

道路保全に関する昨今の話題

平成27年5月28日

中国地方整備局
道路保全企画官

1. 道路保全を取り巻く最近の動向
2. 点検に係る法体系から個別施設計画
3. 道路保全のための具体的な取組事例

2

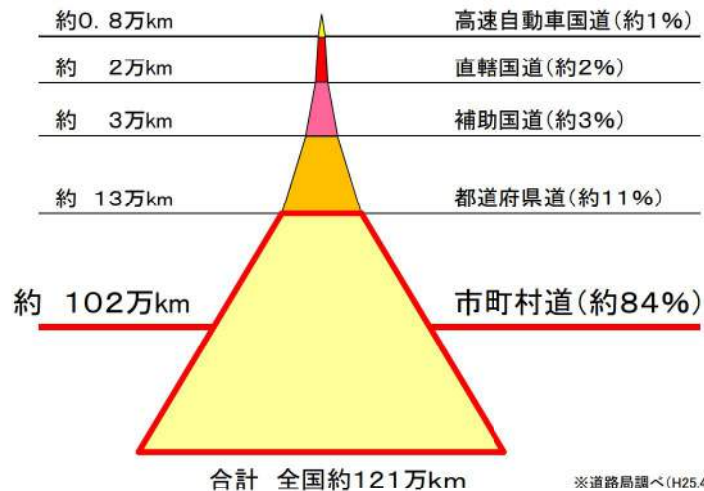
1. 道路保全を取り巻く最近の動向

3

道路別の道路延長

日本では、全121万kmの道路のうち約8割が市町村道

【日本の道路種別と延長割合】

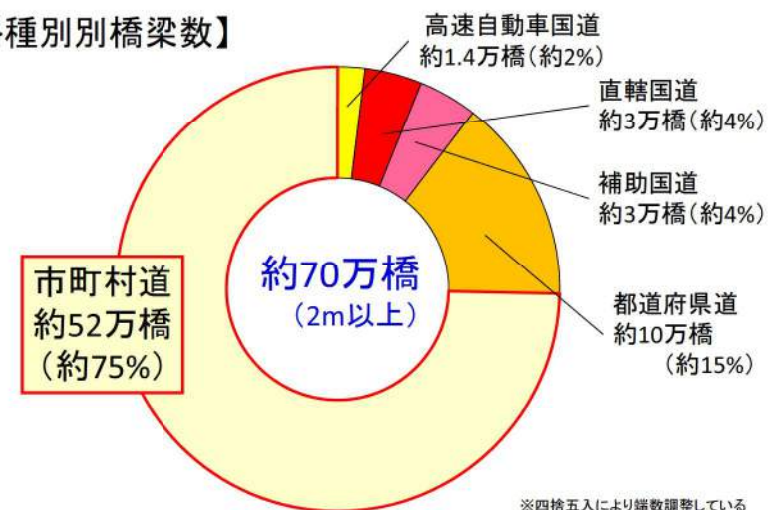


4

道路別の橋梁数

日本では、全橋梁約70万橋のうち約75%が市町村道

【道路種別別橋梁数】



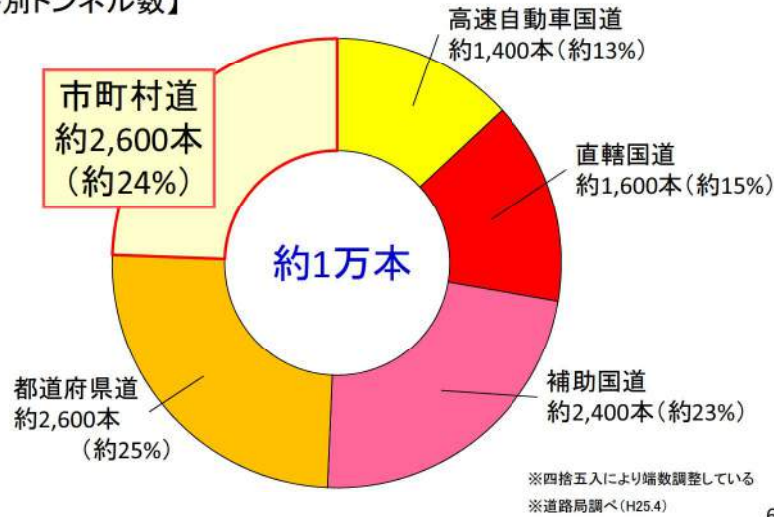
※四捨五入により端数調整している
※道路局調べ(H25.4)

5

道路別のトンネル数

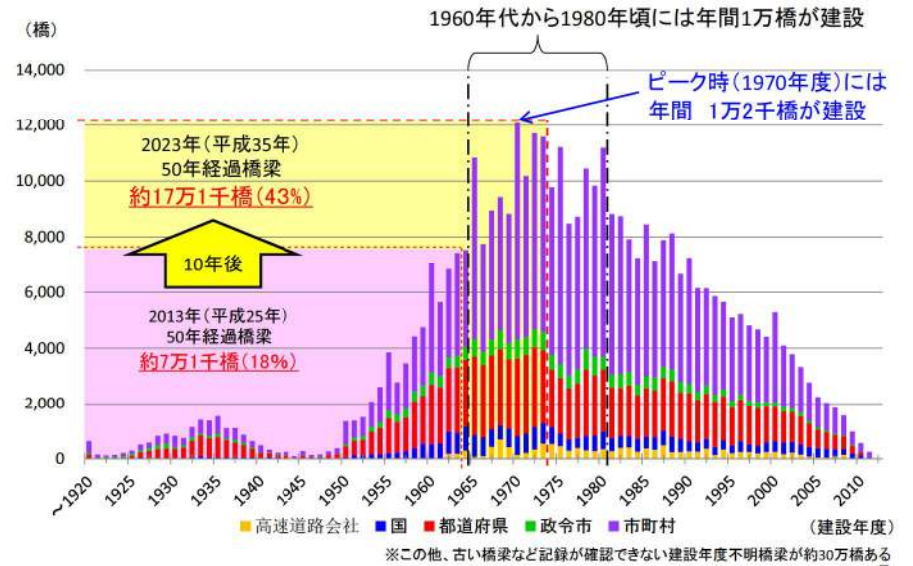
日本では、全トンネル約1万本のうち約24%が市町村道

【道路別トンネル数】



6

建設年度別の橋梁数（全国）

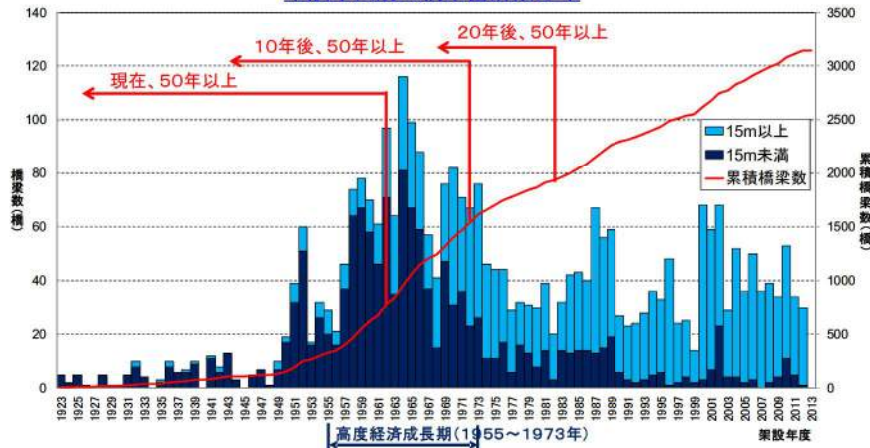


7

◆中国地方整備局管理橋梁の年齢構成

高度経済成長期(1955年～1973年)に、全体の約4割にあたる約1,350橋が建設
今後これら橋梁の高齢化が一斉に進むことから、集中的に多額の補修・架替え費用が必要となるのが懸念
建設後50年以上を経過した橋梁箇所数の占める割合は、現在の約25%から20年後には約60%にまで急激に増加

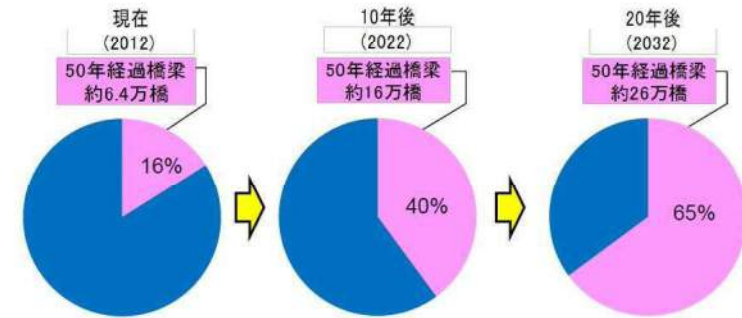
架設年次別の橋梁箇所数分布



8

道路橋梁の高齢化の現状(2)

■ 建設後50年を超えた橋梁(2m以上)の割合は、現在は約2割であるが、10年後には約4割、20年後には約7割へと増加。



※国土交通省調べ(平成24年4月1日現在) 建設年度不明橋梁を除く

出典: 社会資本整備審議会 道路分科会 道路メンテナンス技術小委員会 中間とりまとめ(H25. 6. 5)

9

通行規制橋梁の増加

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

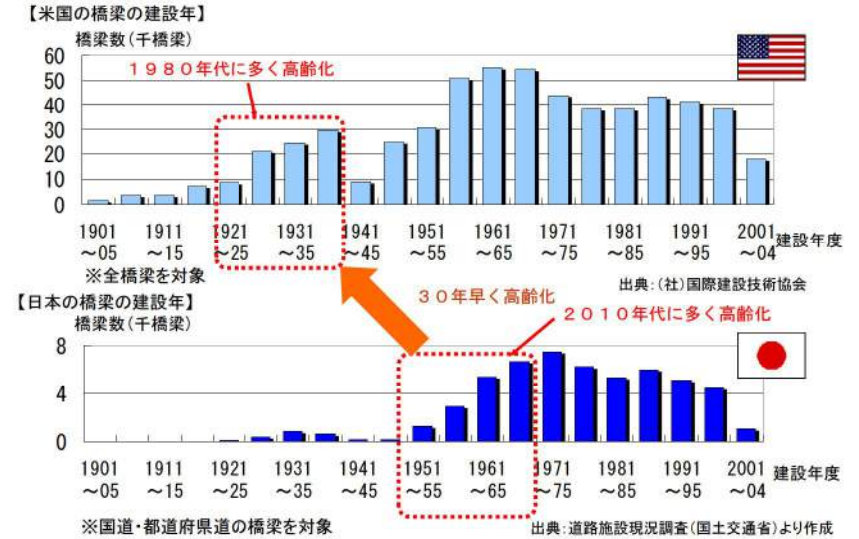


※道路局調べ(H26.4) ※東日本大震災の被災地域は一部含まず。都道府県・政令市は、地方道路公社を含む。

10

荒廃するアメリカ:米国では、1980年代に多くの道路施設が高齢化

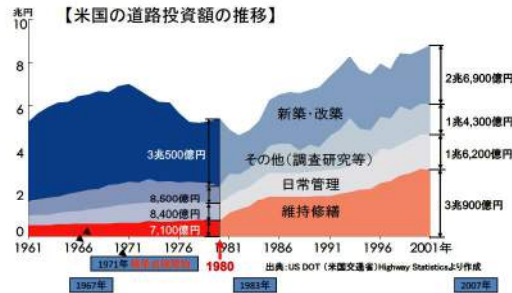
米国では、日本よりも30年早い1980年代に多くの道路施設が高齢化した。



11

荒廃するアメリカ:米国では、1980年代に多くの道路施設が高齢化

- ・アメリカの道路投資は、1983年を境に増えている。約20年間(2001/1980)で、道路投資額は1.62倍になっている。
- ・2001年の維持管理費は、全体道路投資額の53%と、維持管理・修繕に重点を置いている。それに伴い、欠陥橋梁※が減っている。



【シルバー橋の崩壊(1967年)】



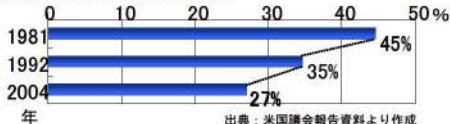
出典: Fond du Lac Commonwealth Reporter (1967年12月)

【マイアナス橋の崩壊(1983年)】



出典: (社)国際建設技術協会

【欠陥橋梁が占める割合の推移】



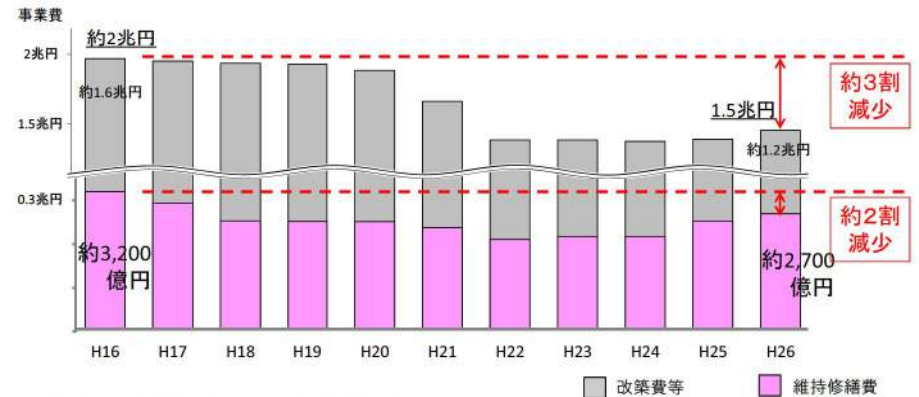
※欠陥橋梁:劣化のため車両通行規制がかかるなど構造的に欠陥のある橋梁や幅員不足など機能的に基準を満たさない橋梁

12

日本の課題 ①直轄国道の維持修繕費の推移

10年間で、直轄道路事業費は約3割減少
維持修繕費は、本来ならば増やすべきところ、約2割減少

【直轄の道路事業費と維持修繕費の推移】



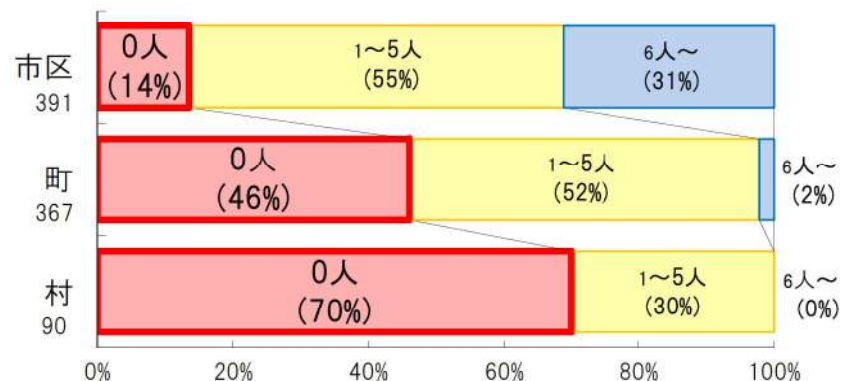
※諸費除き(H20年度以前は、H21年度の諸費の割合と同割合として算出)
※東日本大震災復旧・復興に係る経費を除く

13

日本の課題 ②地方公共団体の現状（技術者）

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

■市区町村における橋梁保全業務に携わる土木技術者数



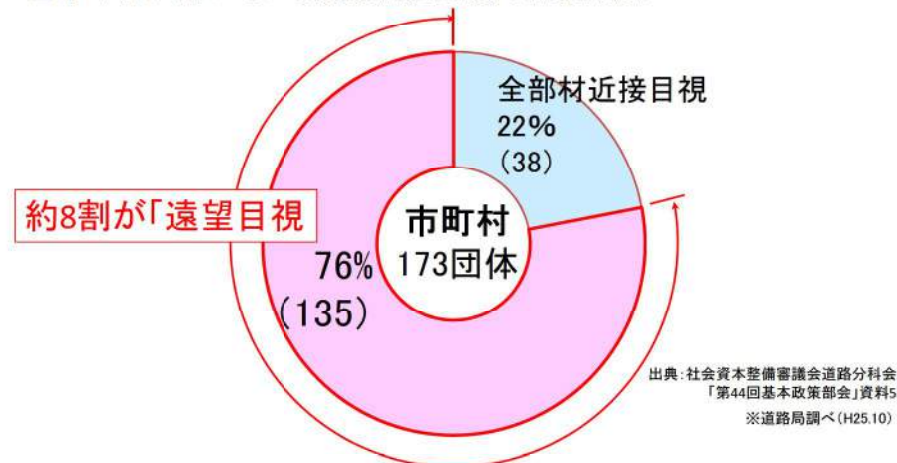
※道路局調べ(H24.7)

14

日本の課題 ③地方公共団体の現状（点検方法）

市町村の橋梁点検要領では、遠望目視による点検も多く（約8割）、点検の質にも課題がある

■市町村が用いている橋梁点検要領の点検方法

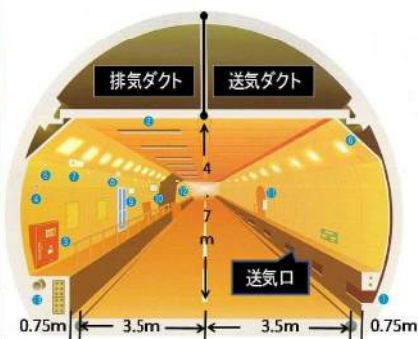


15

笹子トンネル天井板落下事故

平成24年12月2日、笹子トンネル天井板落下事故が発生

【笹子トンネル概要】



16

笹子トンネル天井板落下事故

急遽、緊急点検・集中点検を実施し、第三者被害防止の観点からの最低限の安全性を確認

【緊急点検】

トンネル内道路附属物（ジェットファン、照明、標識等）

【集中点検】

主な幹線道路における橋梁、トンネル 等



トンネル内道路附属物点検

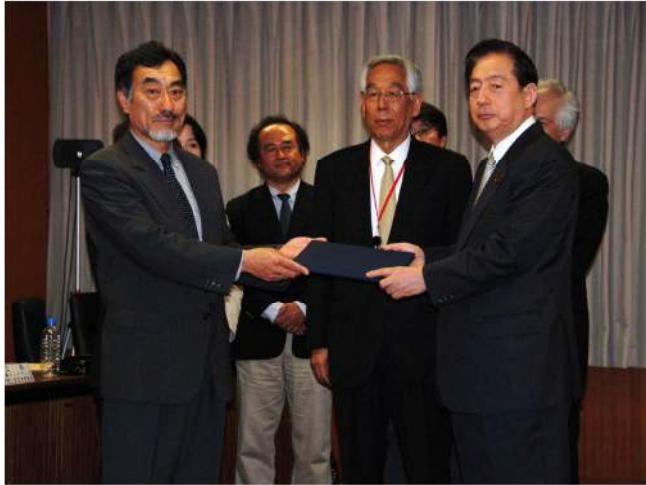


橋梁点検

17

「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」

平成26年4月14日に社会資本整備審議会 道路分科会の家田仁分科会長より太田国土交通大臣に「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」が手交された



18

社会資本整備審議会 道路分科会 建議 平成26年4月14日

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劣化が顕著化
- 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

- 高規格維持費は最近10年間で2割減少
- 約5割、約7割で維持費が確保され、残りは不足している
- 地方公共団体では、重要箇所による点検も多岐にわたる

(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)
- インフラ長寿命化基本計画の策定(H25.11)

(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	診断	措置	記録
<ul style="list-style-type: none"> ○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、近接目標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 	<ul style="list-style-type: none"> ○統一の尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○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警告・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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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】

- 高規格道路更新事業の財源確保(国庫金に法改正案提出)
- 点検、修繕予算は最優先で確保
- 複数年にわたる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任化や複数年契約の実施
- 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、緊急性の高い施設等は、必要に応じて、国や南東北社等が点検や修繕等を代行(除道橋等)
- 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・修繕工事の適正な標準を策定
- 点検・診断の知識・技術・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組織的な技術開発を推進

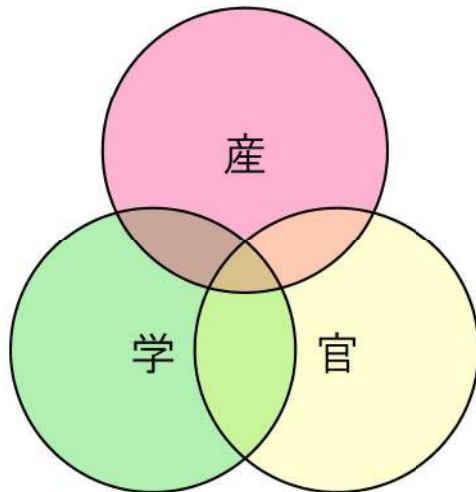
国民の理解・協働

- 老朽化の現状と対策について、国民の理解と協働の取組みを推進

19

道路メンテナンス総力戦

産学官のリソース(予算・人材・技術)の全てを投入し、総力をあげて本格的なメンテナンスサイクルを始動



20

目指すべき方向性

道路の老朽化対策の本格実施に向けて二本柱で本格的なメンテナンスサイクルを始動すべき

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)

[点検]
↓
[診断]
↓
[措置]
↓
[記録]

メンテナンスサイクルを回す
仕組みを構築(支援)

[予算]

[体制]

[技術]

[国民の理解・協働]

21

省令・告示の施行、点検要領の通知(道路管理者の義務の明確化)

[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



道路法施行規則(平成26年3月31日公布、7月1日施行)(抄)

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

点検は、近接目視により、5年に一回の頻度で行うことを基本とすること。

[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

トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年3月31日公布、7月1日施行)

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類すること。

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

これらに基づく定期点検要領を6月25日、全道路管理者に通知

22

メンテナンスサイクルを確定(義務)～措置～

点検・診断結果に基づき措置を実施

○計画的に修繕を実施し、必要な修繕が出来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

23

メンテナンスサイクルを回す仕組み(支援)～予算～

維持管理・更新に係る安定的な予算確保

①高速道路更新事業の財源確保

②点検、修繕予算は最優先で確保

③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

24

メンテナンスサイクルを回す仕組み(支援)～体制～

地方公共団体の取組みに対する体制支援

①都道府県ごとに『道路メンテナンス会議』を設置

②メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施

③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

④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を代行(跨道橋等)

⑤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

25

メンテナンスサイクルを回す仕組み（支援）～技術～

民間の技術力を引き出す仕組み作り

○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

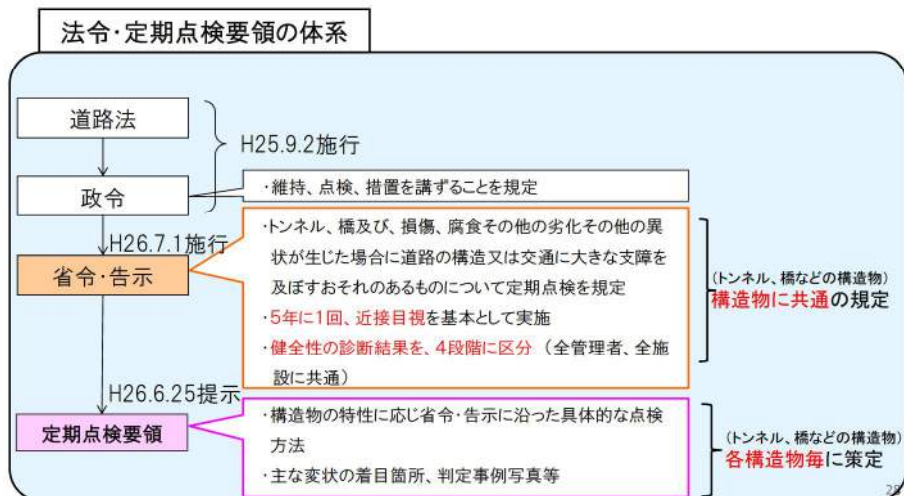
26

2. 点検に係る法体系から個別施設計画

27

点検に関する法令等の体系

- 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の実施のため、点検方法、主な変状の着目箇所、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)



道路法 法律

平成25年9月2日施行

(道路の維持又は修繕)

- 第42条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。
- 2 道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。
- 3 前項の技術的基準は、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならない。 ← 平成25年6月5日改正

道路法施行令 政令

平成25年8月21日、閣議決定

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等) ←新設

第三十五条の二 法第四十二条第二項の政令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 道路の構造、交通状況又は維持若しくは修繕の状況、道路の存する地域の地形、地質又は気象の状況その他の状況(次号において「道路構造等」という。)を勘案して、適切な時期に、道路の巡視を行い、及び清掃、除草、除雪その他の道路の機能を維持するために必要な措置を講ずること。
 - 二 道路の点検は、トンネル、橋その他の道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物について、道路構造等を勘案して、適切な時期に、目視その他適切な方法により行うこと。
 - 三 前号の点検その他の方法により道路の損傷、腐食その他の劣化その他の異状があることを把握したときは、道路の効率的な維持及び修繕が図られるよう、必要な措置を講ずること。
- 2 前項に規定するもののほか、道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、国土交通省令で定める。

29

道路法施行規則

省令

平成26年3月31日公布
平成26年7月1日施行

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

第四条の五の二 令第三十五条の二第二項の国土交通省令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの（以下この条において「トンネル等」という。）の点検は、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、**近接目視**により、**五年に一回の頻度**で行うことを基本とすること。
- 二 前号の点検を行ったときは、当該トンネル等について**健全性の診断**を行い、その結果を**国土交通大臣が定めるところにより分類**すること。
- 三 第一号の点検及び前号の診断の結果並びにトンネル等について令第三十五条の二第一項第三号の**措置**を講じたときは、その内容を**記録**し、当該トンネル等が利用されている期間中は、**これを保存**すること。

30

- 省令(道路法施行規則)
トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの
- 省令に基づき点検する施設
道路トンネル、道路橋、シェッド・大型カルバート、横断歩道橋・門型標識
- なお、罰則規定なし

1. 道路トンネル
トンネル本体及びトンネル内に設置されている附属物を取り付けるための金属類やアンカー等(「道路トンネル」)。
2. 道路橋
支間2.0m以上の橋、高架の道路等(「道路橋」)。
3. シェッド、大型カルバート等
ロックシェッド、スノーシェッド、大型カルバート等(「シェッド、大型カルバート等」)において重要性を鑑み定期点検が必要なもの。
大型カルバートは、内空に2車線以上の道路を有する程度の規模のカルバートを想定。
4. 横断歩道橋
横断歩道橋
5. 門型標識等
大型の道路標識及び道路情報提供装置(「門型標識等」)。
門型標識等とは、門型式(オーバーヘッド式)の道路標識、道路情報提供装置(収集装置含む)を想定

31

平成26年3月31日告示
平成26年7月1日施行

トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、同表に掲げる区分に分類すること。

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。

32

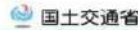
インフラ長寿命化基本計画等の体系(イメージ)



出典：インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議(平成25年11月29日)(内閣官房HP)

33

国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画) 概要



○「社会資本メンテナンス元年」の成果や課題を踏まえ、インフラ長寿命化基本計画に基づく行動計画をとりまとめ
 ○将来にわたる必要なインフラ機能の発揮に向けた取組により、メンテナンスサイクルを構築・継続的に発展
 ○国民の安全・安心の確保、トータルコストの縮減・平準化、メンテナンス産業の競争力確保の実現

1. 国交省の役割
 ○各インフラに係る体制や制度等を構築する「所管者」としての役割 ○インフラの「管理者」としての役割

2. 計画の範囲
 ○対象: 国交省が制度等を所管する全ての施設
 ○期間: 平成26～32年度(2014～2020年度)

3. 中長期的なコストの見直し
 ○維持管理・更新等の取組のため、施設の実態の把握や個別施設計画の策定により、中長期的な維持管理・更新等のコストの見直しをより確実に推進する必要

4. 現状・課題と取組の方向性

現状と課題	必要施策に係る取組の方向性	具体的な取組の例
点検・診断・修繕・更新等 ○点検対象施設以外の対応 ○人口減少等の社会構造の変化への対応 ○技術力有する職員の不足 ○取組の重要な実施に必要な予算の確保 ○点検・診断等の担い手の確保	○全施設のメンテナンスサイクルの構築 ○施設の実態性、対応内容等の再検討 ○相談窓口機能、研修・講習の充実 ○交付金等による支援の継続・充実 ○入札契約制度等の見直し	○基準額に基づく適時・適切な点検・診断 ○個別施設計画に基づき修繕・更新・集約等 ○地体職員を対象とする研修の充実・継続 ○防災・安全交付金等による取組の支援 ○適正価格等の設定、発注ロットの最適化
基準額の整備 ○基準額的位置づけが不明確 ○新たな技術・知見が未反映	○基準額の体系的整備 ○新たな技術や知見の基準額への反映	○位置付けを明確にした全基準額の見直し ○適時・適切な基準額の改定
情報基盤の整備と活用 ○台帳等の不備・未整備 ○情報の活用に向けた統一的管理が不十分	○点検・修繕等を通じた情報収集 ○情報の蓄積、地体も含めた一元集約	○データベースの構築・改良、情報の蓄積・更新 ○関係者による情報の共有
個別施設計画の策定 ○計画未策定の施設が存在 ○記載内容にバラツキ	○計画策定の推進と内容の充実	○計画策定対象の拡大 ○手引き等の整備・提供、交付金等による支援
新技術の開発・導入 ○現場ニーズと技術シーズのマッチングが不十分 ○新技術の特性(適用条件等)が不明確	○産学官の連携とニーズ・シーズのマッチング ○新技術を活用できる現場条件などの明確化	○ニーズを明確にした公募等による現場実証・評価 ○点検・診断技術の特性を踏まえた維持管理支援サイトによる新技術の現場導入支援
予算管理 ○非計画的な投資 ○対策費用を踏まえた財源が未確保	○トータルコストの縮減・平準化 ○受益と負担の見直し	○個別施設計画に基づく計画的な対策 ○更新投資の財源確保に向けた検討
体制の構築 ○技術者の技術力の評価が不十分 ○地体単独での対応が困難 ○国民等の利用者の関与が不十分	○資格制度の充実、高度な技術力を有する技術者の活用 ○関係者間の相互連携体制の構築 ○国民等の利用者の理解と協働の推進	○民間資格の評価、国の職員等の派遣 ○関係者からなる組織による市町村への支援 ○現地実等による広報活動
法令等の整備 ○点検等の法令等の位置づけが不明確	○責務の明確化、社会構造の変化への対応	○維持・修繕の責務明確化

5. その他
 ○計画のフォローアップにより、取組を充実・深化 ○ホームページ等を通じた積極的な情報提供

詳細は国土交通省HP内参照: http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/sosei_point_mn_000003.html

4. 個別施設計画の策定・推進(1/3)

～平成25年度 (2013年度)	平成26年度 (2014年度)	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 (2019年度)	平成32年度 (2020年度)
○基本計画ロードマップ 【個別施設毎の長寿命化計画策定】							
未策定の施設の計画策定を推進 点検・診断結果や維持・更新状況等をふまえ、計画を更新							
① 道路 【道路施設の一部】 所管者としての取組							
地方公共団体等(「個別施設計画(道路橋長寿命化修繕計画等)の策定・実行」について、「1. 点検・診断/修繕・更新等」○交付金等による支援)のとり組み 国土の橋梁(1.5m以上)の個別施設計画(道路橋長寿命化修繕計画)を策定							
1.5m未満の橋梁、トンネル、大型の構造物についても、個別施設計画の策定を推進							
事業者としての取組							
トンネルについて個別施設計画を策定							
大型の構造物について個別施設計画を策定							

出典: 国土交通省 インフラ長寿命化計画(行動計画) 工程表(平成26年5月21日、国土交通省)

◆長寿命化修繕計画の策定

**橋梁の長寿命化修繕計画
2013年度版**

平成25年10月
中国地方整備局
道路保全企画G

◆道路橋のメンテナンスサイクルの構築

前年度の定期点検、診断結果等を踏まえ、年度当初に長寿命化修繕計画を見直し、この計画に基づく、点検、診断、措置、記録を行う道路橋のメンテナンスサイクルを確実に実施

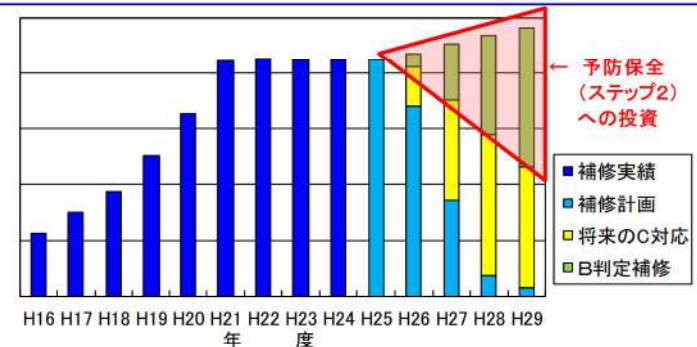
(1) 計画対象橋梁と計画期間

- ・現在管理している中国地方整備局管内の橋長2m以上の橋梁3,138箇所を対象。
- ・計画期間は5箇年間
- ・定期点検により毎年新たに対策が必要な損傷が発見されるため、最新の点検結果に基づき毎年度見直し(フォローアップ)を実施
- ・今回は、平成25年度～29年度の計画

(2) 2013年度版の概要

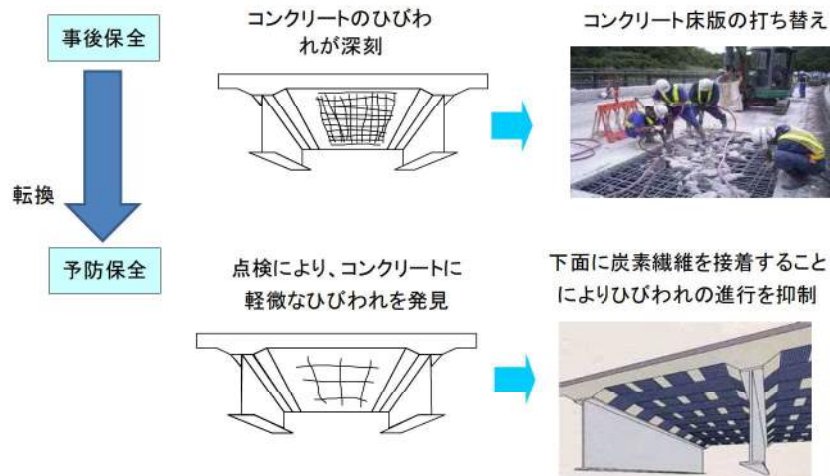
橋梁補修の基本方針に基づき、定期点検、補修、架替の選択とその予定時期を策定

	H25 計画	H26 計画	H27 計画	H28 計画	H29 計画
点検計画橋梁箇所数	710	610	555	556	700
補修計画橋梁箇所数	167	145	68	15	6
架替計画橋梁箇所数	12	0	3	0	0



◆橋梁保全への取組

(1)「事後保全」から「予防保全」への転換



38

(3)早期補修に向けた取り組み

＜橋梁補修の基本方針＞

判定後の対策目標期間を設定し、「先送り」がないよう早期補修に努め

- ①定期点検の対策区分判定に応じて対策
- ②緊急対応の必要があるE判定橋梁…損傷発見後直ちに緊急対応、1～2年以内を目途に恒久的対策
- ③速やかに補修を行う必要があるC判定橋梁…4年以内(次回定期点検まで)を目途に対策
- ④詳細調査の必要があるS判定橋梁…必要となる詳細調査等を実施、対策区分の再判定(B判定又はC判定)、その区分に応じた対策
- ⑤当面、C・E判定橋梁の対策を推進。今後の点検で新たに判定されるC・E判定橋梁の対策状況を踏まえたうえで、状況に応じて補修を行う必要があるB判定橋梁の対策

(4)記録の一元管理と活用

- ・点検結果、詳細調査結果、補修・補強履歴データ等を橋梁管理カルテにて一元管理
- ・長寿命化修繕計画の策定、損傷傾向の分析、劣化予測の検討、補修・補強等の対策効果の検証などに活用

39

3. 道路保全のための具体的な取組事例

『道路メンテナンス会議』の設置

地方公共団体の三つの課題(人不足・技術不足・予算不足)に対して、国が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

会議設置の背景

- 急速に進む施設の高齢化
- 国、地方とも厳しい財政状況の中、道路施設の補修や更新への的確な対応が必要
- 的確に対応を進めるために、国全体として実態の把握、計画的な補修・更新が必要

会議の役割

- 道路法第28条の2(道路の管理に関する協議会の設置)に規定の「協議会」に位置付け
- 各道路管理者が相互に連絡調整を行うことにより、円滑な道路管理を促進し、道路施設等の予防保全・老朽化対策の強化を図る

会議の内容(審議事項等)

- (1)道路施設の維持管理等に係る情報共有・情報発信に関すること
 - 課題の共有(技術者・技術力、関係機関調整、対応方針)
 - 国民・道路利用者等の理解・協働の取り組みに向けた情報発信
- (2)道路施設の点検、修繕計画等の把握・調整に関すること
 - 点検(点検方針、業務の発注、優先順位検討など)
 - 修繕計画等の把握・調整(情報の収集・管理(DB)、緊急輸送道路等の修繕の優先順位、修繕時の代替路線、状況を踏まえた必要な措置の検討など)
- (3)道路施設の技術基準類、健全性の診断、技術的支援等に関すること
 - 技術基準、点検要領の講習・修得等
 - 適切な健全度の診断に関する情報共有、技術的支援
 - 代行制度に関する情報共有

会議の構成員等

- 道路管理者：国(県内事務所)、県、市町村、NEXCO、道路公社等
- 会長：直轄代表事務所長
- 事務局：直轄代表事務所、県、NEXCO等
- 技術相談窓口：直轄代表事務所

参考：中国地整の既取組

- 【継続中】
- 点検技術の普及
 - 講習会、合同点検など
 - 重傷損傷への技術支援
 - 現地調査、対策方針の助言等
 - 整備局策定の技術資料の情報提供(貸与)

40

41

道路メンテナンス会議の開催状況

中国地方整備局

開催概要

	会議名	開催日	会長	メンバー
鳥取県	鳥取県道路メンテナンス会議	H26. 5.19 H26.10.17 H26.12.25	鳥取河川国道事務所長	国、鳥取県、NEXCO西日本、県内19市町村、鳥取県建設技術センター
島根県	島根県道路メンテナンス会議	H26. 5.27 H26.10.23 H27. 1.8	松江国道事務所長	国、島根県、NEXCO西日本、県内19市町村、島根県建設技術センター
岡山県	岡山県・道路メンテナンス会議	H26. 5.16 H26.10.16 H27. 1.9	岡山国道事務所長	国、岡山県、岡山市、NEXCO西日本、本四高速、県内26市町村、岡山県建設技術センター
広島県	広島県道路メンテナンス会議	H26. 6.30 H26.10.24 H26.12.25	広島国道事務所長	国、広島県、広島市、NEXCO西日本、本四高速、広島県道路公社、広島高速道路公社、県内21市町、広島県土木協会
山口県	山口県道路メンテナンス会議	H26. 5.29 H26.10.15 H27. 1.14	山口河川国道事務所長	国、山口県、NEXCO西日本、県内19市町、山口県建設技術センター

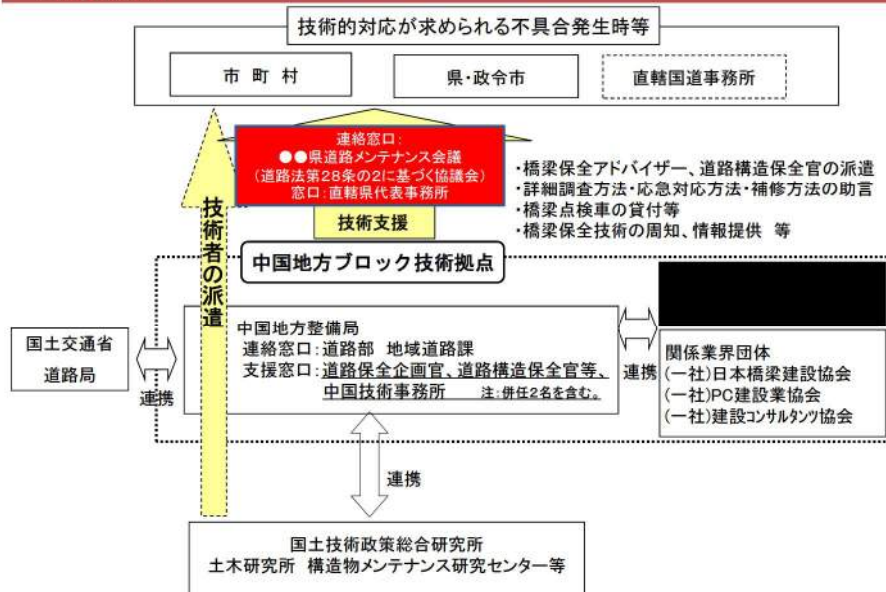
主な内容

- ▶ 優先順位の考え方に基づき、5年間の定期点検計画を策定
- ▶ 要領の運用方法や技術支援、発注支援のあり方等について意見交換
- ▶ 課題への対応方針、具体的な支援策等について、検討

【開催状況：岡山県・道路メンテナンス会議】



技術支援体制



技術レベルに合わせた研修の実施

【研修の充実】

○橋梁、トンネル等の点検に関する研修について、**初級、中級、特論の3種類**を実施予定

<初級>

- ・地方公共団体の職員の技術力育成のため、点検要領に基づく点検に必要な知識・技能等を取得するための研修。
- ・H26年9月から、全国の地方整備局等で開催し、H26本年度は約30数回開催（約1,000名が受講 うち地方公共団体職員：800名）
- ・民間技術者を対象とした講習会に国としても協力

<中級>

- ・直轄国道の点検・修繕に必要な知識・技術を取得するための研修
- ・本年11月に、国土交通大学校で実施予定

<特論>

- ・専門的知識を有する職員の育成のため、三大損傷の発生メカニズム、対応等を取得するための研修
- ・本年度中に実施予定（詳細検討中）

○平成26年度から、5年間の受講目標人数を**5,000人**と想定

メンテナンスサイクルを回す仕組み（支援）～国民の理解～

現地見学会等を実施し、老朽化の現状や対策への国民の理解を促進

『現地見学会の開催』

○大学等と連携し、橋梁の現地見学会等を実施することによって、地域住民、学生等の理解を促進

【平成26年 第1回福井県道路メンテナンス研修】
 ・開催日：平成26年度5月29日(木)
 ・参加者：近畿地方整備局福井河川国道事務所、中日本高速道路金沢支社、福井県内各土木事務所、福井県内各市町、福井県建設技術センター、(公財)福井建設技術公社、福井大学【46名出席】その他3社(福井新聞、建設工業新聞、福井テレビ)

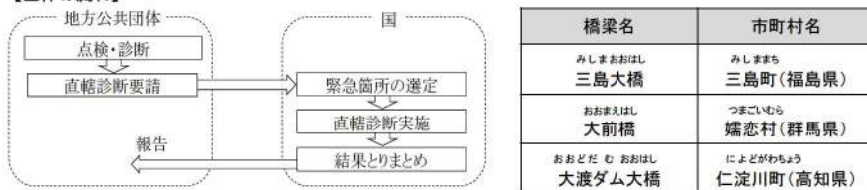


『道路メンテナンス技術集団』による『直轄診断』

地方公共団体への支援策の一つとして、緊急かつ高度な技術力を要する可能性が高い下記の3橋梁について直轄診断を試行的に実施

直轄診断：「橋梁、トンネル等の道路施設については、各道路管理者が責任を持って管理する」という原則の下、それでもなお、地方公共団体の技術力等に鑑みて支援が必要なもの（複雑な構造を有するもの、損傷の度合いが著しいもの、社会的に重要なもの、等）に限り、国が地方整備局の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」を派遣し、技術的な助言を行うもの。

【全体の流れ】



橋梁名	市町村名
みしまおおほし 三島大橋	みしままち 三島町(福島県)
おおまえはし 大前橋	つまごいもろ 碓氷村(群馬県)
おおどだむ おおほし 大渡ダム大橋	にやどがわちよう 仁淀川町(高知県)



46

Thanks for your attention



47