

跨道橋連絡部会について

京都府道路メンテナンス会議
跨道橋連絡部会

日時：平成28年8月31日(水)14:00～

場所：京都国道事務所 5階 会議室

【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、国が定める統一の基準により、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】

- 統一の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

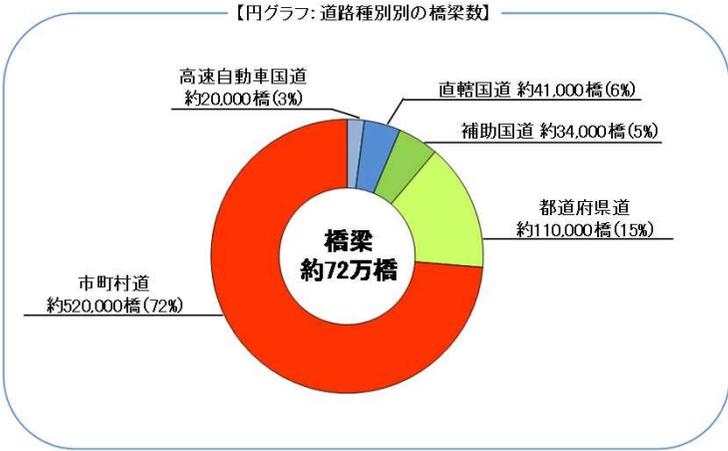
【国民の理解・協働】

- 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

道路施設の老朽化の現状

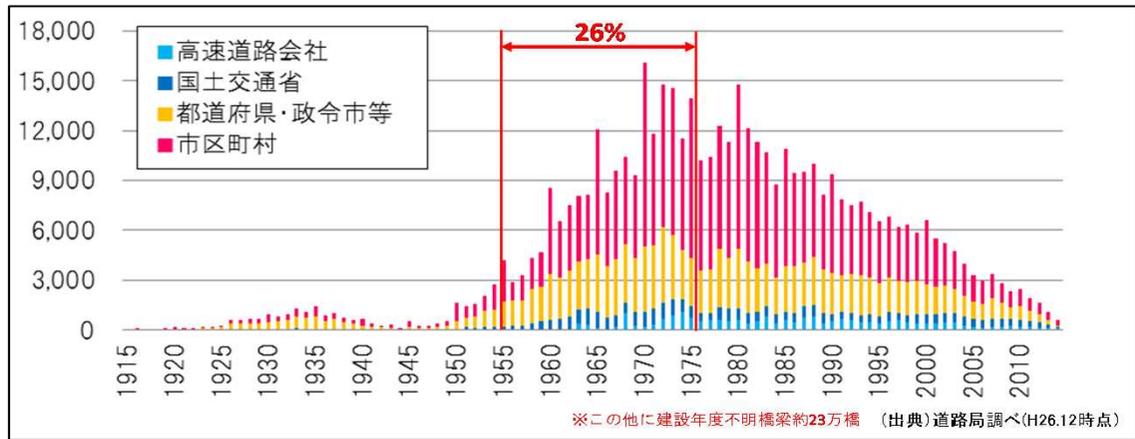
道路施設の管理体制

日本の道路は、道路種別に応じて複数の機関が管理しています。道路施設としての橋梁は、約72万橋あり、このうち地方公共団体が管理する橋梁が約66万橋と全体の9割以上を占めています。



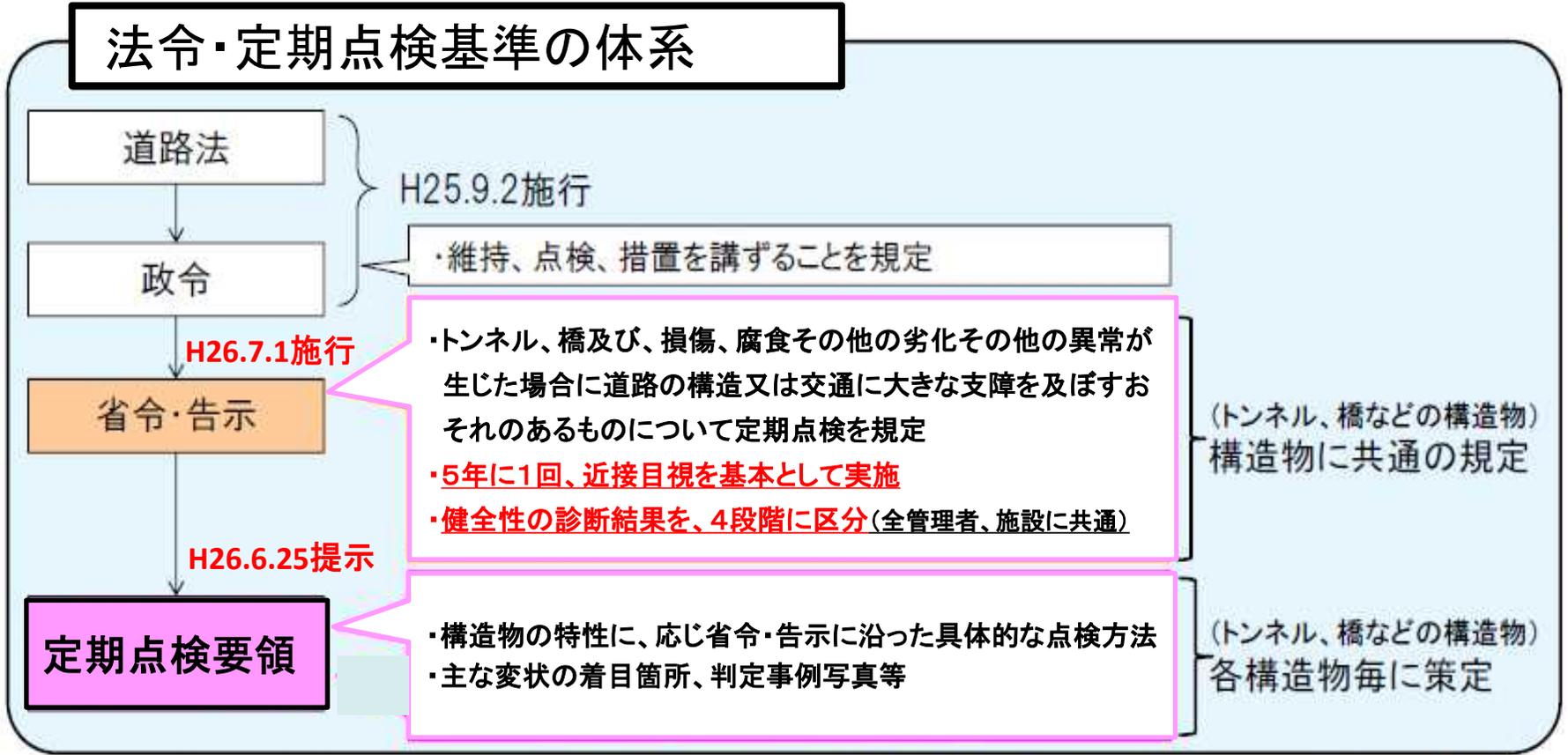
高齢化する道路施設

全国約72万橋のうち建設年度別の橋梁数の分布を見ると、昭和30年から50年にかけて建設されたものが約26%と多くなっています。



京都府内 建設から50年が経過する道路橋の割合

- 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)



- 市町村における点検・診断結果は、道路メンテナンス会議で評価
- 判定区分Ⅳ(緊急措置段階)の橋梁等は、「通行止め」「通行規制」もしくは「応急措置」等を実施した上で、「修繕」「更新」「撤去」のいずれかの措置方針を速やかに決定

【点検・診断結果の評価】

- (1)道路メンテナンス会議において、各道路管理者ごとの点検・診断結果を集計し、共有
- (2)各道路管理者の責任の下、(1)を参考に自らの点検・診断結果をチェックし、必要に応じて対応。そのうえで、判定区分割合は最終的に公表

定期点検結果を踏まえた橋梁の判定区分割合(イメージ)

判定区分	I	II	III	IV
橋梁	○%程度	○%程度	○%程度	○%程度

※橋梁の築年数、交通・地形・気象等の環境等を考慮した分類を検討

※判定区分 I:健全 II:予防保全段階 III:早期措置段階 IV:緊急措置段階

【判定区分Ⅳとされた施設の措置】

- (1)「**通行止め**」「**通行規制**」もしくは「**応急措置**」等を実施した上で措置方針を速やかに決定し、道路メンテナンス会議へ報告
- (2)措置方針は「**修繕**」「**更新**」「**撤去**」のいずれかから**選択**するとともに、**その実施時期を明確化**

【緊急対応事例】

たかさご たにがわ
■兵庫県高砂市 谷川橋

1972(昭和47年)開通:43歳



【経緯(平成27年)】

- 2月4日:定期点検で、**著しい断面欠損を確認**
- 2月5日:学識経験者へ意見聴取→**判定区分Ⅳと診断**
- 2月7日~:**通行止め**(緊急対応)
- 平成27年度内:修繕工事を実施予定

いぬやま さいうんばし
■愛知県犬山市 彩雲橋

1929(昭和4年)開通:86歳

Co支柱の傾斜、下面岩盤接着部の洗掘



【経緯(平成27年)】

- 2月19日:定期点検で、**Co支柱の傾斜・洗掘を確認(判定区分Ⅳの疑い)**
- ※毎日、変状を確認するため犬山市によりパトロールを実施
- 3月4日:犬山市から名古屋国道事務所へ**支援要請**
- 3月4日:中部地方整備局職員が現地確認、技術的助言
→**道路管理者の判断として、判定区分Ⅲと診断**

地方公共団体の三つの課題(人不足・技術力不足・予算不足)に対して、国が各都道府県と連携して、支援方策を検討するとともに、それらを活用・調整するため、『道路メンテナンス会議』を設置

現状の問題点

- ・地方公共団体における三つの課題(人不足・技術力不足・予算不足)により、点検が進まない、点検結果の妥当性が確認できない、適切な修繕等が実施できない。

新たな対応

- ・国が各都道府県と連携し、『道路メンテナンス会議』を設置する。

〈体制〉

都道府県毎に以下の構成員により設置

地方整備局(直轄事務所)、地方公共団体(都道府県、市町村)、道路公社
高速道路会社(NEXCO、首都高速、阪神高速、本四高速、指定都市高速等)

〈役割〉

- ① 研修・基準類の説明会等の調整
- ② 点検・修繕において、優先順位等の考え方に該当する路線の選定・確認
- ③ 点検・措置状況の集約・評価・公表
- ④ 点検業務の発注支援(地域一括発注等)
- ⑤ 技術的な相談対応



京都府道路メンテナンス会議の状況

※平成26年12月17日 第1回道路技術小委員会
資料抜粋

今後の跨道橋・跨線橋の対応について

上の管理者 ↓ 下の管理者		高速会社	直轄	公社	都道府県 市区町村	道路法外		
						その他	鉄道	
高速会社						跨道橋 連絡会議 (仮称) 【道路メンテ ナンス会議の 下部組織】	地方連絡会議	
直轄	道路メンテナンス会議 【都道府県単位で設置済み】							<事務局> 整備局 運輸局
公社	<事務局> 国道事務所							<事務局> 国道事務所
都道府県 市区町村 ※緊急輸送道路				 				
道路法外	その他	個別協議				—	—	
	鉄道	地方連絡会議(整備局毎に設置済) <事務局>整備局・運輸局					—	—