

# 3) 道路を守る

## ～道路の維持管理～

道路を守るという政策目標は、

- ・すべての橋梁の内、健全な状態になっている割合がどうなっているか（指標－8）
- などで評価する。

### 【指標－8】道路構造物保全率(橋梁・舗装) (→58頁)

定義：橋梁に関する道路構造物保全率：直轄国道における橋梁のうち、今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階で、予防的修繕が行われている延長の割合  
 舗装に関する道路構造物保全率：直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる舗装の状態(MCI>4.0)の延長の割合

【橋梁】 中期的な目標：長期的に100%を目指し、平成19年度までに約93%まで向上させる

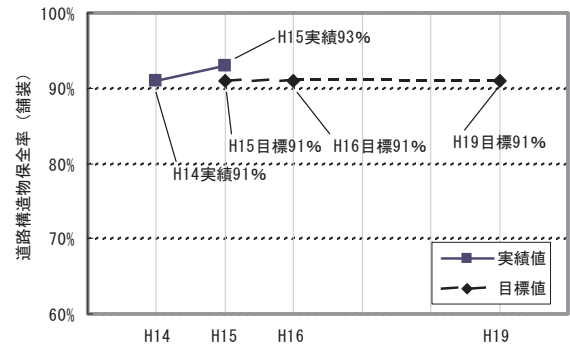
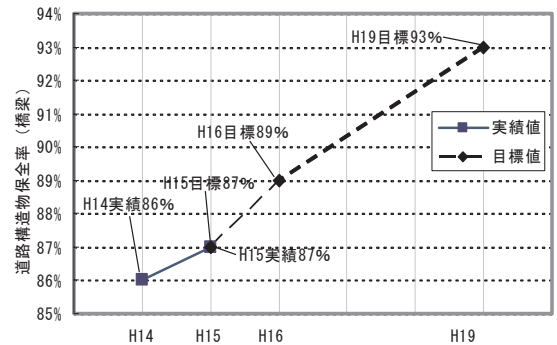
【舗装】 中期的な目標：今後とも、現状の水準を維持する

#### ■橋梁の健全性を向上させるための補修を推進

橋梁の予防的保全を推進した結果、目標を達成。引き続き橋梁の予防的修繕をより強力に推進。

#### ■快適で、より安定した道路サービスを提供

現状の水準を維持の目標に対しわずかに上昇。引き続き、安全で走りやすい舗装を維持。



### 【指標－9】災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

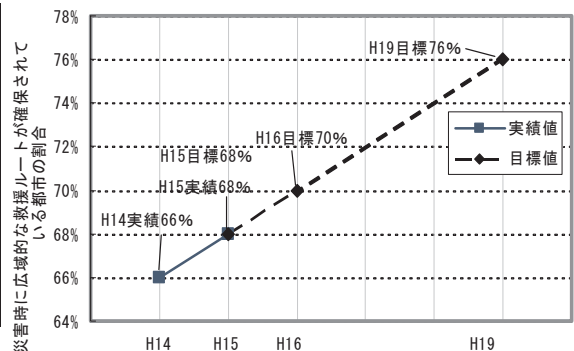
(→62頁)

定義：地域の生活の中心の都市のうち、隣接する中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市の割合

中期的な目標：長期的に概成することを目標に、平成19年度までに約76%まで向上

#### ■災害時の緊急活動を支援するルートを確認する

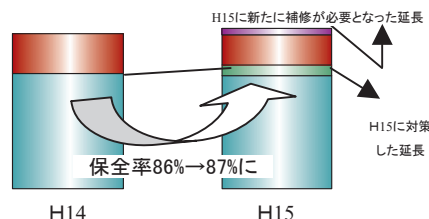
防災・震災対策により安全安心を確保。



(参考：維持修繕費 2,625億円 [平成16年度])

## 橋梁の健全性を向上させるための補修を推進

橋梁の予防的保全を推進した結果、目標を達成。引き続き橋梁の予防的修繕をより強力に推進。



### (1) 指標の動向

■ **更新時代において、道路構造物の安全性の確保が重要**

20年後には、国が管理する国道（直轄国道）における供用後50年以上経過した橋梁数は約9倍に増加し、道路構造物を健全な状態に保つことは、道路構造物の安全性を確保する上で重要。（図8-1）

■ **予防的修繕（劣化が進行して構造物に大きな損傷が発生する前に行う適切な修繕）の推進により、道路構造物保全率（橋梁）は向上し目標を達成**

平成15年度は約44kmの橋梁において保全対策を実施し、橋梁点検の結果、平成15年度実績において、保全率は前年度比で1.4%向上し、目標値の87%を達成。

■ **平成16年度においては、中期の目標の達成に向け、さらに保全率の向上を図る**

### (2) 達成度報告（昨年度の成果）

■ **中国地方では保全率が大幅に向上。しかし、東北地方においては保全率が低下**

保全率が著しく低かった中国地方整備局管内において、重点的に予算を配分した結果、保全率は約52%（平成14年度）から約62%（平成15年度）へと大幅に改善。（表8-1）

一方、東北地方整備局管内においては、新たに対策を要する橋梁延長約10kmが増加したため対策が追いつかず、保全率は約92%（平成14年度）から約84%（平成15年度）へと大幅に低下。（表8-1）

■ **データに基づく効果的な修繕へ向けた基盤の構築に着手**

点検結果・補修履歴をカルテとして統一的に保存すること、損傷程度の評価とその対策の区分等を規定した橋梁点検要領を策定（平成16年3月）。これにより、劣化進行の予測向上を図るとともに、予防的修繕の効果的実施へ向けた環境を整備した。

### (3) 業績計画（今後の取組み）

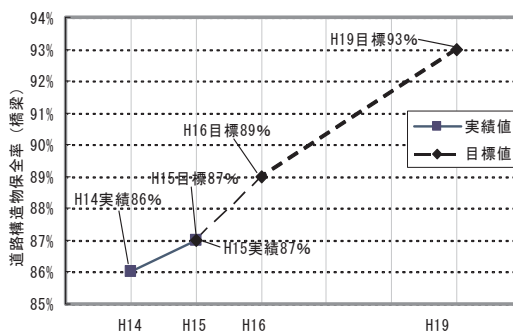
■ **予防的修繕を重点的に進めることにより、橋梁の健全度の向上を推進**

点検結果に基づき、対策を要する橋梁について、ライフサイクルコストを考慮し、予防的修繕を推進する。特に、三大損傷要因（疲労、塩害、アルカリ骨材反応(ASR)）については、対策の進捗状況についてマネジメントを重点的に実施する。（図8-2）

■ **データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発及び体制整備の推進**

道路管理において橋梁等の道路構造物を道路資産ととらえ、その損傷・劣化を将来にわたり把握することにより最も費用対効果の高い維持管理を行うために必要となる、損傷原因別の理論的な健全度評価及び劣化予測手法の開発等を推進する。

平成14年度実績	橋梁 86%
平成15年度	実績 橋梁 87%
	目標 橋梁 87%
中期的な目標	橋梁 長期的に100%を目指し、平成19年度までに約93%まで向上させる
平成16年度の目標	橋梁 89%



担当：道路局 国道・防災課

(1) 指標の動向

我が国の社会資本は、戦後から高度成長期にかけて集中的に整備されており、その結果として、高度成長期に建設された道路構造物が、橋梁で全体の約4割を占めている。

高度成長期に大量に建設された道路構造物が更新の時代を迎え、20年後には、供用後50年以上経過した橋梁数は、今の約9倍にもなる。

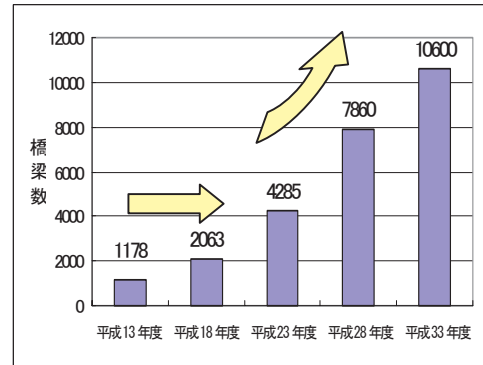


図 8-1 建設後 50 年以上の橋梁数の推移

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

10年を経過して「速やかに補修する必要がある」段階に至った橋梁延長が増大。平成15年度は速やかに補修する必要がある延長約190kmのうち約40kmについて対策を実施した結果、保全率の目標を達成した。

橋梁建設後の経年等により平成15年度に新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長は全国で約30km（293橋梁）増加。今後はさらに橋梁の更新時代を迎えるにあたり、さらなる対策を要することが予想される。

表 8-1 橋梁延長及び対策不要橋梁延長（地方整備局等別：橋長15m以上対象）

	平成14年度			平成15年度				
	延長15m以上の橋梁総延長 (km)	「速やかに補修する必要がある」との判定とならない段階の橋梁延長 (km)	構造物保全率 (%)	延長15m以上の橋梁総延長 (km)	「速やかに補修する必要がある」との判定とならない段階の橋梁延長 (km)	構造物保全率 (%)	新たに要対策箇所となった橋梁	
							延長 (延長)	数 (箇所)
北海道	192.3	190.1	98.9%	193.7	191.8	99.0%	1.2	19
東北	101.4	92.9	91.6%	104.7	88.4	84.4%	10.3	123
関東	138.6	113.2	81.7%	138.8	113.5	81.8%	0.8	6
北陸	76.2	65.7	86.2%	77.8	69.9	89.8%	1.0	10
中部	203.9	171.0	83.9%	208.1	184.1	88.5%	3.3	22
近畿	159.7	132.2	82.8%	157.3	132.3	84.1%	5.4	36
中国	96.8	49.9	51.5%	104.7	65.2	62.3%	3.6	39
四国	56.4	52.9	93.8%	62.8	58.7	93.3%	0.8	16
九州	93.0	88.5	95.2%	96.2	91.5	95.1%	1.1	17
沖縄	14.8	13.3	89.9%	14.5	13.0	89.7%	0.4	5
全国計	1,133.1	969.7	85.6%	1,158.7	1008.3	87.0%	27.9	293

## 【道路を守る ～道路の維持管理～】

### (3)業績計画(今後の取組み)

- 三大損傷要因(疲労、塩害、アルカリ骨材反応)に対する補修・補強工法等の合理化を推進
- ライフサイクルコストを考慮した予防的修繕の推進
- データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発や体制の整備
  - ・ 橋梁管理カルテを作成し、橋梁の点検結果、補修履歴を統一的に記録
  - ・ 客観的で、一貫性のある点検・評価を実施するための人材の育成
  - ・ 補修、補強工法の事例収集及び標準化

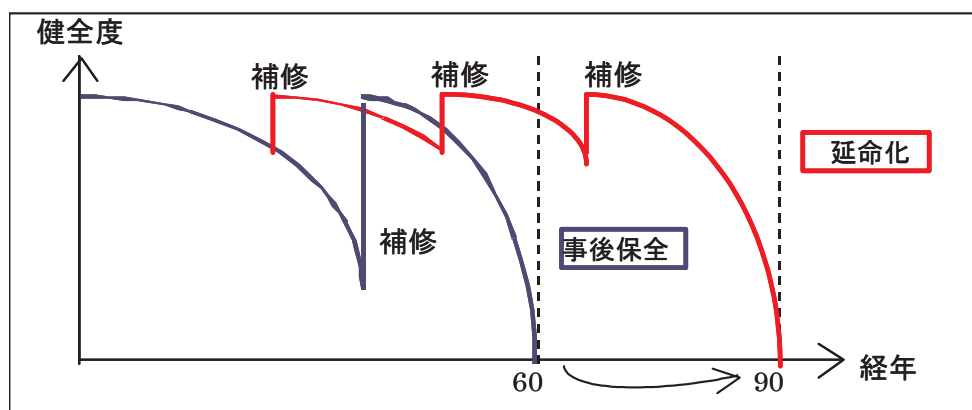


図 8-2 橋梁延命化のイメージ（延命化により平均寿命を 60 年から 90 年に）

#### 【関連する平成 16 年度の主な施策】

- 道路構造物の点検・検査に関する技術者の育成
- 損傷原因別（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）の健全度評価、劣化予測手法の検討 等

【舗装】

**快適で、より安定した道路サービスを提供**

～ 現状の水準を維持の目標に対しわずかに上昇。引き続き、安全で走りやすい舗装を維持。

■安全で快適な道路交通環境の提供のために、  
道路舗装の性状を評価。

道路構造物保全率（舗装）は、現状の水準（91%）を維持する目標に対し、平成 15 年度は 93%と現状の水準を維持している。平成 16 年度は、中期的な目標である 91%の維持を目標とする。

平成 14 年度実績		舗装 91%
平成 15 年度	実績	舗装 93%
	目標	現状の水準を維持
中期的な目標		今後とも現状の水準を維持する
平成 16 年度の目標		現状の水準を維持

【現況と目標】

