



近畿地方整備局 京都国道事務所	配 布 日 時	平成 27 年 6 月 1 日 14 時 00 分
資 料 配 布		

件 名	平成 27 年度第 1 回京都府道路メンテナンス会議を開催します。 ～道路施設の維持管理・更新を効率的・効果的に進めます～
-----	---

概 要	「京都府道路メンテナンス会議」は、京都府内の道路管理を計画的、効果的に行うため、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に設立された会議です。 このたび、今年度の道路施設の点検や最近の取り組みの紹介などを主な議題として、「平成 27 年度第 1 回京都府道路メンテナンス会議」を開催しますのでお知らせします。 ■会議の概要 〈日 時〉平成27年6月3日(水)14時～1時間程度 〈場 所〉国土交通省京都国道事務所 5 階会議室 (京都市下京区西洞院通塩小路下る南不動堂町 808) 〈会議の構成〉 国土交通省京都国道事務所、国土交通省福知山河川国道事務所、京都府、京都市、京都府下25市町村、西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株)、京都府道路公社 〈内 容〉①平成 27 年度のメンテナンス会議の運営について ②近畿地方整備局からの情報提供 ◇報道関係者の皆様へ ・取材される場合は、当日の 10 時までに下記問い合わせ先(山本)に、ご連絡ください。
-----	---

取 扱 い	—
-------	---

配布場所	京都府政記者室、京都市政記者クラブ
------	-------------------

問合せ先	国土交通省 近畿地方整備局 京都国道事務所 副 所 長 中藤 俊彦 総括保全対策官 山本 健二 電話：075-351-3300
------	--

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]

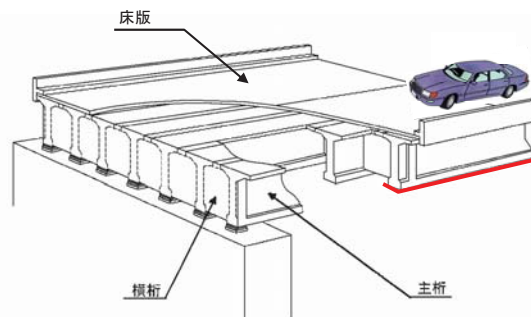
- 点検業務・修繕工事の適正な積算基準を設定
- 点検・診断の知識・技能・実務経験を有する技術者確保のための資格制度
- 産学官によるメンテナンス技術の戦略的な技術開発を推進

[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

老朽化による損傷事例

◆道路橋 主桁の損傷



- 1965年建設（48年経過）
- コンクリート製の主桁の下面にコンクリートの大規模な剥落が生じており、錆びた鉄筋が露出しています。
- 錆びて露出している鉄筋は、荷重を支える最も重要な鉄筋であるため、早急に補修を行いました。

◆道路橋 主桁の損傷

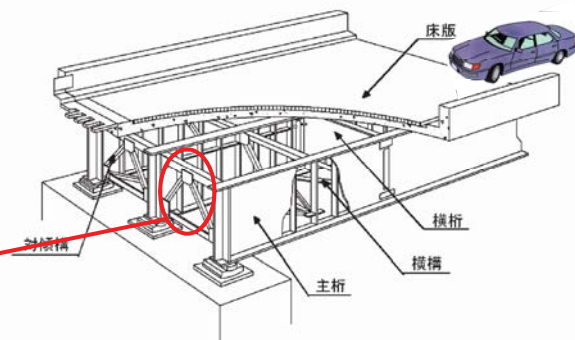


- 1934年建設（79年経過）
- 橋のあらゆる箇所でコンクリートの剥がれが生じており、錆びた鉄筋も露出しています。
- 利用者への安全に配慮し、現在は車両通行止めの措置を取っています。



老朽化による損傷事例

◆道路橋 鋼材の腐食

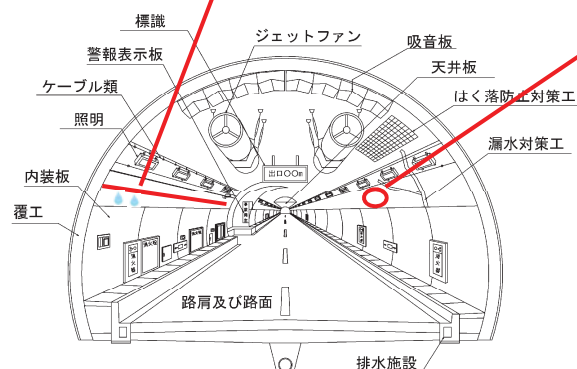


補修



- 1950年建設（63年経過）
- 橋を構成するあらゆる部材で鋼材が使用されていますが、それらに腐食（錆び）が生じています。
- これまでも適時適切に補修を行っており、写真の損傷も平成25年度に補修し、塗装の塗替えを行いました。

◆トンネル 覆工（アーチ）の損傷



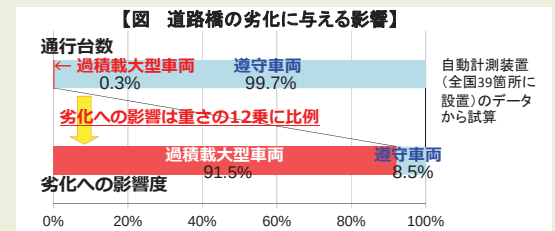
- 1935年建設（78年経過）
- トンネルの内側を覆っているコンクリートの水平な打ち継目から水が漏れている（左の写真）ほか、過去の補修部分のモルタルが破損しています（右の写真）。
- 補修箇所の再劣化や新たな箇所からの損傷が絶えない状況です。

道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針

平成26年5月9日公表資料

背景

1. **0.3%の重量を違法に超過した大型車両※が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割を占め、一部の違反車両が道路を劣化させる主要因となっている。** ※車両総重量20tを超える違反車両
→ **軸重20トン車が道路橋に与える影響は、軸重10トン車の約4,000台に相当**
2. 車両の大型化、積載率の向上及び許可手続の迅速化等による効率的かつ迅速な物流の実現が望まれている。



基本方針

車両の大型化に対応した許可基準の見直し及び適正利用者に対する許可手続を簡素化する一方で、悪質な違反者に対しては厳罰化し、大型車両の通行の適正化を進める。

具体的な取組

通行許可の基準等の見直しと許可審査手続の改善

（1）バン型等セミトレーラ連結車の駆動軸重の許可基準の統一

- ・バン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を、国際海上コンテナセミトレーラと同等の11.5tに緩和 【H26年度中に実施】

（2）45フィートコンテナ等の輸送における許可基準の見直し

- ・45フィートコンテナを積載する車両を始め、バン型等のセミトレーラの車両長の制限の緩和 【H26年度中に実施】

（3）許可までの期間の短縮

- ①主要道路情報のデータベース化を促進 【継続して実施】
- ②通行許可のオンライン申請システムを改良・普及促進 【継続して実施】
- ③大型車両を誘導すべき道路の範囲を拡大しつつ、国による一括審査を実施 【H26年度から実施】
- ④通行許可に係る審査体制の集約化 【H27年度から段階的実施に向けて準備】

（4）適正に利用する者の許可の簡素化

- ①違反実績のない者に対して許可期間（現行2年）の延長 【H27年度実施に向けて準備】
- ②ITS技術を活用した通行経路把握による通行許可の運用 【H28年度実施に向けて準備】

違反取締りや違反者への指導等の強化

（1）違法に通行する大型車両の取締りの徹底

- ①自動計測装置の増設 【H26年度から実施】
- ②コードンラインを設定し、並行する高速道路と一般道路を一度に取締る等各道路管理者が連携した取締り及び自動計測装置の設置を実施 【継続して実施】

（2）違反者に対する指導等の強化

- ①国道事務所に呼び出して是正指導を行い、常習的な違反者に対しては告発を実施（措置命令4回又は是正指導5回で告発） 【H25年度から実施】
- ②特に基準の2倍以上の重量超過等悪質な違反者は、現地取締りにおいて違反を確認した場合は即時告発を実施 【H26年度から実施】
- ③改正道路法に基づき違反者に対する報告徴収・立入検査の実施
また、報告徴収・立入検査を拒む者に対しては告発を実施 【H26年度から実施】

（3）関係機関との連携体制の構築

- ①国土交通省（道路局及び自動車局）、警察庁、高速道路会社及び全日本トラック協会等と連携し、道路の適正利用を図るための連絡会を設置し、荷主を含めた啓発活動、及び違反者情報の共有等を実施 【H25年度から実施】
- ②国土交通省から日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路会社6社に対し、取締り強化及び違反者に対する指導等の強化を検討するよう指示 【H26年度から実施】
- ③自動車局と連携して、違反通行を行った運送事業者に対し貨物自動車運送事業法に基づく行政処分等を行うとともに、荷主に対する是正指導等を行うための検討を実施。 【H26年度から実施】

本方針を実施することによる効果

・道路構造物の長寿命化

・効率的かつ迅速な物流の実現

・交通の危険の防止