

**(参考資料)**  
**道路の老朽化対策の本格実施**  
**に関する提言(骨子案)**

---

# 国土交通省令・告示について

橋梁、トンネル等については、国が定める統一的な基準によって、5年に1度、近接目視による全数監視を実施

全国の橋梁等の健全度を把握し比較できるよう、統一的な尺度で健全度の判定区分を設定

## 現状の問題点

- 道路管理者によって点検方法が異なったり、点検を実施していない、実施している場合でも、遠望目視など、点検の質に課題
- 道路管理者によって判定区分が異なるため、各構造物の状態比較が困難

## 新たな対応案

- 橋梁、トンネル等は、**全数監視（5年に1度、近接目視）**を国土交通省令で規定
- 全国統一の**4段階の判定区分**を設定『道路インフラ健診』

## 国土交通省令及び告示（一部抜粋）

（道路の維持又は修繕に関する技術的基準等）

- 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。

判定区分		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

# 地方公共団体に対する財政的支援について

点検を適正に実施している地方公共団体に対し、健全度や重要度に応じた交付金の重点配分や、複数年にわたり集中的に実施する大規模修繕・更新を支援する補助制度を検討

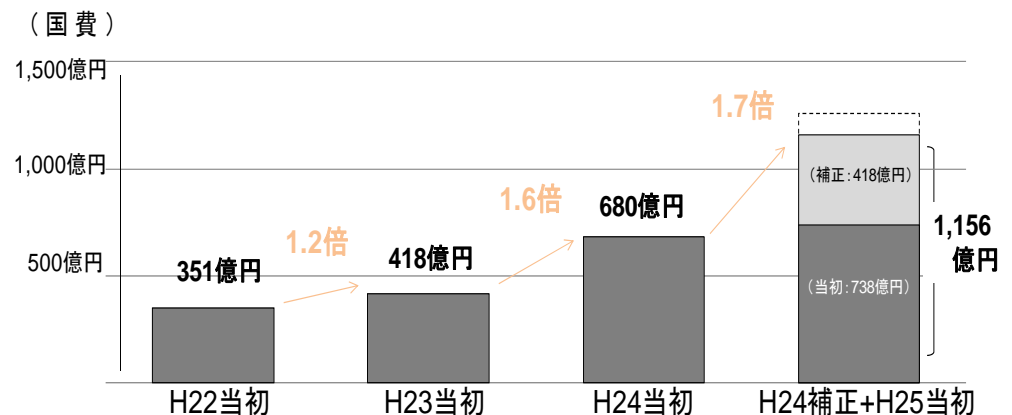
## 現状の問題点

- 橋梁等の修繕費用は増加する一方、交付金の全体額はほぼ横ばいで推移
- 限られた予算を効率かつ効果的に用いるためには、健全度や重要度（緊急輸送道路・跨道橋・跨線橋等）の高い箇所に、今まで以上に資源を投入する必要
- 現行の防災・安全交付金では、複数年にわたり集中的に実施する大規模修繕・更新事業への支援が困難

## 新たな対応案

- 防災・安全交付金については、定期点検結果に基づく橋梁等の修繕・更新事業などに特化した整備計画に対して重点配分
- 健全度や重要度に応じた交付金のさらなる重点配分
- 複数年にわたり集中的に実施する大規模修繕・更新を支援する補助制度を検討

## 橋梁修繕関係の予算が年々増加 (交付金による執行等)



- ・計数は社会資本整備総合交付金および防災・安全交付金、地域自主戦略交付金の総額。
- ・H22、H23、H24は、各年度の交付金執行調査による。
- ・H25は、橋梁修繕関係等に特化した整備計画(72計画)に対する配分額の合計値。
- ・H25については、橋梁修繕関係等に特化した整備計画(72計画)以外の整備計画の中で実施するものもある

# 『地域メンテナンス協議会(仮称)』について

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、『地域メンテナンス協議会(仮称)』を設置

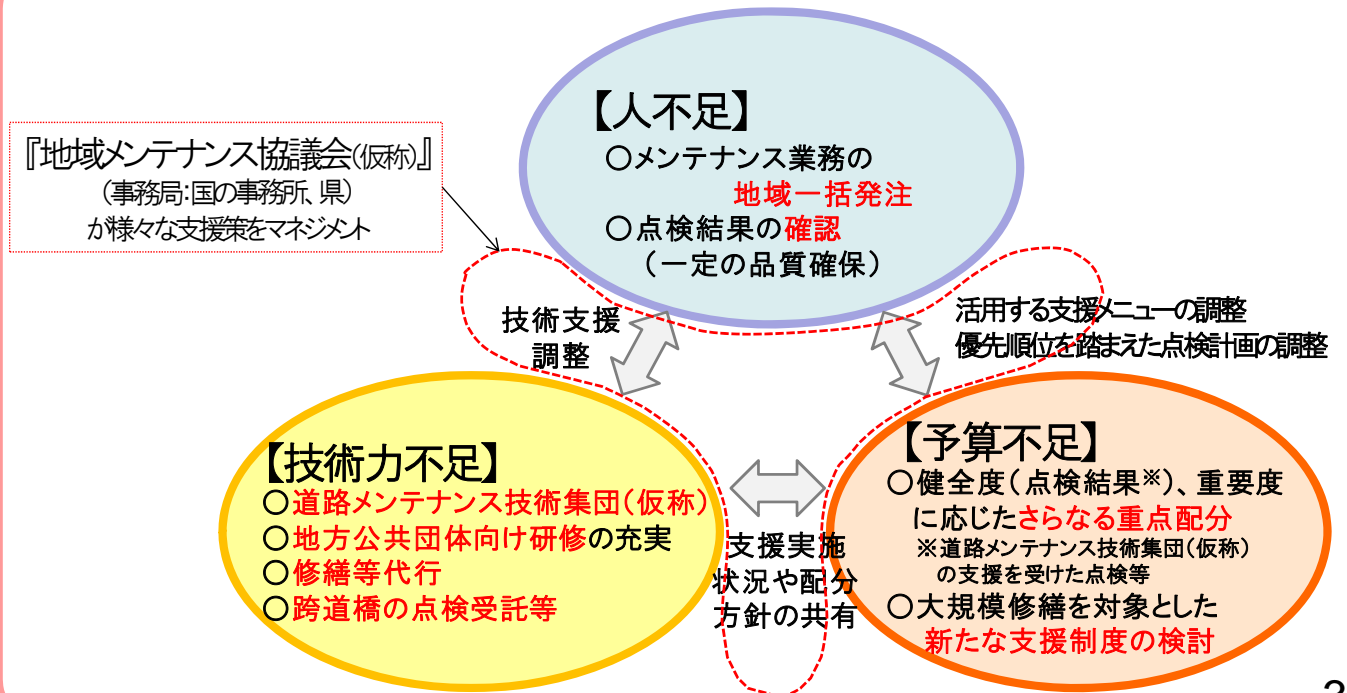
## 現状の問題点

- 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**妥当性確認**ができない、適切な修繕等が**実施できない**

## 新たな対応案

- 国が各都道府県と連携し、『**地域メンテナンス協議会(仮称)**』を設置
- メンテナンス業務の**地域一括発注**を実施
- 『**道路メンテナンス技術集団(仮称)**』の技術支援調整を実施するなど、各種支援制度の活用・調整等を**協議会がマネジメント**

## メンテナンスを回す仕組みの概念図



# 『道路メンテナンス技術集団（仮称）』について

橋梁等の点検・診断等に関して、社会的に影響の大きな路線や構造が複雑な施設等について、『道路メンテナンス技術集団（仮称）』を派遣し、技術的支援の体制や制度を構築。さらに、支援結果等を記録。その際、財政的支援も含めて国が支援

## 現状の問題点

- 現状は、地方公共団体における**不具合発生時に措置等の技術的助言を実施**している
- 職員派遣、対応**記録の保存等の体制が不十分**であり、今後の地方公共団体からの支援要請の増加が予想され、十分な対応が困難

## 新たな対応案

- 各地方整備局に『**道路メンテナンス技術集団（仮称）**』を設置。社会的に影響の大きな路線や構造が複雑な施設等の技術的支援のため、実施要領を策定し、支援要請手続き、派遣、記録、措置の実施等について、システムとして確立
- チームのメンバーとなる**道路構造保全官**を平成26年度より全国16名から**62名に拡充し体制を強化**予定

## 技術的支援の事例

橋梁名：原田橋  
管理者：浜松市



- H24.4.20 浜松市が橋梁の一部に変状を確認し、浜松河川国道事務所へ技術支援要請
- 4.24 原田橋通行止め(メインケーブル損傷発見)
- 5. 2 天竜川原田橋対策(PT)設立
- 5.10 国総研・土研の現地派遣
- 6.25 交通開放(重量制限8tで通行規制を実施)

# 幹線道路ネットワーク等に架かる橋への対応について

重要性、緊急性の高い橋梁等は、利用状況を踏まえた集約化・撤去を進めつつ、必要に応じて、国や高速道路会社等が定期点検や修繕等を代わりに行う(高速道路などの幹線道路ネットワークや新幹線等の主な鉄道ネットワークに架かる橋等)

## 現状の問題点

- 高速道路の跨道橋では、交通量が少ない等の理由から、各管理者における維持管理の優先度が低く、**点検が実施されていないものがある**
- 交差する道路の管理者と**跨道橋等の管理状況を共有できていない**

## 新たな対応案

- 『地域メンテナンス協議会(仮称)』を活用し、利用状況を踏まえた**撤去等を進めつつ、措置状況を共有**
- 定期点検や修繕等が実施困難な地方公共団体に対して、**必要に応じて、国や高速道路会社等が定期点検や修繕等を代わりに行う**

## 幹線道路ネットワーク等に架かる橋

下側 \ 上側	合計	【単位:橋】					
		高速会社	国	都道府県	政令市	市町村	その他 <sup>※1</sup>
高速道路	5,679	1,157	134	367	410	2,493	1,118
新幹線	443	45	66	63	42	227	—

※1 その他:農道、林道、鉄道等

(H26.3時点 道路局調べ)

## ○跨道橋に関する連絡協議会

47都道府県において高速道路会社と跨道橋管理者が参加する協議会を開催

- ・点検結果、補修状況等の情報共有
- ・点検及び点検結果に基づく補修等の実施計画の調整

# 地方公共団体を対象とした研修の充実について

メンテナンス体制を強化するため、地方公共団体の職員や民間企業の社員も対象とした研修を充実

## 現状の問題点

- 地方公共団体の技術力が不十分
- 研修のカリキュラムが体系化されていない(地方整備局等が各々実施)
- 現在、技術事務所等において年間約400人を対象に研修を実施しているが、**地方公共団体からは更なる実施を求める声**がある。

## 新たな対応案

### ○点検（維持管理関係）研修

橋梁、トンネルの維持管理に関する研修については、**初級、中級、特論**の3段階を準備し、研修を実施

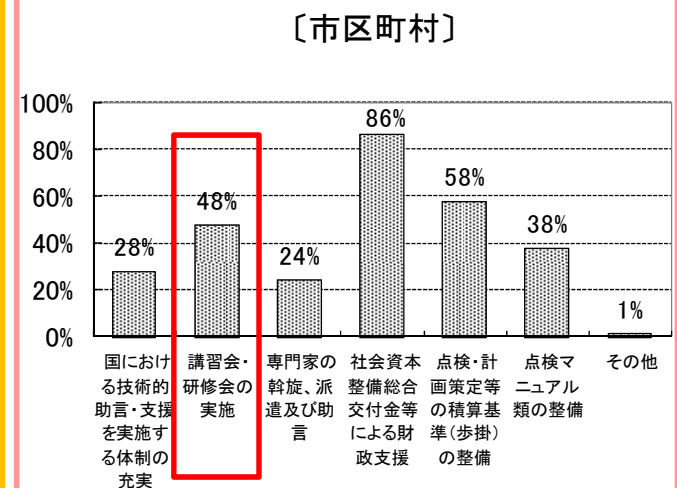
(初級) 各地方整備局技術事務所において、地方公共団体の受け入れ枠を確保し、実務的な点検の実施に重点を置いた研修を実施。(1000人×5年間)

(中級) 国土交通大学校において、直轄国道の点検・修繕等が実施できるレベルの研修を実施

(特論) 国土交通大学校において、疲労、塩害、アルカリ骨材反応などの特殊現象について、その発生や対応を理論を含めて研修を実施

※中級・特論は地方公共団体も受講可能

## 国に求める支援内容



※ 複数回答有(有効回答数1,630)

出典:道路局調べ(H24.7)