

平成 26 年 6 月 19 日

道路インフラの効果的な老朽化対策のために 「愛媛県道路メンテナンス会議」を設置します！

高度成長期に集中的に整備された多くの橋梁やトンネルなどの道路インフラの老朽化に伴い、これらの補修や更新を行う必要が急激に高まってくるが見込まれています。

国、地方とも厳しい財政状況にある中で、道路インフラの補修や更新を確実に実施していくことが重要な課題となっています。

このため、愛媛県内の道路管理者が一堂に会し、道路インフラの効果的な老朽化対策のために「愛媛県道路メンテナンス会議」を設置します。

第 1 回目の会議を下記のとおり開催致します。

記

1. 日時：平成 26 年 6 月 24 日（火）15：00～17：00
2. 場所：愛媛県庁 第 1 別館 11 階会議室
3. 議事次第：①設立趣旨
②会議規約について
③道路保全を取り巻く最近の話題
④意見交換 等

※報道機関の皆様へ

会議は公開で行います。撮影は、会議の冒頭（頭取り）とさせていただきます。

本施策は、四国圏広域地方計画「NO. 5 圏域の連携による発展に向けた地域力向上プロジェクト」の取り組みに該当します。

国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所

愛媛県土木部

問い合わせ先

国土交通省 四国地方整備局 松山河川国道事務所 ◎：主たる問い合わせ先

TEL：089-972-0034（代表）

◎ 副所長（道路）：くろき 黒木 けんじろう 賢二郎（内線：205）

道路管理第二課長：やまもと 山本 けんじ 健司（内線：441）

愛媛県 土木部 道路都市局 道路維持課

TEL：089-941-2111（代表）

主幹：しらいし 白石 まさふみ 昌史（内線：4437）

担当係長：あいばら 相原 ひろき 博紀（内線：4443）

愛媛県道路メンテナンス会議 組織（案）
国土交通省四国地方整備局 道路部
国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所
国土交通省四国地方整備局 大洲河川国道事務所
国土交通省四国地方整備局 四国技術事務所
愛媛県 土木部
西日本高速道路株式会社 四国支社
本州四国連絡高速道路株式会社
松山市
今治市
宇和島市
八幡浜市
新居浜市
西条市
大洲市
伊予市
四国中央市
西予市
東温市
上島町
久万高原町
松前町
砥部町
内子町
伊方町
松野町
鬼北町
愛南町

道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 概要

【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

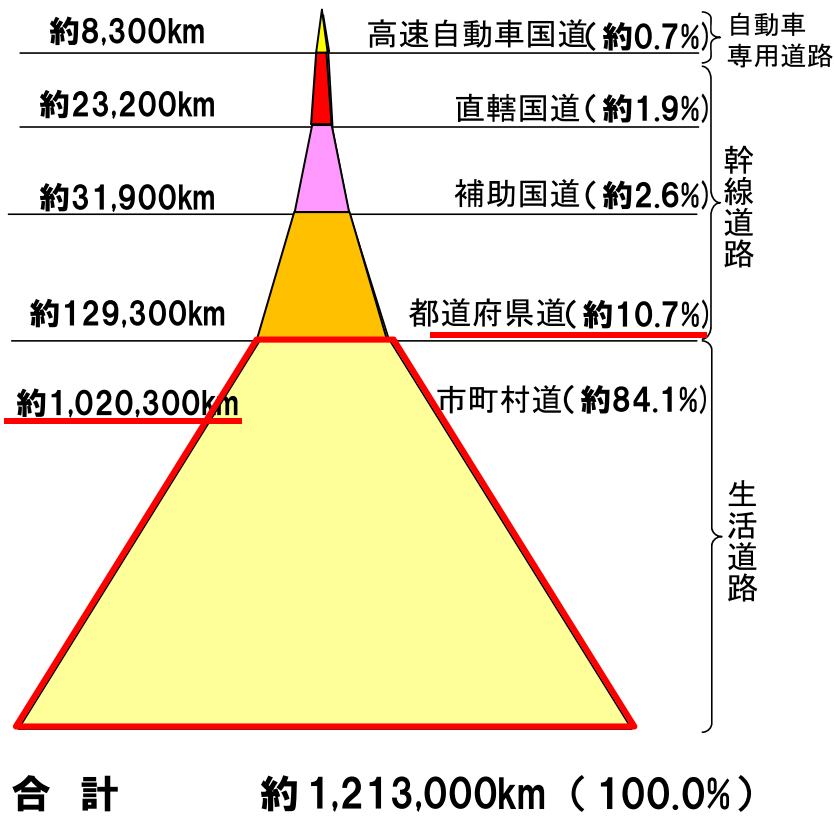
[国民の理解・協働]

- 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

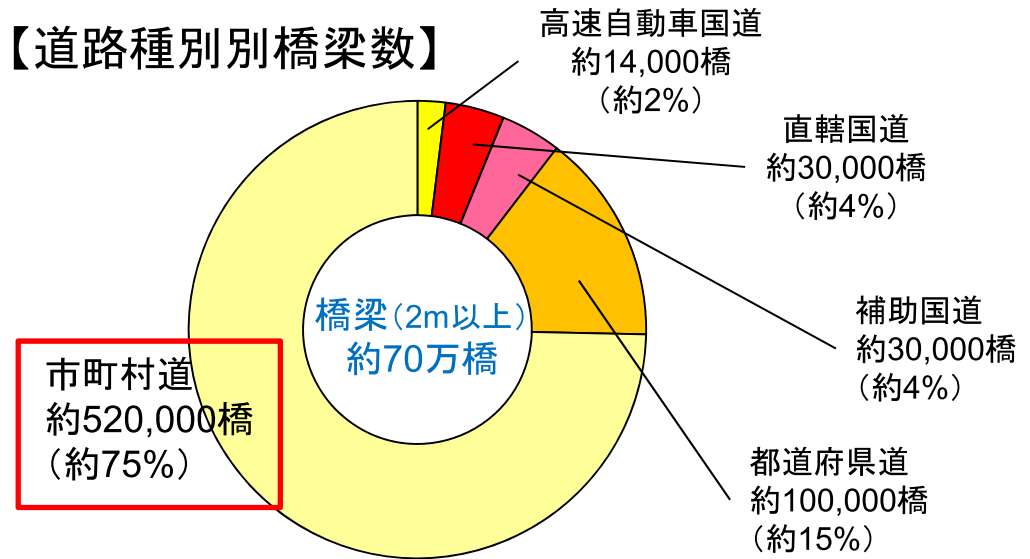
管理者別の道路延長と橋梁及びトンネル数

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

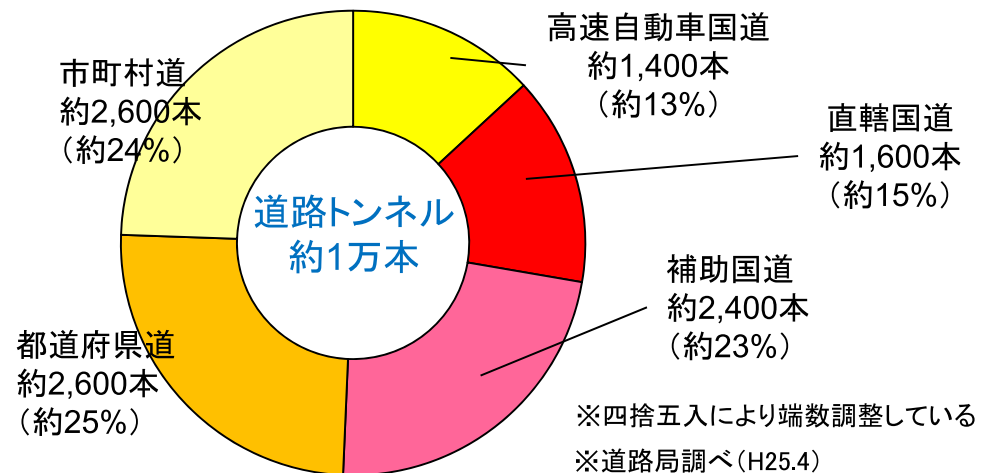
【日本の道路種別と延長割合】



【道路種別別橋梁数】



【道路種別別トンネル数】

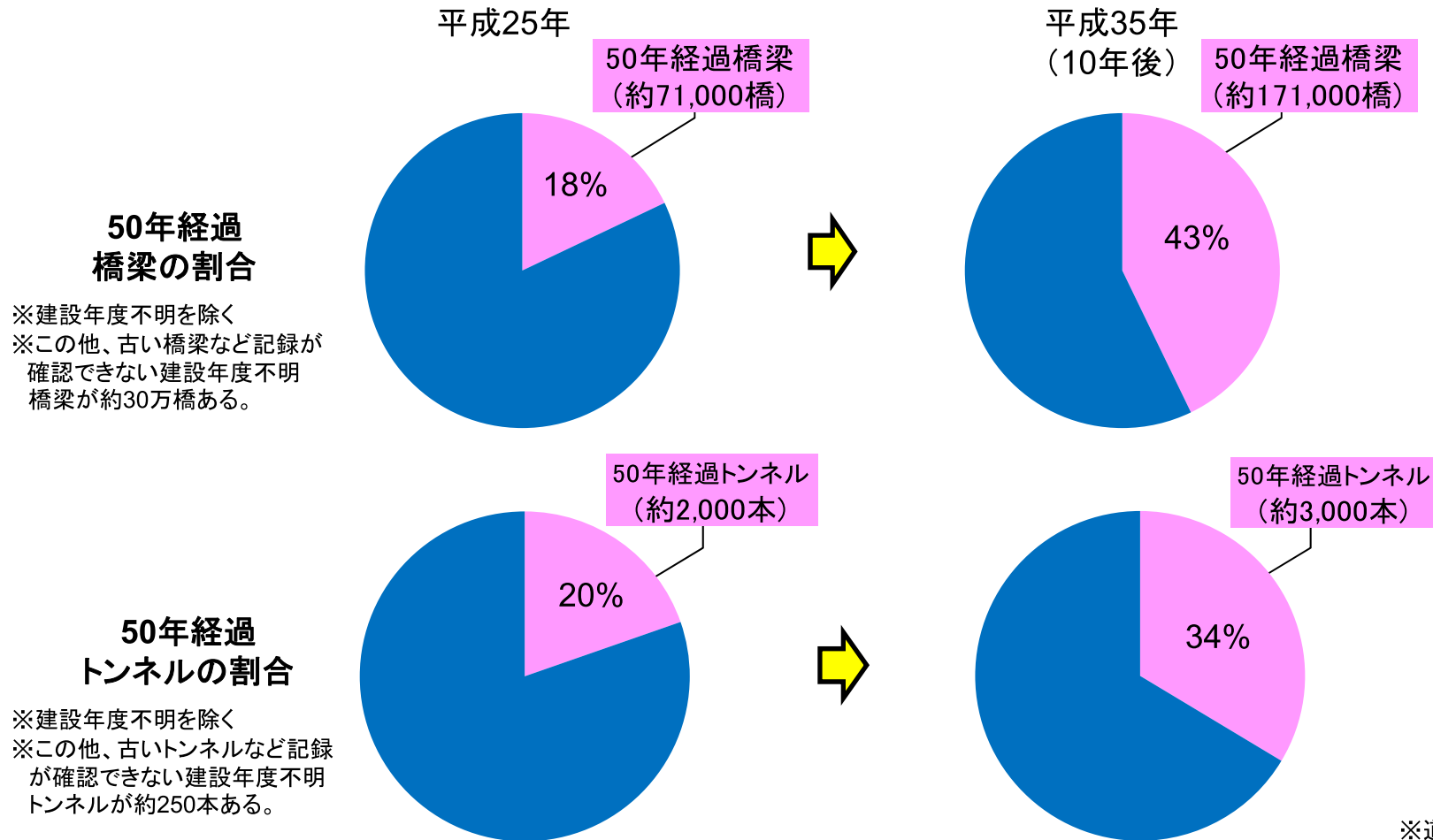


道路構造物の現状(橋梁、トンネル)

※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



地方公共団体管理橋梁の通行規制等状況（H25.4現在）

- 平成24年4月時点で、地方公共団体が管理する橋長15m以上の橋梁で
通行止め 217橋 通行規制 1,161橋
- 今般とりまとめた平成25年4月時点の状況では
通行止め 232橋 通行規制 1,148橋 となっている

<H24.4月時点>

	橋梁数		うち都道府県 管理道路 (政令市含む)	うち市区町村 管理道路
	通行止め	通行規制		
通行止め	326	1,686	9	317
	217	1,161	7	210
通行規制	1,686	2,012	182	1,504
	1,161	1,378	156	1,005
合 計	2,012	2,012	191	1,821
	1,378	1,378	163	1,215



<H25.4月時点>

	橋梁数		うち都道府県 管理道路 (政令市含む)	うち市区町村 管理道路
	通行止め	通行規制		
通行止め	375	1,729	13	362
	232	1,148	9	223
通行規制	1,729	2,104	174	1,555
	1,148	1,380	149	999
合 計	2,104	2,104	187	1,917
	1,380	1,380	158	1,222

※通行規制には損傷・劣化による規制の他、古い設計等による重量規制等も含む

※上段：橋長2m以上の橋梁数 下段：橋長15m以上の橋梁数

※岩手県、福島県の一部は調査実施困難なため、平成22年4月時点調査のデータ