を効果的・効率的に行うため、交通上密接な関連を有する道路管理者が相互に連絡・調整を行い、道路施設の点検結果や修繕計画等を共有・協力することにより、円滑な道路管理を促進し、道路構造物等の予防保全・老朽化対策の強化を図ることを目的として設置するものである。

平成26年5月28日

埼玉県道路メンテナンス会議 規約

(名 称)

第1条 本会は、「埼玉県道路メンテナンス会議」（以下「会議」という。）と称する。

(目 的)

第2条 会議は、道路法第28条の2の規定に基づき設置するもので、埼玉県内の道路管理を効率的に行うため、各道路管理者が相互に連絡調整を行うことにより円滑な道路管理の促進を図ることを目的とする。

(協議事項)

第3条 会議は、第2条の目的を達成するため、次の事項について審議する。

- (1) 道路施設の維持管理等に係る意見調整・情報共有に関すること。
- (2) 道路施設の点検、修繕計画等の把握/調整に関すること。
- (3) 道路施設の損傷事例や技術基準等の共有に関すること。
- (4) その他、道路の管理に関連し会長が妥当と認めた事項。

(組 織)

第4条 会議は、第2条の目的を達成するため、埼玉県内における高速自動車国道、一般国道、県道及び市町村道の各道路管理者及び会議が必要と認めるもので組織する。

2. 会議には、会長及び副会長を4名置くものとし、会長は国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所長、副会長は埼玉県県土整備部副部長、さいたま市建設局土木部長、東日本高速道路株式会社関東支社所沢管理事務所長、首都高速道路株式会社西東京管理局土木担当部長とする。
3. 会長に事故等があるときは、副会長がその職務を代行する。
4. 会議の構成は「別表-1」のとおりとする。
ただし、必要に応じ会長が指名するものの出席をもとめることができる。
5. 会長は、個別課題等についての検討・調整をおこなうため「専門部会」を設置することができるものとする。
6. 会議には、高速自動車国道、一般国道、県道、市町村道の代表者からなる、幹事会を置くものとし構成は「別表-2」のとおりとする。
7. 会議には、道路構造物等の不具合発生時における技術的な助言、専門的な研究機関等への技術相談窓口として、国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所に道路構造保全室を置くものとする。

(幹事会)

第5条 幹事会は、会長の招集により開催するものとし、次の事項について調整する。

- (1) 会議の運営全般についての補助、会員相互の連絡調整

- (2) 会議における協議議題の調整
- (3) 規約の策定・改正・廃止等に係る調整
- (4) その他、会議の運営に際し必要となる事項の調整

(事務局)

第6条 会議の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

- 2. 事務局は、国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所計画課、管理第二課、埼玉県県土整備部道路政策課、さいたま市建設局土木部道路環境課、東日本高速道路株式会社関東支社所沢管理事務所、首都高速道路株式会社西東京管理局保全管理課に置く。

(規約の改正)

第7条 本規約の改正等は、本会議の審議・承認を得て行うことができる。

(その他)

第8条 本規約に定めるもののほか、必要な事項は、その都度協議して定めるものとする。

(附則)

本規約は、平成26年5月28日から施行する。

埼玉県道路メンテナンス会議 名簿

	所 属	役 職
会長	国土交通省関東地方整備局	大宮国道事務所長
副会長	埼玉県県土整備部	副部長
	さいたま市建設局	土木部長
	東日本高速道路株式会社関東支社	所沢管理事務所長
	首都高速道路株式会社	西東京管理局土木担当部長
会員	国土交通省関東地方整備局	北首都国道事務所長
	東日本高速道路株式会社関東支社	加須管理事務所長
	東日本高速道路株式会社関東支社	三郷管理事務所長
	首都高速道路株式会社	東東京管理局土木担当部長
	埼玉県	道路政策課長
	埼玉県	道路街路課長
	埼玉県	道路環境課長
	埼玉県道路公社	事務局長
	さいたま市	道路環境課長
	川越市	建設部長
	熊谷市	建設部長
	川口市	建設部長
	行田市	建設部長
	秩父市	地域整備部長
	所沢市	建設部長
	飯能市	建設部長
	加須市	建設部長
	本庄市	都市整備部長
	東松山市	建設部長
	春日部市	建設部長
	狭山市	建設部長
	羽生市	まちづくり部長
	鴻巣市	建設部長
	深谷市	都市整備部長
	上尾市	都市整備部長
	草加市	建設部長
	越谷市	建設部長
	蕨市	都市整備部長
	戸田市	都市整備部長
	入間市	都市建設部長
	朝霞市	都市建設部長
	志木市	都市整備部長
	和光市	建設部長
	新座市	都市整備部長
桶川市	都市整備部長	
久喜市	建設部長	
北本市	都市整備部長	
八潮市	建設部長	

埼玉県道路メンテナンス会議 名簿

	所 属	役 職
会員	富士見市	建設部長
	三郷市	建設部長
	蓮田市	都市整備部長
	坂戸市	都市整備部長
	幸手市	建設経済部長
	鶴ヶ島市	都市整備部長
	日高市	都市整備部長
	吉川市	都市建設部長
	ふじみ野市	都市政策部長
	白岡市	都市整備部長
	伊奈町	土木課長
	三芳町	道路交通課長
	毛呂山町	まちづくり整備課長
	越生町	まちづくり整備課長
	滑川町	建設課長
	嵐山町	まちづくり整備課長
	小川町	建設課長
	川島町	まち整備課長
	吉見町	まち整備課長
	鳩山町	まちづくり推進課長
	ときがわ町	建設課長
	横瀬町	建設課長
	皆野町	建設課長
	長瀬町	建設課長
	小鹿野町	建設課長
	東秩父村	産業建設課長
	美里町	建設環境課長
	神川町	建設課長
	上里町	まち整備環境課長
	寄居町	建設課長
宮代町	まちづくり建設課長	
杉戸町	都市施設整備課長	
松伏町	まちづくり整備課長	
オブザーバー	国土交通省関東地方整備局 道路部	道路保全企画官
	国土交通省関東地方整備局 道路部	地域道路課長
事務局	国土交通省関東地方整備局 大宮国道事務所 計画課・管理第二課	
	埼玉県県土整備部 道路政策課	
	さいたま市建設局土木部 道路環境課	
	東日本高速道路株式会社関東支社 所沢管理事務所	
	首都高速道路株式会社 西東京管理局 保全管理課	

埼玉県道路メンテナンス会議 幹事会名簿

	所 属	役 職
幹事長	国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所	副所長
副幹事長	埼玉県県土整備部道路政策課	副課長
幹事	国土交通省関東地方整備局北首都国道事務所	副所長
	東日本高速道路株式会社関東支社所沢管理事務所	副所長
	首都高速道路株式会社 西東京管理局 保全管理課	課長
	首都高速道路株式会社 東東京管理局 保全管理課	課長
	埼玉県県土整備部道路街路課	副課長
	埼玉県県土整備部道路環境課	副課長
	さいたま市建設局土木部道路環境課	課長補佐
	川越市建設部道路街路課	課長
	熊谷市建設部維持課	課長
	川口市建設部道路建設課	課長
	行田市建設部道路治水課	課長
	秩父市地域整備部道づくり河川課	課長
	飯能市建設部道路課	課長
	本庄市都市整備部建設課	課長
	東松山市建設部道路維持課	課長
	越谷市建設部道路建設課	課長
	朝霞市都市建設部道路整備課	課長
	久喜市建設部道路河川課	課長
	北本市都市整備部道路課	課長
	小鹿野町建設課	課長
寄居町建設課	課長	
杉戸町都市施設整備課	課長	
事務局	国土交通省関東地方整備局 大宮国道事務所 計画課・管理第二課	
	埼玉県県土整備部 道路政策課	
	埼玉県さいたま市建設局土木部 道路環境課	
	東日本高速道路株式会社関東支社 所沢管理事務所	
	首都高速道路株式会社 西東京管理局 保全管理課	

道路のメンテナンスに関する最近の話題

平成26年5月28日

国土交通省 関東地方整備局
道路部 道路保全企画室

- 1 最近の動向について
- 2 関東地方整備局の取組について

1 最近の動向について

①道路の老朽化対策の本格実施に関する提言

道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 概要

資料1

【1. 道路インフラを取り巻く現状】

(1)道路インフラの現状

- 全橋梁約70万橋のうち約50万橋が市町村道
- 一部の構造物で老朽化による変状が顕在化
- 地方公共団体管理橋梁では、最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加

(2)老朽化対策の課題

- 直轄維持修繕予算は最近10年間で2割減少
- 町の約5割、村の約7割で橋梁保全業務に携わっている土木技術者が存在しない
- 地方公共団体では、遠望目視による点検も多く点検の質に課題

(3)現状の総括(2つの根本的課題)

最低限のルール・基準が確立していない

メンテナンスサイクルを回す仕組みがない

【2. 国土交通省の取組みと目指すべき方向性】

(1)メンテナンス元年の取組み

本格的にメンテナンスサイクルを回すための取組みに着手

○道路法改正【H25.6】

- ・点検基準の法定化
- ・国による修繕等代行制度創設

○インフラ長寿命化基本計画の策定【H25.11】

- 『インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議』
⇒インフラ長寿命化計画(行動計画)の策定へ

(2)目指すべき方向性

- ①メンテナンスサイクルを確定 ②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

産学官のリソース(予算・人材・技術)を全て投入し、総力をあげて本格的なメンテナンスサイクルを始動【道路メンテナンス総力戦】

【3. 具体的な取組み】

(1)メンテナンスサイクルを確定(道路管理者の義務の明確化)

各道路管理者の責任で以下のメンテナンスサイクルを実施

【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

【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

『道路インフラ健診』

(省令・告示：H26.3.31公布、同年7.1施行予定)

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

【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)

(2)メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

メンテナンスサイクルを持続的に回す以下の仕組みを構築

【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
- 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
- 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)
- 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

道路の老朽化や大規模な災害の発生の可能性等を踏まえた道路の適正な管理を図るため、予防保全の観点も踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化するとともに、大型車両の通行経路の合理化と併せた制限違反車両の取締りの強化、防災上重要な経路を構成する道路の無電柱化の促進、災害時の道路啓開の迅速化等の所要の措置を講ずる。

背景

○高度経済成長期に集中的に整備された道路

※建設後50年以上経過した道路構造物の割合

・橋	16% (2012)
⇒(20年後)	65% (2032)
・トンネル	18% (2011)
⇒(20年後)	47% (2031)

○重量車両の通行により道路の疲労が蓄積



(橋梁の抜け落ち)

(舗装のわだち掘れ)

○首都直下地震や南海トラフの巨大地震等様々な災害に備えた「命の道」の確保の必要性



(東日本大震災における道路の啓開状況)

(台風による道路の被災状況)

改正の概要

1. 道路構造物の予防保全・老朽化対策

【道路の維持・修繕の充実（ハード対策）】

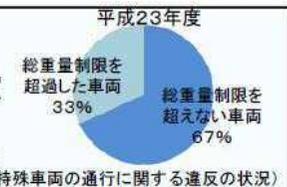
- 道路の予防保全の観点も踏まえた点検を含む維持・修繕の実施
- 国土交通大臣による点検結果の調査（技術開発等への活用）
- 一定の構造物を対象とした国土交通大臣による修繕・改築の代行



(道路構造物の点検)

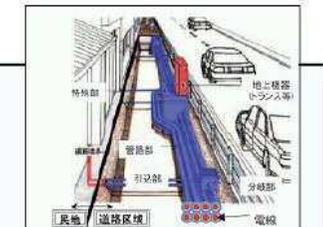
【大型車両の通行の適正化（ソフト対策）】

- 大型車両の通行を誘導すべき経路を構成する道路を国土交通大臣が指定
→国土交通大臣による一部の大型車両の通行許可の迅速化
- 制限違反を繰り返す車両の使用者等に対する監督強化（立入検査等の実施）



2. 道路の防災・減災対策の強化

- 緊急輸送路など防災上重要な経路を構成する道路における物件等の占用禁止・制限
→無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付け
【道路財特法の一部改正】
- 民間団体等と道路管理者との協定締結による道路啓開等の実施



(無電柱化のための電線共同溝の整備)

〈〈道路の適切な管理を推進するための枠組みの構築〉〉

- ・道路管理者等の連携による効果的な管理のための協議会設置
→防災上重要な道路等の管理方法の取決め（道路啓開路線の選定等）
- 〔→並行する路線間の調整（歩道、自転車通行空間の確保等）など〕
地域の様々な課題にも対応



< 道路法 >

■ 道路の維持又は修繕を定める。

第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

2 道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。

3 前項の技術的基準は、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならない。

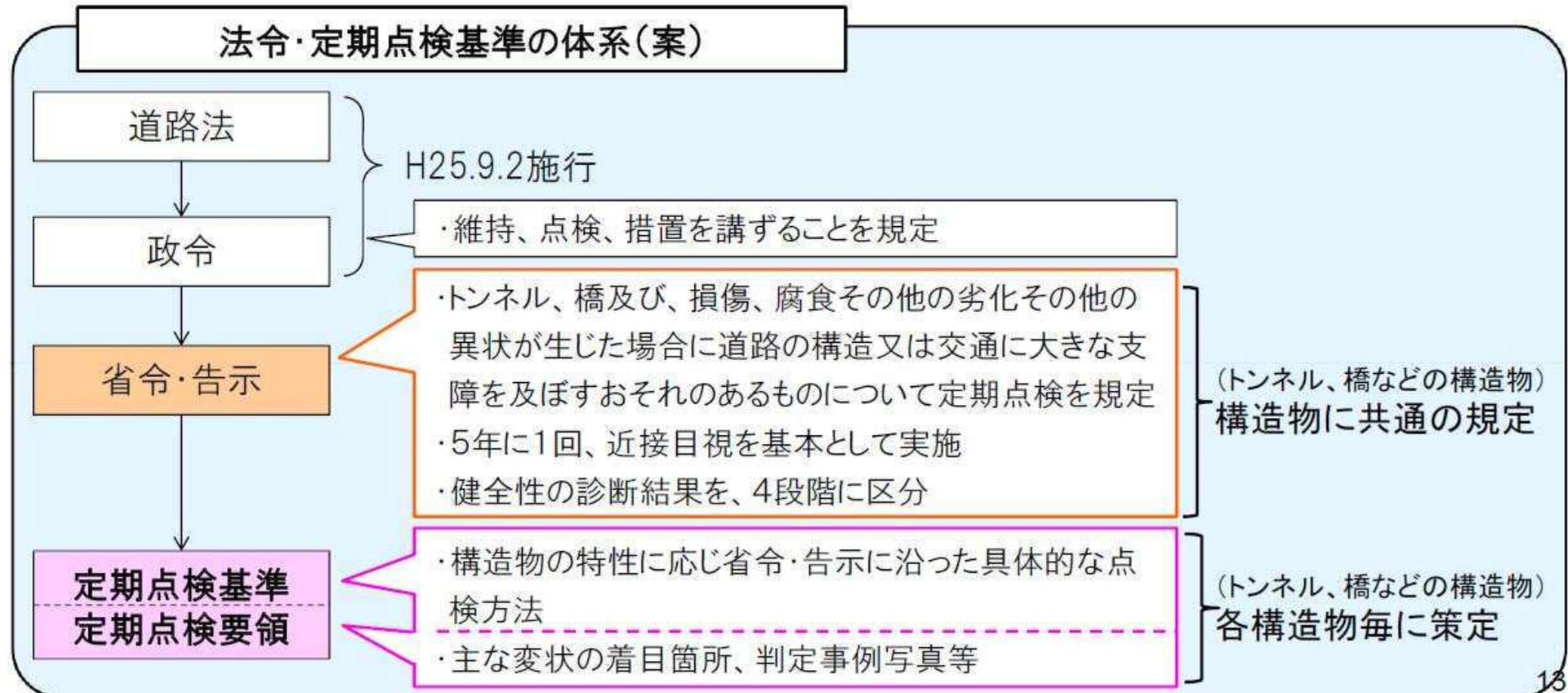
<道路法施行令関係>

■ 道路の維持・修繕に関する技術的基準等を定める。

- ・道路構造、地域の状況等を勘案し、適切な時期に、道路の巡視を行い、清掃・除草等の道路の機能維持に必要な措置を講ずること。
- ・道路の点検は、道路構造、地域の状況等を勘案し、適切な時期に、目視等の適切な方法により行うこと。
- ・点検等により道路の損傷等の異状を把握したときは、道路の効率的な維持・修繕が図られるよう、必要な措置を講ずること。
- ・上記のほか、道路の維持・修繕に関する技術的基準等は、国土交通省令で定める。

②道路法改正（省令、告示の概要）

- ① 省令・告示で、5年に1回、近接目視を基本とする点検を規定、健全性の診断結果を4つに区分。
（トンネル、橋などの構造物に共通）
- ② 点検方法を具体的に示す定期点検基準を策定。（トンネル、橋などの構造物毎）
- ③ 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。（トンネル、橋などの構造物毎）



（道路の維持又は修繕に関する技術的基準等）

第四条の五の二 令第三十五条の二第二項の国土交通省令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの（以下この条において「トンネル等」という。）については、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が、近接目視により五年に一回の頻度を基本として点検を行うこと。
- 二 前号の点検を行つたときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。
- 三 第一号の点検及び前号の診断の結果並びにトンネル等について令第三十五条の二第一項第三号の措置を講じたときは、その内容を記録し、当該トンネル等が利用されている期間中は、これを保存すること。

○トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示

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。

②道路法改正（参考：健全性の分類）

区分(告示)			例示(イメージ)	
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	<ul style="list-style-type: none"> ・適時適切な修繕により健全な状態に回復可能な損傷（80年を超えても使用可能） 	 <p>さいがわおおはし 例)犀川大橋</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> ・海岸部など立地環境の厳しい場所で発生する塩害による断面欠損など放置すると（4～5年のうちに）致命的な状態になる損傷 ・大型車交通の影響による床版の損傷など放置すると（4～5年のうちに）緊急の対応が必要となる損傷 ※修繕しても完全に健全な状態に戻るとは限らない 	 <p>例)桁の断面欠損</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> ・床版の抜け落ちが発生する可能性があるなど緊急の修繕が必要な損傷 ・桁のPCケーブル破断など致命的な損傷（落橋のおそれがあり通行止め等の必要） ※修繕しても完全に健全な状態に戻るとは限らない 	 <p>例)桁のPCケーブル破断</p>

（道路橋の例）

1. 適用範囲

本基準は、道路法の道路における支間2.0m以上の橋、高架の道路等（以下「道路橋」という）の定期点検に適用する。

2. 点検頻度

定期点検は、5年に1回の頻度で実施することを基本とする。

3. 点検方法

定期点検は、近接目視（※）により行うことを基本とする。

また、必要に応じて触診や打音等の非破壊検査などを併用して行う。

（※近接目視：肉眼により部材の変状等の状態を把握し評価が行える距離まで接近して目視を行う事を想定）

4. 点検を行う者

道路橋の定期点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者がこれを行う。

5. 健全性の診断

部材単位で変状の種類毎に着目して健全性を判定区分により診断し、その結果を踏まえて道路橋毎の診断を行う。

<診断の手順>



6. 措置

部材単位の診断に基づき、道路の効率的な維持及び修繕が図られるよう、必要な措置を講ずる。

7. 記録

定期点検及び措置の結果に基づき内容を記録し、当該道路橋が利用されている期間中は、これを保存する。

トクリートひび割れ検出
検証へUAV実証実験
 国交省 点検ロボ開発に活用

コンクリートのひび割れを検出する小型無人飛行体（UAV）の実証実験

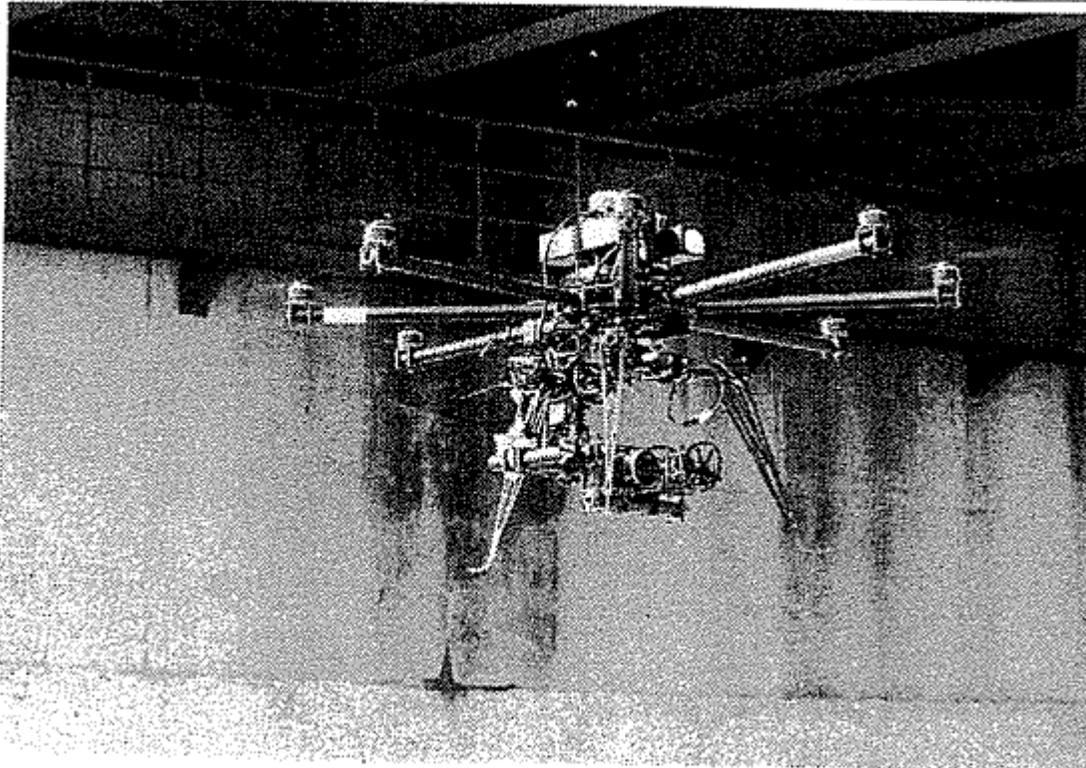
国土交通省は28日、遠隔無線によってコンクリートのひび割れを検出する小型無人飛行体（UAV）の作業性能を検証する実証実験を東京都八王子市の新浅川橋で実施した。

インフラ老朽化対策の一環で公募した点検・診断技術を現場で試行する初弾となる。UAVの導入により、通常の目視や検査作業をより安全に実施できる

短期に効率的に行うことを目指す。検証結果は14年度以降に着手予定のインフラ点検用ロボットの開発に活用する。

同省は今年7月末～8月末にインフラ点検ロボ

と広島工業大学が共同開発した「無人ヘリロボットによるコンクリート構造物のひび割れ検出技術（コンクリート健全度調査システム）」▽富士

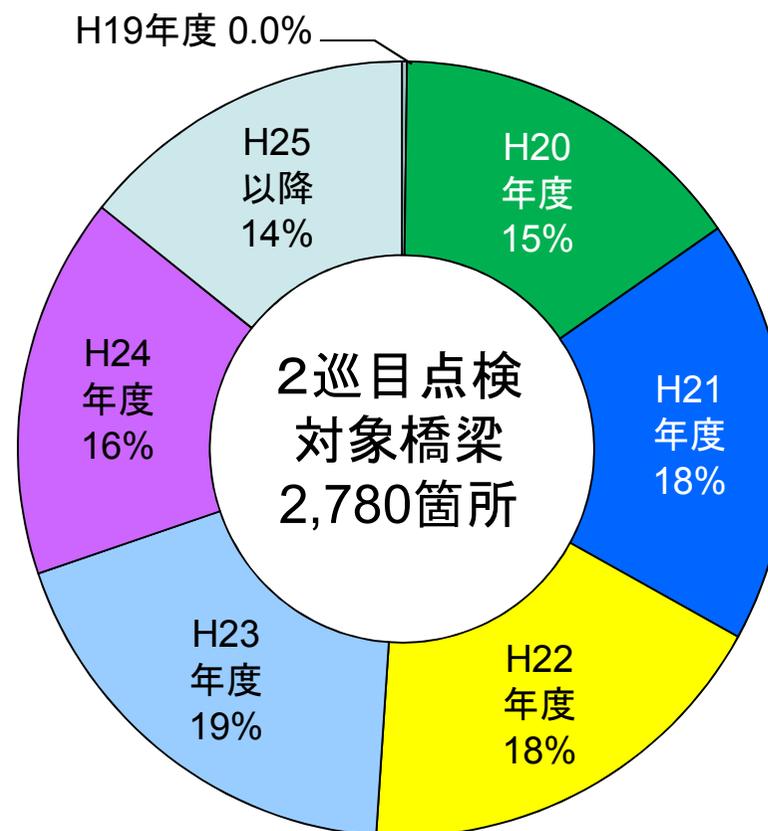
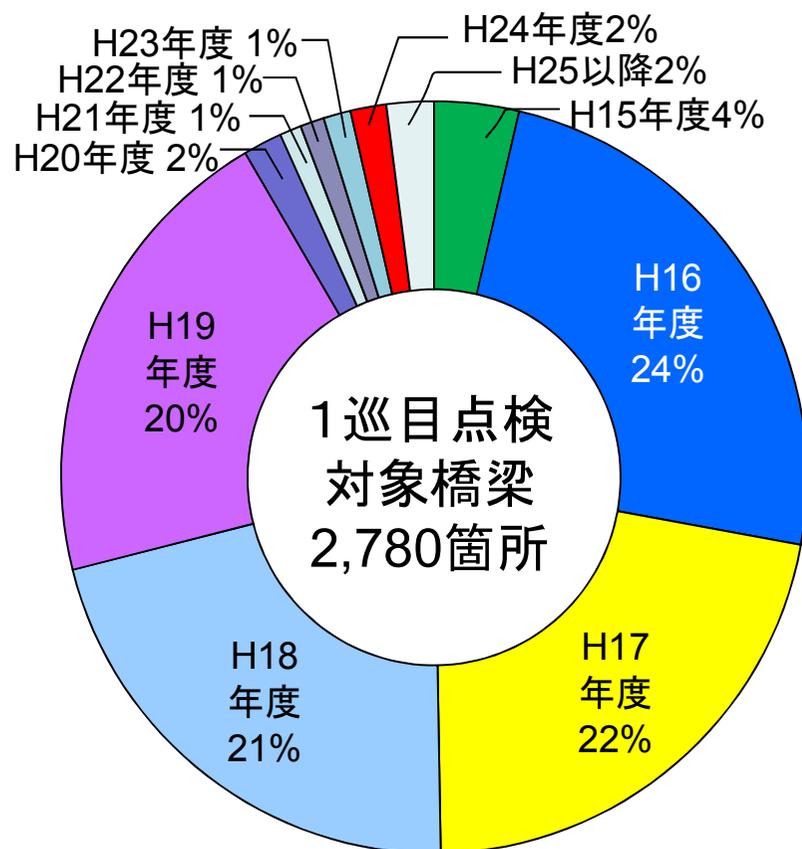


無線遠隔操作で橋梁の点検・撮影ができるUAV

2 関東地方整備局の取組について

〈定期点検の進捗状況〉

- ・ 橋梁定期点検要領（案）による点検を平成15年度より開始し、概ね1巡目の点検を終えています。
- ・ また、平成19年度からは、2巡目の点検にも着手しています。

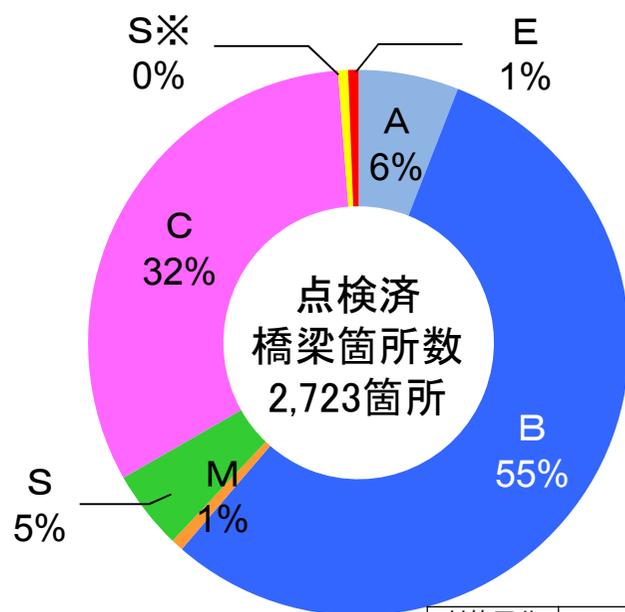


〈診断の結果〉

- ・ 1巡目の点検の結果は、38%（1,037箇所）の橋梁で損傷の状況などから、次回点検までに必要な対策を要するとの判定がされています。
- ・ 2巡目の点検の結果は、40%（950箇所）の橋梁で損傷の状況などから、次回点検までに必要な対策を要するとの判定がされています。

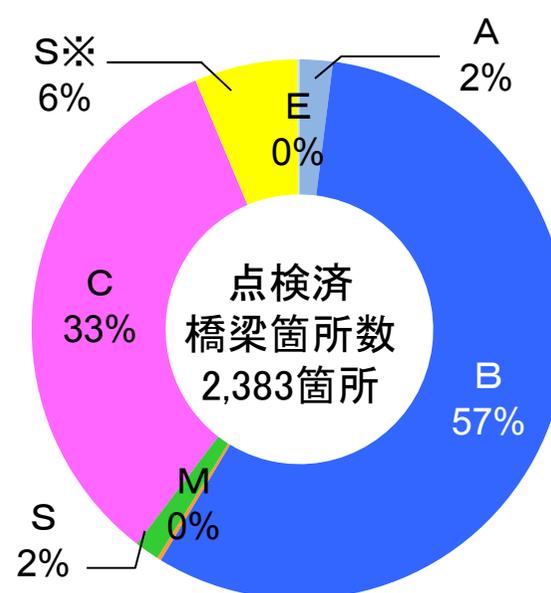
対策区分別の橋梁箇所割合

（一巡目(H15～24)点検結果）



対策区分別の橋梁箇所割合

（二巡目(H19～24)点検結果）



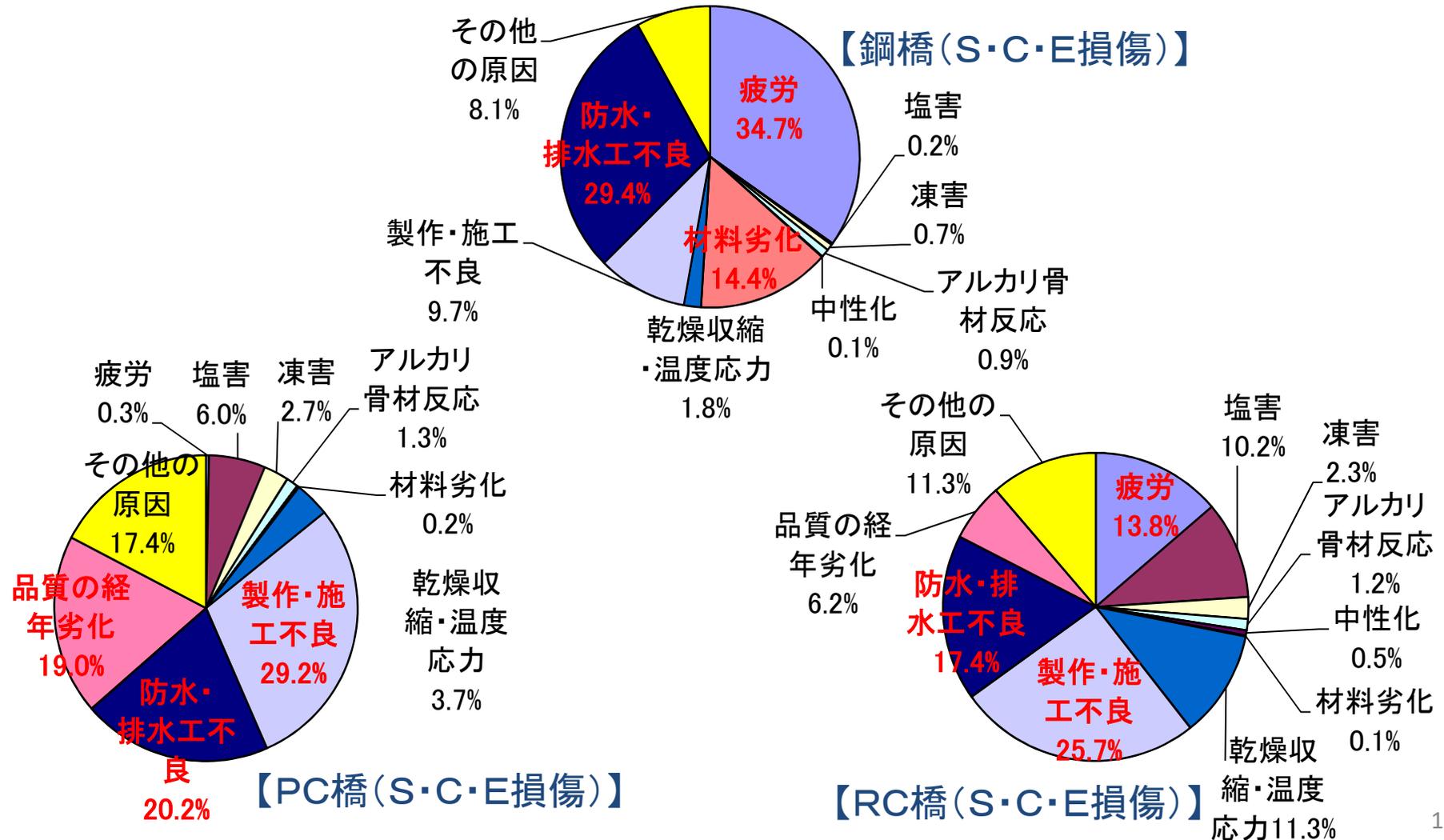
対策区分	判定内容
A	損傷が認められないか、損傷が軽微で補修を行う必要がない
B	状況に応じて補修を行う必要がある
M	維持工事に対応する必要がある
S	詳細調査の必要がある ■ : 経過観察
C	速やかに補修等を行う必要がある
E	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある

★橋の種類別の損傷原因として多いのは

PC橋: 品質の経年劣化、製作・施工不良(鉄筋のかぶり不足など)、防水・排水工不良

RC橋: 製作・施工不良(鉄筋のかぶり不足など)、防水・排水工不良、疲労

鋼橋: 疲労、防水・排水工不良、材料劣化

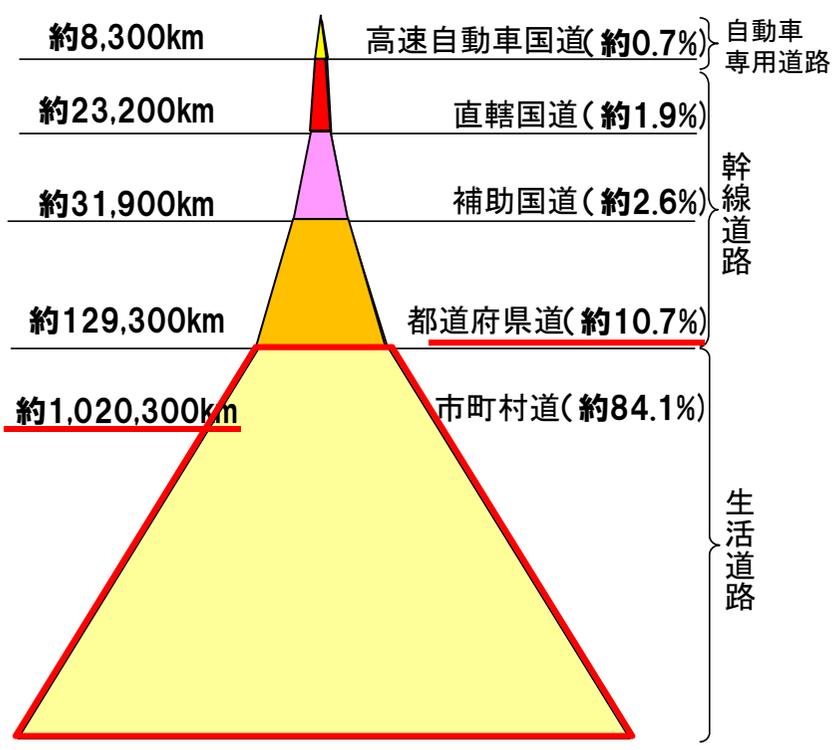


ご静聴ありがとうございました

管理者別の道路延長と橋梁及びトンネル数

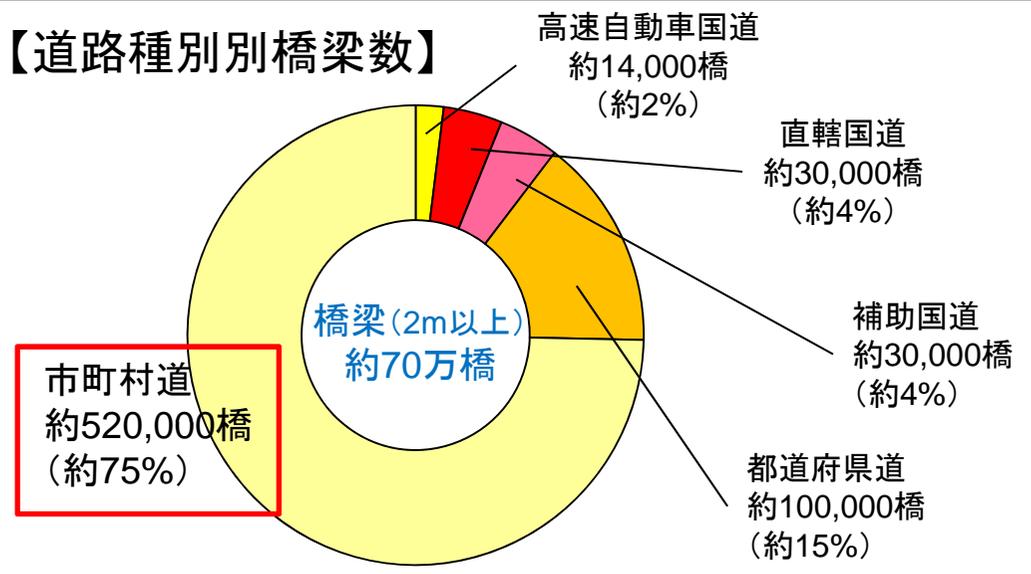
日本では、道路橋は全国に約70万橋、道路トンネルは約1万本
 全国約70万橋の橋梁のうち、7割以上となる約50万橋が市町村道

【日本の道路種別と延長割合】

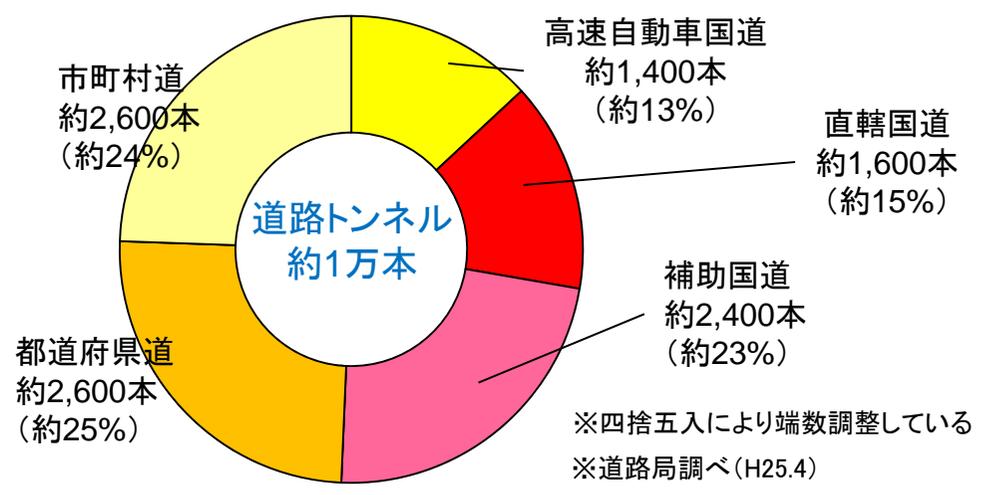


合計 約1,213,000km (100.0%)
 ※道路局調べ(H25.4)

【道路種別別橋梁数】



【道路種別別トンネル数】

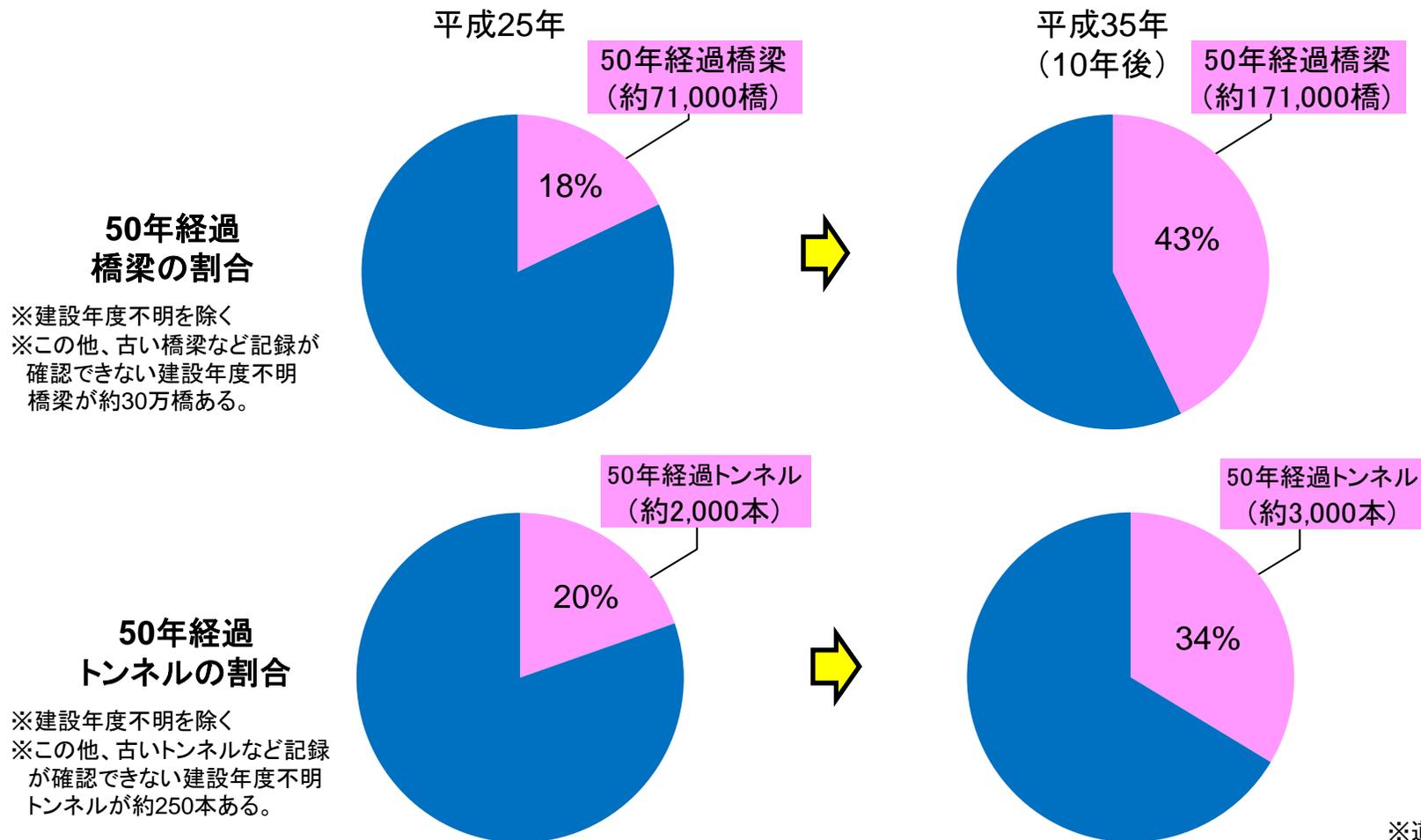


道路構造物の現状(橋梁、トンネル)

※東日本大震災の被災地域は一部含まず
※都道府県・政令市は、地方道路公社を含む

全国の橋梁数は約70万橋。このうち、建設後50年を経過した橋梁(2m以上)の割合は、平成25年は18%であるが、10年後には43%と増加

全国のトンネル数は約1万本。このうち、建設後50年を経過したトンネルの割合は、平成25年は20%であるが、10年後には34%へと増加

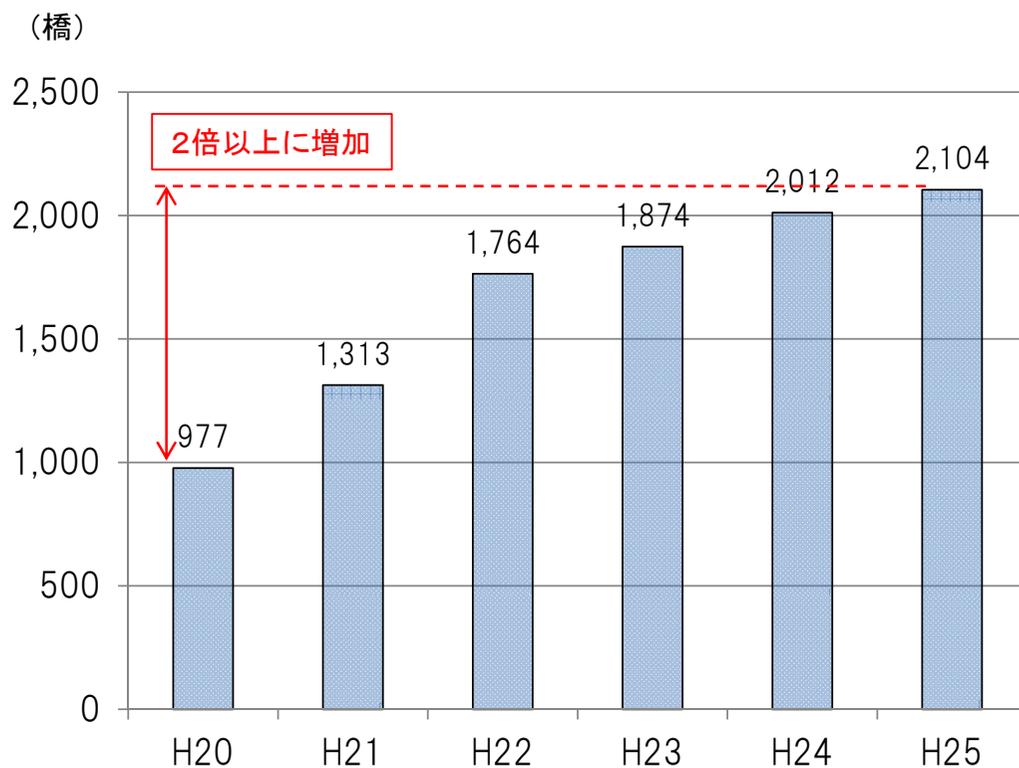


※道路局調べ(H25.4)

通行規制橋梁の増加

地方公共団体管理橋梁では最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加

■地方公共団体管理橋梁の通行規制等の推移(2m以上)



※道路局調べ(H25.4)
※東日本大震災の被災地域は一部含まず
都道府県・政令市は、地方道路公社を含む

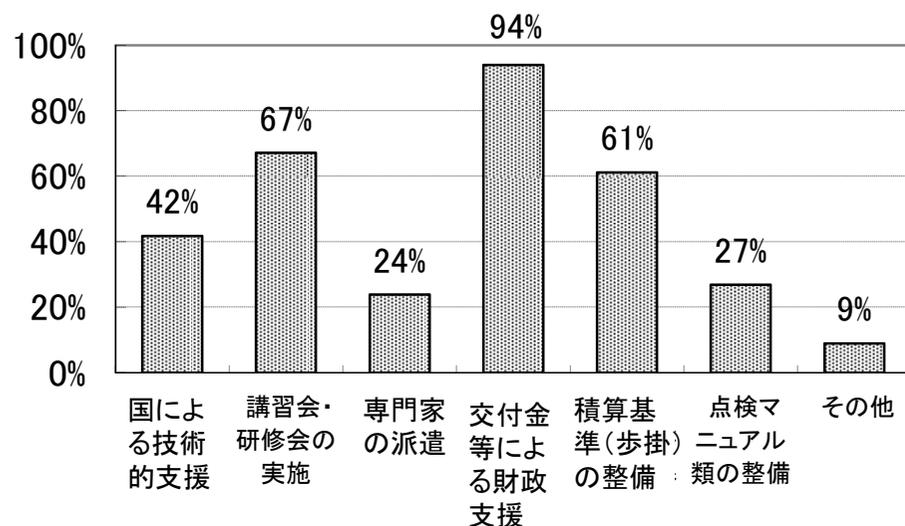


※メインケーブルの破損、主桁の腐食やコンクリート床版の剥離により通行規制を実施している事例

橋梁長寿命化施策を進める上で地方公共団体が国に求める支援施策

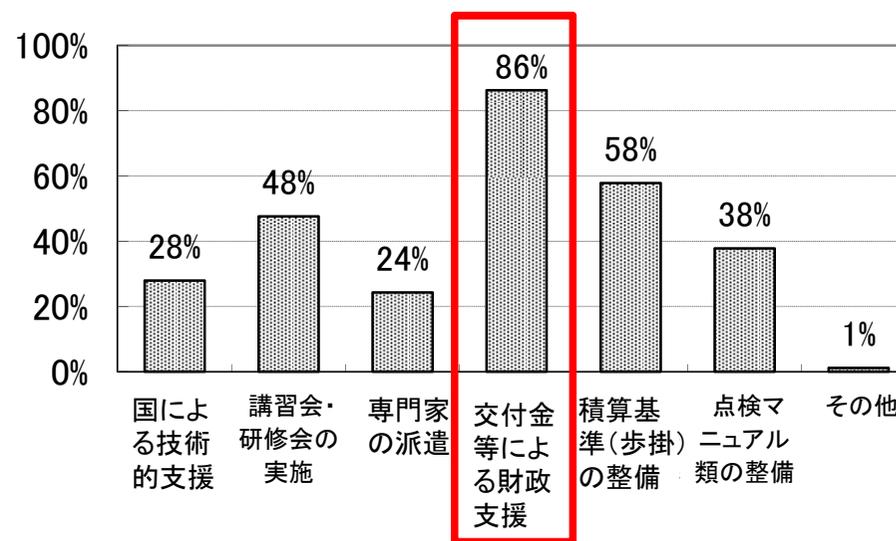
地方公共団体が国に求める支援施策として、「財政的支援」、「講習会・研修会の実施」、「積算基準の整備」を挙げた団体が多い

〔都道府県・政令市〕



※ 複数回答有(有効回答数67)

〔市区町村〕



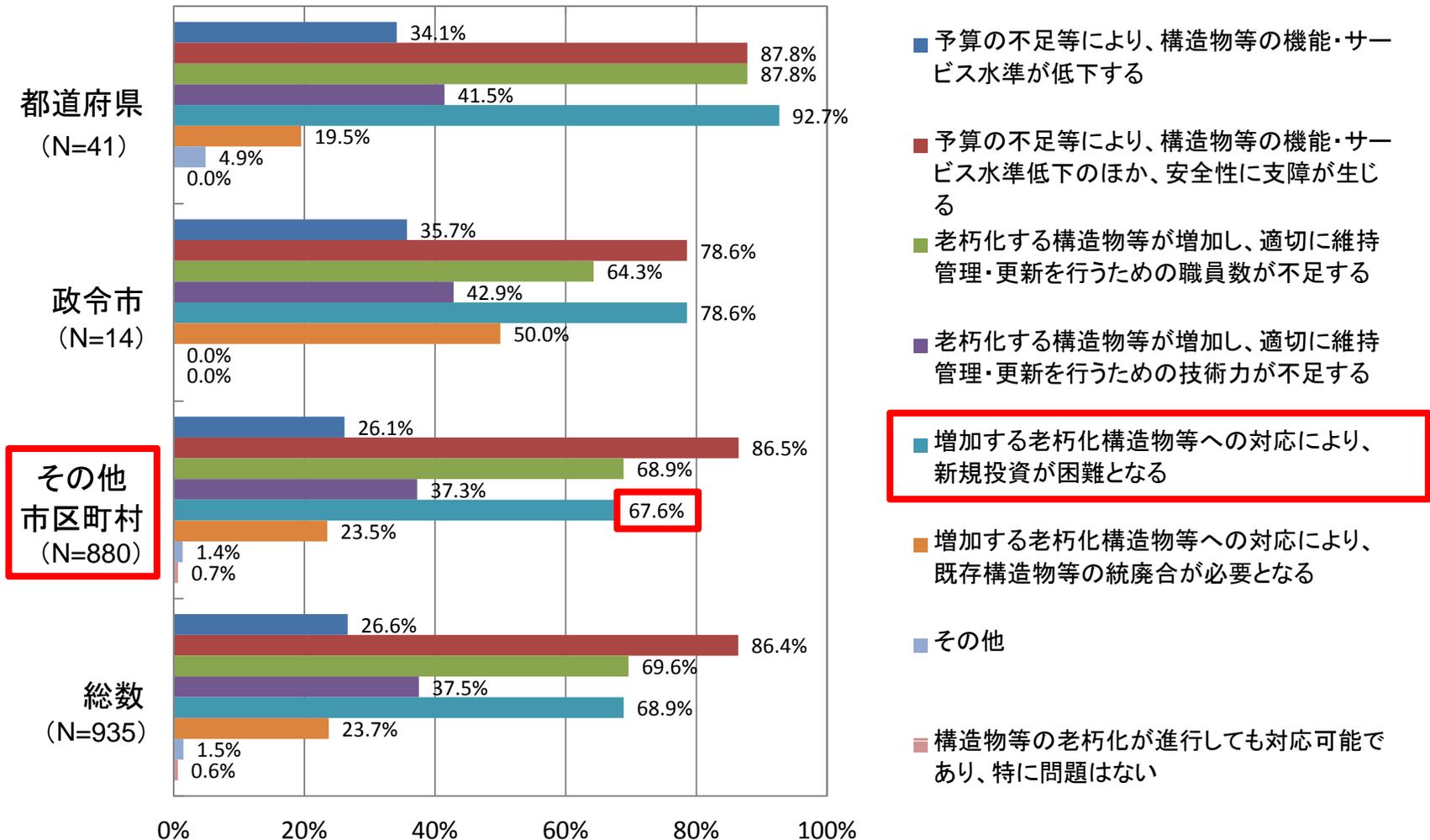
※ 複数回答有(有効回答数1,630)

道路局調べ(H24.7)

公共施設の老朽化が進む中での懸念事項

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との懸念を示している市区町村は約7割

(問) 貴団体において、公共構造物・公共施設の老朽化が進行する中で、今後懸念されることは何ですか？(複数選択)



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

メンテナンス元年(H25)の取組み I

急遽、緊急点検・集中点検を実施し、第三者被害防止の観点からの最低限の安全性を確認

【緊急点検】トンネル内道路附属物(ジェットファン、照明、標識等)

管理者	点検対象トンネル	点検実施状況 (H25.12末)
国	約1,400本	100%
高速道路会社	約1,800本	100%
地方公共団体	約6,200本	97%



トンネル内
道路附属物点検

【集中点検】主な幹線道路における橋梁、トンネル 等

管理者	点検対象橋梁	点検対象トンネル	点検実施状況 (H25年度末見込み)
国	約2.8万橋	約1,400本	完了
高速道路会社	約1.7万橋	約1,800本	完了
地方公共団体	約40万橋	約7,200本	約8割



橋梁点検

(参考)地方公共団体における橋梁の状況(橋長15m以上、H25.4時点)

平成19年度より長寿命化修繕計画の策定を推進してきたところ。
(点検・診断は各道路管理者それぞれの方法によるもの。)

	① 管理 橋梁数	② 長寿命化修繕 計画策定橋梁数	②／① 長寿命化修繕 計画策定率	③ 要修繕 橋梁数	③／② 要修繕率
都道府県 政令市	57,369	56,270	98%	31,840	57%
市区町村	86,394	68,578	79%	36,960	54%
合計	143,763	124,848	87%	68,800	55%

※道路局調べ(H25.4)

点検実施状況(H25.4時点)

都道府県名	都道府県・政令市			市区町村			合計		
	①管理橋梁数	②点検実施橋梁数	②/①点検実施率	①管理橋梁数	②点検実施橋梁数	②/①点検実施率	①管理橋梁数	②点検実施橋梁数	②/①点検実施率
北海道	3,738	3,697	98.9%	7,333	7,220	98.5%	11,071	10,917	98.6%
青森県	795	795	100.0%	1,047	937	89.5%	1,842	1,732	94.0%
岩手県	1,190	1,190	100.0%	2,468	2,416	97.9%	3,658	3,606	98.6%
宮城県	918	918	100.0%	1,431	1,291	90.2%	2,349	2,209	94.0%
秋田県	1,113	1,093	98.2%	1,902	1,856	97.6%	3,015	2,949	97.8%
山形県	953	951	99.8%	1,436	1,391	96.9%	2,389	2,342	98.0%
福島県	1,677	1,677	100.0%	3,098	3,047	98.4%	4,775	4,724	98.9%
茨城県	854	836	97.9%	1,852	1,540	83.2%	2,706	2,376	87.8%
栃木県	1,046	1,046	100.0%	1,644	1,544	93.9%	2,690	2,590	96.3%
群馬県	990	959	96.9%	1,983	1,916	96.6%	2,973	2,875	96.7%
埼玉県	996	996	100.0%	1,958	1,625	83.0%	2,954	2,621	88.7%
千葉県	1,074	997	92.8%	1,769	1,728	97.7%	2,843	2,725	95.8%
東京都	751	751	100.0%	1,483	1,356	91.4%	2,234	2,107	94.3%
神奈川県	1,677	1,653	98.6%	831	824	99.2%	2,508	2,477	98.8%
山梨県	885	861	97.3%	1,234	1,163	94.2%	2,119	2,024	95.5%
長野県	1,527	1,527	100.0%	3,120	2,900	92.9%	4,647	4,427	95.3%
新潟県	2,069	2,062	99.7%	2,305	2,200	95.4%	4,374	4,262	97.4%
富山県	808	807	99.9%	857	856	99.9%	1,665	1,663	99.9%
石川県	727	727	100.0%	974	974	100.0%	1,701	1,701	100.0%
岐阜県	1,626	1,626	100.0%	2,888	2,481	85.9%	4,514	4,107	91.0%
静岡県	2,235	2,136	95.6%	2,225	2,011	90.4%	4,460	4,147	93.0%
愛知県	1,973	1,973	100.0%	2,562	2,410	94.1%	4,535	4,383	96.6%
三重県	1,388	1,346	97.0%	2,060	2,005	97.3%	3,448	3,351	97.2%
福井県	816	816	100.0%	985	983	99.8%	1,801	1,799	99.9%
滋賀県	742	742	100.0%	1,146	993	86.6%	1,888	1,735	91.9%
京都府	1,093	1,093	100.0%	1,231	1,200	97.5%	2,324	2,293	98.7%
大阪府	1,597	1,597	100.0%	1,035	1,000	96.6%	2,632	2,597	98.7%
兵庫県	2,249	2,116	94.1%	3,466	3,439	99.2%	5,715	5,555	97.2%
奈良県	775	726	93.7%	1,315	1,223	93.0%	2,090	1,949	93.3%
和歌山県	980	980	100.0%	1,714	1,515	88.4%	2,694	2,495	92.6%
鳥取県	720	720	100.0%	1,055	1,042	98.8%	1,775	1,762	99.3%
島根県	1,081	1,081	100.0%	2,115	2,072	98.0%	3,196	3,153	98.7%
岡山県	1,501	1,500	99.9%	2,027	1,853	91.4%	3,528	3,353	95.0%
広島県	1,957	1,957	100.0%	2,312	2,295	99.3%	4,269	4,252	99.6%
山口県	1,182	1,182	100.0%	1,509	1,470	97.4%	2,691	2,652	98.6%
徳島県	664	664	100.0%	1,189	1,179	99.2%	1,853	1,843	99.5%
香川県	406	406	100.0%	762	734	96.3%	1,168	1,140	97.6%
愛媛県	943	943	100.0%	1,487	1,474	99.1%	2,430	2,417	99.5%
高知県	967	955	98.8%	1,701	1,536	90.3%	2,668	2,491	93.4%
福岡県	2,052	2,052	100.0%	2,178	2,148	98.6%	4,230	4,200	99.3%
佐賀県	646	637	98.6%	1,163	1,140	98.0%	1,809	1,777	98.2%
長崎県	731	633	86.6%	1,214	1,191	98.1%	1,945	1,824	93.8%
熊本県	1,496	1,496	100.0%	1,861	1,839	98.8%	3,357	3,335	99.3%
大分県	1,196	1,140	95.3%	2,270	2,244	98.9%	3,466	3,384	97.6%
宮崎県	1,057	1,052	99.5%	1,884	1,837	97.5%	2,941	2,889	98.2%
鹿児島県	1,163	1,158	99.6%	1,917	1,884	98.3%	3,080	3,042	98.8%
沖縄県	345	345	100.0%	398	391	98.2%	743	736	99.1%
合計	57,369	56,615	99%	86,394	82,373	95%	143,763	138,988	97%

【橋梁点検】

長寿命化修繕計画の策定に必要な基礎データを把握するため、橋梁定期点検要領等に基づく橋梁点検を実施したもの。

○橋長15m以上の橋梁を対象として集計

○岩手県陸前高田市、福島県広野町、檜葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村は調査実施困難なため、H22.4時点調査の数値

長寿命化修繕計画策定状況(H25.4時点)

都道府県名	都道府県・政令市			市区町村			合計		
	①管理橋梁数	②計画策定橋梁数	②/①計画策定率	①管理橋梁数	②計画策定橋梁数	②/①計画策定率	①管理橋梁数	②計画策定橋梁数	②/①計画策定率
北海道	3,738	3,642	97.4%	7,333	4,863	66.3%	11,071	8,505	76.8%
青森県	795	795	100.0%	1,047	667	63.7%	1,842	1,462	79.4%
岩手県	1,190	1,190	100.0%	2,468	2,206	89.4%	3,658	3,396	92.8%
宮城県	918	918	100.0%	1,431	787	55.0%	2,349	1,705	72.6%
秋田県	1,113	1,093	98.2%	1,902	1,209	63.6%	3,015	2,302	76.4%
山形県	953	935	98.1%	1,436	1,213	84.5%	2,389	2,148	89.9%
福島県	1,677	1,677	100.0%	3,098	2,336	75.4%	4,775	4,013	84.0%
茨城県	854	836	97.9%	1,852	993	53.6%	2,706	1,829	67.6%
栃木県	1,046	1,046	100.0%	1,644	1,498	91.1%	2,690	2,544	94.6%
群馬県	990	957	96.7%	1,983	1,753	88.4%	2,973	2,710	91.2%
埼玉県	996	995	99.9%	1,958	1,085	55.4%	2,954	2,080	70.4%
千葉県	1,074	997	92.8%	1,769	1,574	89.0%	2,843	2,571	90.4%
東京都	751	671	89.3%	1,483	1,171	79.0%	2,234	1,842	82.5%
神奈川県	1,677	1,650	98.4%	831	818	98.4%	2,508	2,468	98.4%
山梨県	885	861	97.3%	1,234	935	75.8%	2,119	1,796	84.8%
長野県	1,527	1,527	100.0%	3,120	2,486	79.7%	4,647	4,013	86.4%
新潟県	2,069	2,062	99.7%	2,305	1,955	84.8%	4,374	4,017	91.8%
富山県	808	805	99.6%	857	781	91.1%	1,665	1,586	95.3%
石川県	727	727	100.0%	974	974	100.0%	1,701	1,701	100.0%
岐阜県	1,626	1,626	100.0%	2,888	2,094	72.5%	4,514	3,720	82.4%
静岡県	2,235	2,136	95.6%	2,225	1,978	88.9%	4,460	4,114	92.2%
愛知県	1,973	1,973	100.0%	2,562	2,117	82.6%	4,535	4,090	90.2%
三重県	1,388	1,346	97.0%	2,060	1,838	89.2%	3,448	3,184	92.3%
福井県	816	816	100.0%	985	805	81.7%	1,801	1,621	90.0%
滋賀県	742	742	100.0%	1,146	805	70.2%	1,888	1,547	81.9%
京都府	1,093	1,093	100.0%	1,231	1,064	86.4%	2,324	2,157	92.8%
大阪府	1,597	1,597	100.0%	1,035	698	67.4%	2,632	2,295	87.2%
兵庫県	2,249	2,063	91.7%	3,466	3,023	87.2%	5,715	5,086	89.0%
奈良県	775	726	93.7%	1,315	922	70.1%	2,090	1,648	78.9%
和歌山県	980	980	100.0%	1,714	1,397	81.5%	2,694	2,377	88.2%
鳥取県	720	700	97.2%	1,055	736	69.8%	1,775	1,436	80.9%
島根県	1,081	1,081	100.0%	2,115	1,342	63.5%	3,196	2,423	75.8%
岡山県	1,501	1,495	99.6%	2,027	1,796	88.6%	3,528	3,291	93.3%
広島県	1,957	1,917	98.0%	2,312	2,236	96.7%	4,269	4,153	97.3%
山口県	1,182	1,182	100.0%	1,509	1,151	76.3%	2,691	2,333	86.7%
徳島県	664	664	100.0%	1,189	1,087	91.4%	1,853	1,751	94.5%
香川県	406	406	100.0%	762	734	96.3%	1,168	1,140	97.6%
愛媛県	943	943	100.0%	1,487	1,393	93.7%	2,430	2,336	96.1%
高知県	967	955	98.8%	1,701	1,273	74.8%	2,668	2,228	83.5%
福岡県	2,052	2,052	100.0%	2,178	1,498	68.8%	4,230	3,550	83.9%
佐賀県	646	637	98.6%	1,163	1,036	89.1%	1,809	1,673	92.5%
長崎県	731	633	86.6%	1,214	1,189	97.9%	1,945	1,822	93.7%
熊本県	1,496	1,496	100.0%	1,861	1,762	94.7%	3,357	3,258	97.1%
大分県	1,196	1,075	89.9%	2,270	1,832	80.7%	3,466	2,907	83.9%
宮崎県	1,057	1,049	99.2%	1,884	1,653	87.7%	2,941	2,702	91.9%
鹿児島県	1,163	1,158	99.6%	1,917	1,460	76.2%	3,080	2,618	85.0%
沖縄県	345	345	100.0%	398	355	89.2%	743	700	94.2%
合計	57,369	56,270	98%	86,394	68,578	79%	143,763	124,848	87%

【長寿命化修繕計画】

「長寿命化修繕計画策定事業費補助制度要綱（H19～）」に基づき策定し、橋梁毎に定期点検、修繕・架替え時期および健全度等を記載したもの

○橋長15m以上の橋梁を対象として集計

○岩手県陸前高田市、福島県広野町、檜葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯舘村は調査実施困難なため、H22.4時点調査の数値

長寿命化修繕計画に基づく修繕実施状況(H25.4時点)

都道府県名	都道府県・政令市			市区町村			合計		
	①要修繕橋梁数	②修繕実施済橋梁数	②/①修繕実施率	①要修繕橋梁数	②修繕実施済橋梁数	②/①修繕実施率	①要修繕橋梁数	②修繕実施済橋梁数	②/①修繕実施率
北海道	2,876	400	13.9%	1,674	59	3.5%	4,550	459	10.1%
青森県	518	236	45.6%	573	22	3.8%	1,091	258	23.6%
岩手県	548	223	40.7%	1,276	26	2.0%	1,824	249	13.7%
宮城県	839	60	7.2%	150	19	12.7%	989	79	8.0%
秋田県	1,024	230	22.5%	1,007	50	5.0%	2,031	280	13.8%
山形県	816	542	66.4%	675	25	3.7%	1,491	567	38.0%
福島県	1,170	371	31.7%	1,172	26	2.2%	2,342	397	17.0%
茨城県	447	131	29.3%	331	3	0.9%	778	134	17.2%
栃木県	488	53	10.9%	804	22	2.7%	1,292	75	5.8%
群馬県	957	156	16.3%	1,424	16	1.1%	2,381	172	7.2%
埼玉県	373	119	31.9%	452	12	2.7%	825	131	15.9%
千葉県	684	131	19.2%	741	24	3.2%	1,425	155	10.9%
東京都	671	341	50.8%	1,002	60	6.0%	1,673	401	24.0%
神奈川県	953	121	12.7%	266	5	1.9%	1,219	126	10.3%
山梨県	716	420	58.7%	759	60	7.9%	1,475	480	32.5%
長野県	1,527	210	13.8%	1,217	95	7.8%	2,744	305	11.1%
新潟県	1,160	557	48.0%	949	21	2.2%	2,109	578	27.4%
富山県	260	64	24.6%	367	7	1.9%	627	71	11.3%
石川県	727	116	16.0%	865	90	10.4%	1,592	206	12.9%
岐阜県	600	373	62.2%	1,339	156	11.7%	1,939	529	27.3%
静岡県	261	113	43.3%	1,253	33	2.6%	1,514	146	9.6%
愛知県	1,126	191	17.0%	1,217	70	5.8%	2,343	261	11.1%
三重県	1,346	73	5.4%	1,151	19	1.7%	2,497	92	3.7%
福井県	816	146	17.9%	283	28	9.9%	1,099	174	15.8%
滋賀県	203	7	3.4%	431	4	0.9%	634	11	1.7%
京都府	445	76	17.1%	538	26	4.8%	983	102	10.4%
大阪府	721	297	41.2%	360	32	8.9%	1,081	329	30.4%
兵庫県	547	275	50.3%	1,064	52	4.9%	1,611	327	20.3%
奈良県	225	41	18.2%	522	12	2.3%	747	53	7.1%
和歌山県	172	75	43.6%	593	34	5.7%	765	109	14.2%
鳥取県	344	183	53.2%	471	32	6.8%	815	215	26.4%
島根県	758	239	31.5%	764	6	0.8%	1,522	245	16.1%
岡山県	335	152	45.4%	796	51	6.4%	1,131	203	17.9%
広島県	1,916	219	11.4%	1,888	32	1.7%	3,804	251	6.6%
山口県	373	46	12.3%	750	17	2.3%	1,123	63	5.6%
徳島県	260	138	53.1%	942	86	9.1%	1,202	224	18.6%
香川県	406	20	4.9%	557	14	2.5%	963	34	3.5%
愛媛県	304	98	32.2%	914	119	13.0%	1,218	217	17.8%
高知県	171	39	22.8%	709	6	0.8%	880	45	5.1%
福岡県	880	283	32.2%	382	12	3.1%	1,262	295	23.4%
佐賀県	366	83	22.7%	502	8	1.6%	868	91	10.5%
長崎県	163	107	65.6%	275	70	25.5%	438	177	40.4%
熊本県	875	174	19.9%	1,003	77	7.7%	1,878	251	13.4%
大分県	143	66	46.2%	874	21	2.4%	1,017	87	8.6%
宮崎県	418	93	22.2%	478	19	4.0%	896	112	12.5%
鹿児島県	567	175	30.9%	951	24	2.5%	1,518	199	13.1%
沖縄県	345	28	8.1%	249	49	19.7%	594	77	13.0%
合計	31,840	8,291	26%	36,960	1,751	5%	68,800	10,042	15%

【修繕実施済橋梁数】

現在運用中の長寿命化修繕計画に修繕等の予定を位置づけ、H25.4までに修繕等を完了または実施中の橋梁数

【要修繕橋梁数】

現在運用中の長寿命化修繕計画において、H25.4時点で修繕等を予定している（計画に位置づけている）橋梁数

○橋長15m以上の橋梁を対象として集計

○岩手県陸前高田市、福島県広野町、檜葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村は調査実施困難なため、要修繕橋梁数及び修繕実施橋梁数は対象から除く。

今後の進め方について(案)

◆ 平成26年度の会議日程(イメージ)

第1回埼玉県道路メンテナンス会議 (平成26年5月28日)

- ・設立趣意書、規約の承認
- ・会長・副会長・委員の決定等、会議の体制の確認
- ・道路の老朽化対策における会議の役割の確認 など



第1回幹事会 (平成26年夏)

- ・各市町村の道路施設点検に関わる課題の整理・対応策の検討
- ・今後の道路施設点検に向け、橋梁等の現場点検実習の素案作成
- ・道路の老朽化対策における広報活動について など



第2回埼玉県道路メンテナンス会議 (平成26年秋)

- ・各市町村の道路施設点検に関わる課題への対応案の起案
- ・現地点検実習案の起案
- ・道路の老朽化対策における広報活動報告及び予定 など



第2回幹事会

- ・各市町村の道路施設点検に関わる課題への対応策の検討(継続)
- ・現場点検実習の具体的な調整
- ・道路の老朽化対策における広報活動について(継続) など



第3回埼玉県道路メンテナンス会議

- ・第3回会議にて現場点検実習を実施