

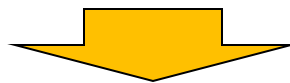
静岡県道路メンテナンス会議

平成26年8月5日

静岡県 交通基盤部 道路局 道路整備課 県市町道班

道路インフラを取り巻く背景

- 今後、全国的に社会資本の高齢化（老朽化）が急速に進行
- 老朽化対策の本格実施に向けて、
地方公共団体に3つの課題（予算不足・人不足・技術力不足）



- ・ 道路法等の一部改正や省令・告示により、
橋梁・トンネル等の5年に1回の近接目視点検が義務化
- ・ 「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」において、
「道路メンテナンス会議」の設置が提案された

<メンテナンスに関する主な経緯>

- ・ 平成24年12月 中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故発生
- ・ 平成25年を 「社会資本メンテナンス元年」と位置づけ（国土交通省）
- ・ 平成25年6月 改正道路法、政令公布 **★平成25年9月2日施行**
- ・ 平成26年4月 「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」（社会資本整備審議会 道路分科会 建議）
- ・ 平成26年3月 省令・告示公布 **★平成26年7月1日施行**

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

道路の老朽化対策の本格実施に関する提言

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

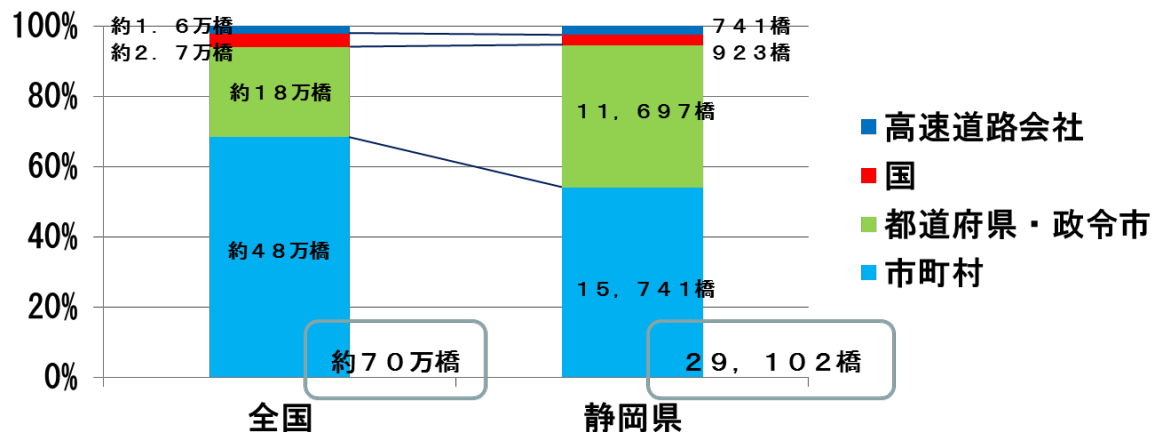
メンテナンスサイクルを持続的に回す以下の仕組みを構築

- [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

静岡県道路メンテナンス会議について

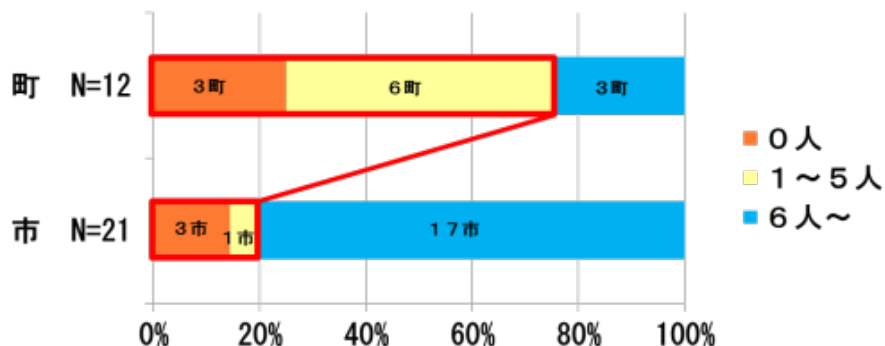
静岡県の現状と課題

- 道路管理者が管理する橋梁（橋長2m以上）は約2万9千橋



注: 都道府県・政令市には、静岡県道路公社管理橋梁を含む

- 市町の約4割で土木施設の新設改良・維持管理に携わっている技術職員が5人以下



多くの市町で**予算・人・技術力が不足**

⇒ 今後の適正かつ継続的な維持管理の実施が危惧されている

静岡県道路メンテナンス会議について

静岡県道路メンテナンス会議の設置

道路の老朽化対策の本格実施に向け、メンテナンスサイクルを回す仕組みとして、「**静岡県道路メンテナンス会議**」を設置。

各道路管理者等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とともに、地域ごとの道路管理者等からなる地域部会（西部・中部・東部）において、地域特性に応じた事項について協議し、老朽化対策の体制を強化する。

体制

- ・ 国土交通省中部地方整備局（直轄事務所）
- ・ 静岡県、政令市、33市町、県道路公社
- ・ 中日本高速道路（株）

会 長：静岡国道事務所長

副会長：静岡県道路整備課長

NEXCO 静岡保全・サービスセンター所長

協議事項

- ・ 道路の維持管理等に係る意見調整・情報共有
- ・ 道路の点検、修繕計画等の把握・調整、技術支援、発注支援
- ・ 道路の損傷事例や技術的基準
- ・ その他、道路の管理に関連する事項

会議状況



平成26年6月4日 静岡県道路メンテナンス会議