

【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

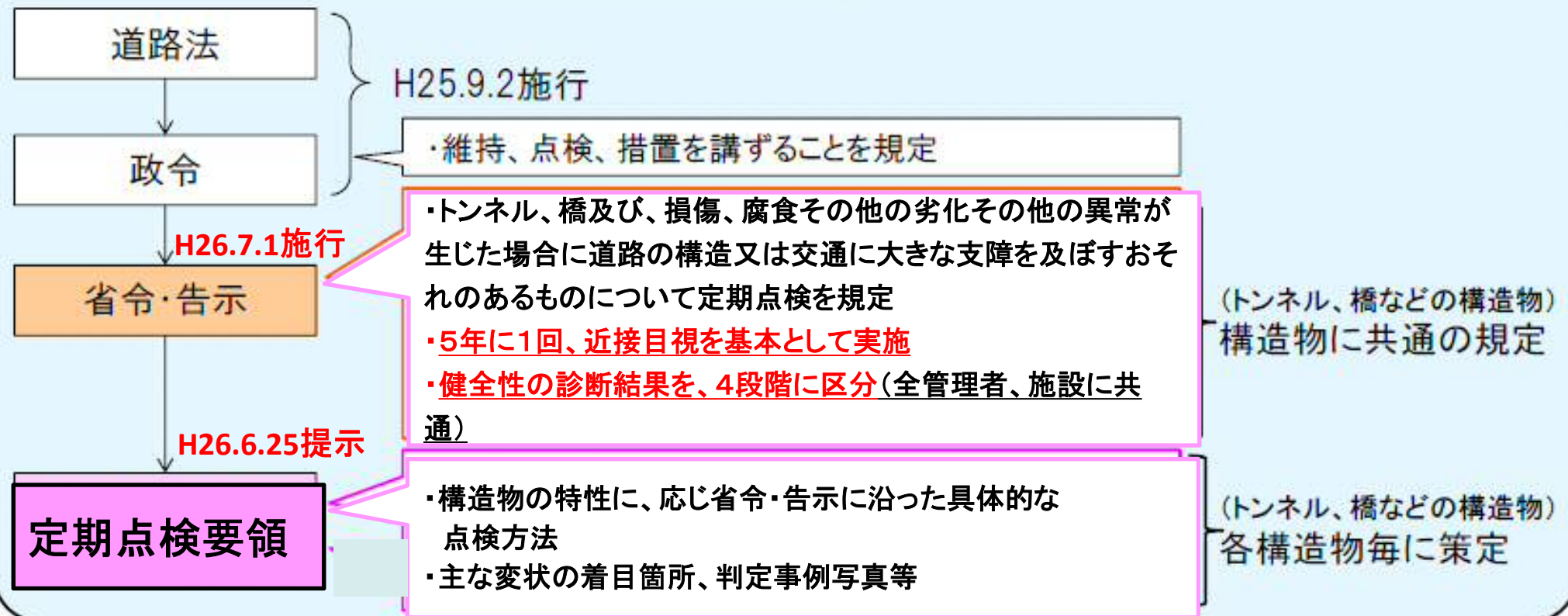
[国民の理解・協働]

- 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

点検に関する法令関係

- 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市町村における円滑な点検実施のため、点検方法、主な変状着目箇所、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)

法令・定期点検基準の体系



平成27年度については、道路メンテナンス会議において次の取り組み等を行う予定

- 平成26年度の点検結果の取りまとめ
- 点検計画に基づいた定期点検の実施状況の確認
- メンテナンスに関する情報の把握・蓄積、情報の共有化・見える化
- メンテナンスに関する研修・講習会の実施
- 老朽化に関する広報の実施



H26.6.16
(道路メンテナンス会議の実施状況)



H26.8.4
(茨城大学の学生における講習等の実施状況)



(国民への発信:パネル展「日立シビックセンター」
の実施状況)

跨道橋・跨線橋の点検について

【跨道橋の点検について】

- ・跨道橋については、第三者への被害防止のために、優先的に点検を実施。
- ・緊急輸送道路*を跨ぐ施設のうち、鉄道橋を除く、道路法上の道路以外の施設（農道、林道、認定外道路、私道、水管橋等）の点検・診断、補修等の状況把握のため、「茨城県跨道橋連絡会議」（議長：常陸河川国道事務所長）を茨城県道路メンテナンス会議の下部組織として設置（H27.3.20 開催）

*高速道路、直轄国道、公社道路は全ての道路を対象

⇒H27年度も状況を把握し点検を要請

【跨線橋の点検について】

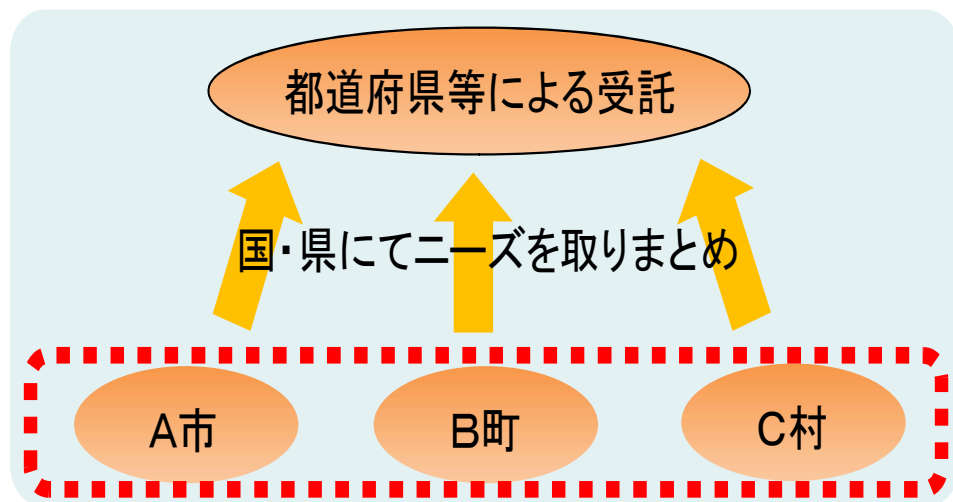
- ・茨城県道路メンテナンス会議では、JR東日本水戸支社、大宮支社、千葉支社、東京支社等と跨線橋点検に関する包括協議を行い、県内全ての道路管理者の、**5年間の跨線橋点検計画を含んだ基本協定の締結**
- ・**各年度の点検橋梁を確定するため施行協定の締結。（各年度毎に施行協定を締結。）**（H27.3）
- ・茨城県道路メンテナンス会議では、鹿島臨海鉄道(株)、関東鉄道(株)、ひたちなか海浜鉄道(株)、真岡鉄道(株)と跨線橋点検に関する包括協議を行い、**5年間の跨線橋点検計画を含んだ協議の締結**。
- ・今後、**各年度の点検実施状況を精査**し、状況を踏まえ、JR東日本各支社等と再度協議を行いながら跨線橋点検計画を見直す予定。
- ・各道路管理者は、跨線橋点検にあたり、鉄道事業者と橋梁毎の個別年度協定を締結。

道路事業における地域一括発注の取り組みについて

○市町村の人不足・技術力不足を補うために、市町村が実施する点検・診断の発注事務を都道府県等が受委託することで、地域一括発注を実施

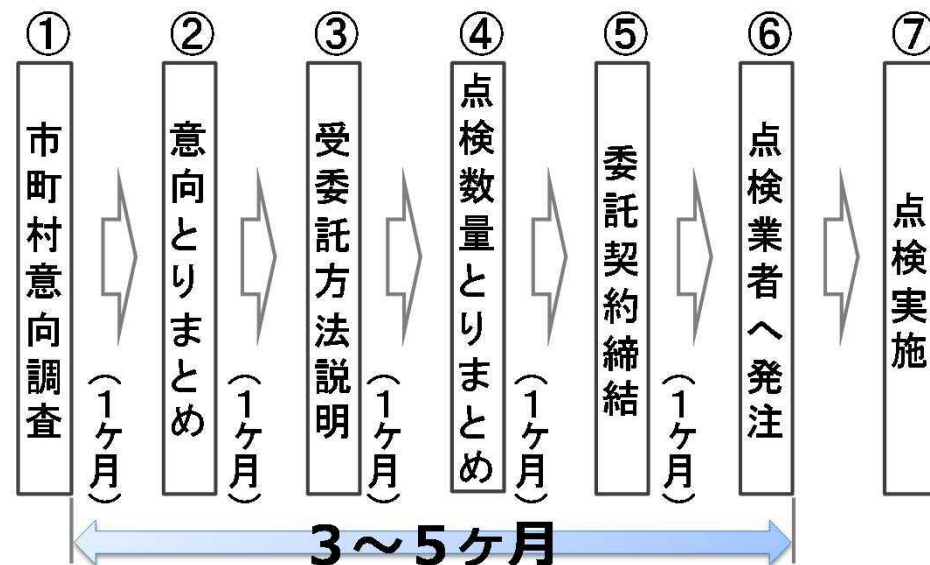
【イメージ図】

- 市町村のニーズを踏まえ、地域単位での点検業務の一括発注等の実施



【手続きの流れ】

- 国、都道府県にて市町村の意向調査を実施し、点検数量をとりまとめた上で、点検業者へ発注



メンテナンスに関する講習会・広報の実施

メンテナンス講習会:橋梁

〈県内をブロックに分けブロック毎に開催(県独自の研修と共催を調整中)〉

対 象:自治体職員(及び直轄職員)

時 期:7月以降時期未定

目 的:管理者又は発注者として自ら点検を実施出来る必要な知識の習得及び、
橋梁点検要領の理解に係わる講義

メンテナンス講習会:トンネル

〈土研TN研究室を講師として県内にて開催(県独自の研修と共催を調整中)〉

対 象:自治体職員(及び直轄職員)

時 期:7月以降時期未定

目 的:TNの基礎及び、トンネル点検要領の理解に係わる講義・現場点検実習

老朽化に関する広報

○大学生を対象とした、老朽化対策に関する点検講習会

目 的:将来の道路管理者となる、茨城大学工学部の学生に老朽化対策が重要であるか学習する

○パネル展

対 象:一般

時 期:7月以降(時期未定)

目 的:国民の理解と協働を図るため道の駅等の数施設で
パネル展を開催