

## 地方自治体から寄せられた主な意見と意見に対する考え方

注) 本整理は、令和6年1月26日から2月26日まで行った意見照会のうち、主な意見を以下に抜粋したものです。

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 健全性の診断の区分を行うにあたって、「どのような状況に対してどのような状態になる可能性があるのか」の技術的な評価を行い、その結果を記録することが必要なのか。</p>	<p>法定点検制度の技術的基準を定めた道路法施行規則（昭和27年八月一日建設省第二十五号）の改正条文には、健全性の診断を行い、その結果を告示に定める「健全性の診断の区分」の定義に従って分類することとされています。</p> <p>ここで、告示に定める「健全性の診断の区分」は、定義されているとおり、点検の結果、道路管理者がその施設についてどのような措置を行うものとして扱うとするのかという観点での分類区分となっています。</p> <p>法定点検の趣旨からは、道路管理者が次回定期点検を行うまでの間にその施設にどのような措置を行うこととするのかを判断するためには、点検で把握された施設の状態も用いて、その施設が次回の点検までの間に遭遇する可能性がある状況においてどのような状態となる可能性があるのかについての検討が一般には不可欠と考えられ、これまでの定期点検においても健全性の診断の区分の決定にあたっては、このような見立てが最低限行われていたと考えられます。</p> <p>そして、そのような評価の結果は、将来の効率的な維持管理にも重要な情報であると考えられることから、今回の改定ではそれらの記録が残せるように様式を変更したものです。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 想定する状況として、道路橋であれば、活荷重、地震、豪雨・出水が示されているが、規模の目安がないと、これらの状況に対してどのような状態となるのかの技術的な評価がばらつくのではないか。</p> <p>○ 構造計算しないと評価できないのではないか。主観的な評価では結果がばらつくのではないか。</p>	<p>「どのような状況に対してどのような状態となる可能性があるのか」の技術的な評価については、法定点検を行うに足ると認められる程度の知識と技能を有する者が、近接目視を基本として得られる情報程度からその技術者の主観的評価と言える程度の技術的水準及び信頼性のものでよいこととなります。</p> <p>技術的評価を行うものの知識と技能に依存するため、その結果は評価するものによって異なってくることが想定されますが、道路管理者が必要な知識と技能を有すると判断したものによることでよいとされているものです。</p> <p>想定する状況としては、起こりえないとは言えないまでも通常の供用では極めて起こりにくい程度の重量の車両の複数台同時乗荷などの過大な活荷重状況、一般に道路管理者が緊急点検を行う程度以上の規模が大きく稀な地震、橋の条件によっては被災可能性があるような稀な洪水等の出水の状況のうち、立地条件から該当するものを想定することが基本と考えられます。</p> <p>以上の点については「道路橋定期点検要領（技術的助言の解説・運用標準）5.健全性の診断」の解説にも示されておりますので、参照してください。</p>
<p>○ 想定する状況として、横断歩道橋であれば、活荷重、地震が示されているが、どれぐらいの規模を想定すればよいか。</p>	<p>横断歩道橋の場合、活荷重としては、起こりえないとは言えないまでも稀な混雑状況として物理的には生じ得る程度に群衆が満載されたような状況、地震については、一般に道路管理者が緊急点検を行う必要があると考える程度以上の規模の比較的稀な地震を想定することが基本と考えられます。</p> <p>想定する状況については「横断歩道橋定期点検要領（技術的助言の解説・運用標準）5.健全性の診断の区分の決定」の解説にも示されておりますので、参照してください。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 想定する状況として、門型標識等であれば、暴風、地震が示されているが、どれぐらいの規模を想定すればよいか。</p>	<p>門形標識等における暴風の条件は、被災可能性があるような強い台風の影響を受けるような状況が目安となりますが、その形式や立地条件によっても構造や付帯施設に被害が生じる可能性は異なりますので、点検対象毎に稀な強風の影響としての想定はそれらも考慮して点検を行うものが適切に想定すればよいこととなります。なお、特殊な条件を想定した場合にはその旨を記録に残しておくことがよいと考えられます。地震については、一般に道路管理者が緊急点検を行う程度以上の規模が大きく稀な地震を想定することとなります。</p> <p>想定する状況については「門型標識等定期点検要領（令和6年3月、国土交通省道路局）5.健全性の診断の区分の決定」の解説にも示されておりますので、参照してください。</p>
<p>○ 小規模な橋でも様式1～様式3の項目全て記録する必要があるのか。省力化の観点からは一律にするのではなく、簡素化することも必要ではないか。</p>	<p>道路橋の状態は、規模や形式によらず、構造安全性の低下などによる道路の供用安全性に深刻な影響を与えうるものです。そのため、道路法上の道路橋については、2.0m以上のものについて等しく法令に基づく定期点検が行われることとされています。</p> <p>また、極めて小規模なものなど以外の道路橋は、「橋、高架の道路等の技術基準（道路橋示方書）」に規定されるように、橋全体の構造安全性が上部構造・下部構造・上下部接続部というそれぞれ大きく役割の異なる構造の組合せによって成立する点で共通しています。さらに、耐久性にかかわる特定事象等も多く、橋に共通的に該当するものであり、様式1～様式3の項目は大半の道路橋に共通かつ最低限の記録となっており、記録としての必要性は効率的な維持管理に資する目的からも規模による特段の差異はないと考えられます。</p> <p>これらも踏まえて、様式1～3には「健全性の診断の区分」の決定を行うために、最低限考慮されると考えられる情報を抽出して記録できるようにしたものです。</p> <p>一方、法定点検の趣旨からは、維持管理の合理化に資するといった目的で、橋の部材や部位に関する損傷や変状の情報を残すことまでは義務づけられておらず、これらを記録するための共通様式は定期点検要領とその付録には用意されていません。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ これまでよりも点検作業や記録作業が増え、省力化にならないのではないか。</p> <p>○ これまでよりも高度な技術力が求められることに変わったのではないか。</p>	<p>法定点検の趣旨からは、道路管理者が次回定期点検を行うまでの間にその施設にどのような措置を行うこととするのかを判断するためには、点検で把握された施設の状態も用いて、その施設が次回の点検までの間に遭遇する可能性がある状況においてどのような状態となる可能性があるのかについての検討が一般には不可欠と考えられ、これまでの定期点検においても健全性の診断の区分の決定にあたっては、このような見立てが最低限行われていたと考えられます。</p> <p>そして、そのような評価の結果は、将来の効率的な維持管理にも重要な情報であると考えられることから、今回の改定ではそれらの記録が残せるように様式を変更したものです。</p> <p>以上より、点検作業や記録作業は基本的にこれまでの法定点検の実態からは特段増えることはない想定しています。</p> <p>また、法令に求める「健全性の診断の区分」の決定の内容やそれらを適切に行うことができるために必要な知識と技能を有する者が定期点検を行うべきとの規定はその趣旨・内容ともに変更なく踏襲されており、求められる技術力に変更があったわけではありません。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 「どのような状況に対してどのような状態になる可能性があるのか」の予め設定された区分であるA,B,Cについて、判断の参考となる事例を示して欲しい。</p> <p>○ 判断できない場合の区分も設ける必要があるのではないか。</p>	<p>道路橋が構造安全性や供用安全性などの観点で、「どのような状況に対してどのような状態になる可能性があるか」は、同じ損傷の種類であったとしても、橋の部材配置や材料など多くの要因が複雑に影響するため一概に言うことはできないと考えています。すなわち、どの部材がどのような（変状が生じた）状態のときに、橋全体として、「どのような作用等の状況に対して、どのような状態となる可能性があるのか」の具体の例示を行ったり、判定基準のような定型を標準として示すことは困難です。</p> <p>そのため、法定点検においても、対象の橋の構造や材料あるいは環境や地盤など橋の性能に影響がある要素も考慮したうえで、確認される部材等の変状について、それらの影響を考えた場合に、「今後どのような作用を受けた場合に、どのような状態になる可能性があると言えるのか」について個別に評価する必要があると考えています。</p> <p>このとき、法定点検では、必要な知識及び技能を有する者が近接目視で得られる程度の情報を基本に推定した点検時点での橋の状態を主たる根拠として「今後どのような作用に遭遇したときに、橋がどのような状態となる可能性があるのか」を概略評価するものであり、区分を行う者の主観的評価として、もっとも当てはまると考えた区分に分類すればよいこととなります。</p> <p>なお、必要な情報が入手できないなどにより、どのような状態となる可能性があるのかの判断が難しい場合でも、定期点検の趣旨からは、それらも踏まえて安全側の評価を行うなど、最終的には「健全性の診断の区分」を道路管理者が決定する必要があります。</p> <p>健全性の診断の区分の決定にかかわる、特殊事情や前提条件などは所見として記録しておき、適切な維持管理につながるようにすることも重要と考えられます。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 古い基準で設計され、耐震化されていない橋梁はCとなるのか</p> <p>○ 損傷等が無い場合でも評価する必要があるのか。例えば、適用基準によってはCと判断することもあるのか。</p> <p>○ 竣工図や基礎地盤の状況等の既存資料がないものはどのように評価すればよいのか。復元設計などを行う必要があるのか。</p>	<p>設計基準は、それぞれの制定当時の目標を下回らないことを目的に、それぞれ設計に用いるべき照査方法や安全余裕、判定基準等が規定されています。そのため、それらを適用して完成した橋について、立地条件や構造形式、劣化や損傷の状態、地盤等の条件等によって、実際にはどれほどの安全余裕があるのかは様々です。古い基準で設計された橋だから耐震性が低いと一概に言えません。</p> <p>法定点検では、状態の把握や性能の見立てについて、知識と技能を有する者が近接目視を基本として得られる情報を元に、概略評価を行うものです。構造解析を行ったり、緻密な測量、あるいは高度な検査技術による状態等の厳密な把握を行ったりすることまでは必ずしも求められてはいません。</p> <p>そのため、適用基準や耐震補強等の対策の実施状況、これまでの供用されている実態なども考慮した上で、変状等が生じていればそれを考慮した現状に対して、想定する状況に対して、どのような状態となる可能性があるのか、既往の損傷事例なども参考にしつつ、評価すればよいと考えています。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 「C:致命的な状態となる可能性がある」とはどういう状態であると考えればいいのか。</p> <p>○ 第三者被害の恐れが高い場合もその程度を考慮して「C:致命的な状態となる可能性がある」と判断してよいのか。</p>	<p>致命的な状態とは、安全な通行が確保できず通行止めや大幅な荷重制限などが必要となるような状態であり、例えば、落橋までには至らないまでも、支点部で支承や主桁に深刻な変状が生じて通行不能とせざるを得ないような状態、あるいは下部構造の破壊や不安定化などによって上部構造を安全に支持できていない状態なども考えられます。また、橋の構造安全性の観点からの状態以外にも、大きな段差や路面陥没の発生によって通行困難となるなどの走行性の観点からの状態も含まれます。具体的に想定される状態やそのときに橋あるいは道路としての機能がどれだけ損なわれる危険性があるのかは、橋本体及びそれらと一体で評価すべき範囲の地盤の条件などによっても異なるため、それぞれの橋毎に個別に判断することとなります。</p> <p>なお、「想定する状況に対してどのような状態になる可能性があるのか」の概略評価であるA B Cの評価結果は、このように、主として道路橋本体の状態に着目して行われるものです。道路橋本体等から腐食片やコンクリート片の落下、付属物等の脱落などが生じることで第三者被害が生じる恐れがあるような場合には、速やかに応急措置等が行われることが一般的ですので、A B Cの評価には考慮されないこととなります。ただし、そのような原因によって深刻な第三者被害を生じさせる可能性があるにもかかわらず、それらに措置が行われていない状態となると見込まれる場合には、致命的な状態と評価することが適当と判断されることも否定されるものではありません。</p> <p>致命的な状態については「道路橋定期点検要領（令和6年3月、国土交通省道路局）5.健全性の診断の区分の決定」の解説にも示されておりますので、参照してください。</p>
<p>○ 既に通行規制が必要な状態と判断される場合は、Dとするなど、別に区分することで、緊急措置につなげることができるのではないか。</p>	<p>点検時点の状態のままでも、想定する状況に対して、致命的な状態となる可能性が極めて高い状態もあると考えられますが、「どのような状況に対してどのような状態となる可能性があるのか」という観点からは、この場合もCに区分することとなります。</p> <p>なお、「健全性の診断の区分」の決定を行うにあたっては、この評価も根拠として、次回定期点検までに行うことが望ましいと考えられる措置の内容を検討することとなりますが、その際には、措置の緊急性も考慮して決定されることとなり、必要に応じて緊急措置もとられるものと考えています。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 特定事象にはアルカリ骨材反応（ASR）などの該当の有無を記録することとされているが、詳細調査を行わないとわからないのではないかと。定期点検において、詳細調査を行う必要があるのか。</p>	<p>法定点検では、必要な知識及び技能を有する者が近接目視で得られる程度の情報に基づき、現時点での橋の耐荷性能や耐久性能などの性能を推定し、それも根拠として、措置の必要性を検討することとなります。</p> <p>そのため、これらの該当の有無の判断にあたって、詳細調査まで求められるものではありませんが、定期点検の一環としてどこまでの状態の把握や情報の取得を行うのかについては、道路管理者の判断による必要があります。</p>
<p>○ 「どのような状況に対してどのような状態になる可能性があるのか」の評価の区分ABCと、健全性の診断（Ⅰ～Ⅳ）はどのように関連付けて区分すればよいか。目安がないと、各管理者で健全性の診断（Ⅰ～Ⅳ）がばらついてしまうのではないかと。</p> <p>○ 状況毎、上部構造等の構造毎にCが多いとⅢやⅣになるのか。</p> <p>○ ABCの結果も考慮し、総合的な措置の必要性を検討し、健全性の診断の区分を決定するとのことであるが、ABCは主として構造安全性の観点での区分であることから、Ⅱ予防保全段階であるかどうかとは、直接的には関係ないと理解してよいか。</p>	<p>告示に定める「健全性の診断の区分」はその定義から、法定点検の結果、道路管理者がその橋についてどのような措置を行うものとして扱うのかという観点での分類となっています。それらは、「どのような状況において、どのような状態になる可能性があるのか」という技術的な評価だけから機械的に決まるわけではなく、その道路橋にどのような機能を期待するのかといった道路機能への支障や第三者被害の恐れ、効率的な維持や修繕の観点など、様々な要因が関係します。当該道路ネットワークにおける位置付けや中長期的な維持管理戦略なども総合的に勘案して道路管理者の意思決定としての措置方針を検討することとなり、その結果を告示に従って区分するものです。</p> <p>そのため、物理的な性能の見立てであるABCは、「健全性の診断の区分」の決定の際の重要な根拠の一つとなることが多いと考えられますが、基本的に「健全性の診断の区分」そのものとは観点が異なり、機械的な関連付けを行うことはできません。</p> <p>また、「どのような状況において、どのような状態になる可能性があるのか」といった技術的な評価結果は、知識と技能を有する者による評価であり、「健全性の診断の区分」の決定もこれらの技術的な評価結果のみならず、その他の様々な情報等も勘案して、道路管理者がその施設にどのような措置を行うこととするのかの決定であり、決定を行うものによっても判断は異なると考えられます。このように、それぞれの評価がそれを行うに必要な知識と技能を有する者による以上、それを行う者によってその判断結果にばらつきが生じることについては問題はないと考えられます。</p>



主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 健全性の診断については、安全側の評価の観点から、部材単位で最も厳しい評価結果を踏まえて橋全体の健全性の診断としていた。今回の改定では、この考え方は削除された。この考え方の見直しにより、従前の結果では健全性の診断の区分がⅢだったものが何も措置せずⅡになるという場合もあると考えてよいか。</p>	<p>今回の改定と関係なく、「健全性の診断の区分」は、道路橋の最新の状態やその性能の評価、取り巻く状況なども勘案して、道路管理者として総合的に判断されるものです。そのため、これらの考慮する観点に変化があれば、「健全性の診断の区分」は変わるものと考えています。</p> <p>なお、従来、一つの考え方として、部材単位で最も厳しい評価結果を踏まえて橋全体の健全性の診断の区分をを行うという考え方を示していたことについても、必ずしもそれによる必要はないものです。今回の改定では、より適切な健全性の診断の区分ができるように考え方が明示されたことから、従来の考え方による必要がないとされたものです。</p>
<p>○ 様式2には様式1の裏付けとなる写真とすることであるが、どのような写真を残せばよいのか。例えば、伸縮装置からの漏水やスラブドレーンなどの不具合が劣化の要因である場合には、それらの状態がわかる写真も残せばよいのか。</p>	<p>様式2は様式1の健全性の診断の区分や技術的な評価の根拠となる点検時点で把握した道路橋の状態について記録するものです。将来の検証等の活用に必要な情報として必要な写真を必要な枚数、品質、内容で残すことを想定しています。変状が生じる可能性があると考えた部材の状態だけではなく、考慮した劣化の進展の根拠なども記録することが可能な様式であると考えています。</p> <p>なお、定期点検に関わる記録の様式、内容や項目について法令上の定めはなく、道路管理者が適切な維持管理のために必要と考える情報を適切な方法で記録すればよいものです。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 従来は「その他」として、付属物の落下など、橋梁本体以外の部材についても、部材毎に健全性の診断の区分を行い記録していたが、今回の様式ではどこに記録すればよいのか。</p>	<p>健全性の診断の区分は、告示の定義からは、細分化された構造部分や部材単位にそれらに準じた評価を付けることが適当でないこともあり、そのような評価を記録する様式は示さないこととしました。</p> <p>一方、橋全体の健全性の診断の区分を決定するにあたっては、次回点検までに橋が置かれる状況に対してどのような状態となる可能性があるのかの技術的な評価が大きく影響していることが考えられることから、それらを記録できるように様式を見直しています。</p> <p>その他の部材等については、それらが橋の健全性の診断の区分の決定に関わる場合や将来の維持管理のために記録しておくことの重要性があると考えられる場合には、様式2の写真や様式3の所見等などにも記録することが想定されます</p> <p>なお、適切な維持管理のために本要領で示す以外に、必要に応じて記録の充実を図ることが妨げられているわけではなく、利活用目的を具体的に想定するなどし、記録項目の選定や方法を検討するのがよいと考えています。</p>
<p>○ 基礎データ収集要領については、xROADにも登録できるようになるとのことだが、実施したり、登録したりする必要があるのか。</p>	<p>H19年道路局長通達「長寿命化修繕計画策定事業費補助制度要綱について」及びH19年国道・防災課長、地方道・環境課長通達「長寿命化修繕計画策定事業費補助制度の運用について」に基づき、各地方自治体が長寿命化修繕計画を策定し、国に提出することとされました。</p> <p>当該制度の実施にあたっては、策定する計画に求められる品質として、計画策定にあたっては施設の現状を把握した上で行うべきこととされ、状態把握レベルの目安として「基礎データ収集要領（案）」（国総研資料第381号「道路橋の健全度に関する基礎的調査に関する研究－道路橋に関する基礎データ収集要領（案）－」と同じ）が提示されており、今回はこれを踏襲し一部見直しを行ったものです。</p> <p>地方自治体等が修繕計画を策定するにあたって、アセットマネジメントができるような標準仕様を提供、データ環境を提供するという支援策の一環であり、実施や登録が義務付けられるものではありません。</p> <p>また、今後、法定事項ではないため、義務化されるということも想定していません。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 直轄国道で行われている損傷程度の評価を活用しているが、基礎データ収集要領はそれよりも項目が少ない。減らす必要があるのか。</p>	<p>法定点検の制度では、損傷程度の評価などの道路橋の状態のみに着目した情報を記録することは求められていません。</p> <p>一方で、多くの道路管理者が、よりよい維持管理を行うなどの目的から、点検時に把握した部材等の損傷や変状などの客観的事実などの情報や損傷程度の評価などのそれらを評価した指標を残すことを行っています。</p> <p>直轄国道における損傷程度の評価の記録も、道路管理者としての地方整備局が維持管理に活用する目的で取得しているものであり、他の道路管理者に義務づけられているものではありません。</p> <p>なお、直轄国道で取得している損傷程度の評価は、道路橋を部材単位よりもさらに細かい要素単位に細分して記録しますが、これよりもデータ数を削減できる記録方法のニーズを考慮して、一つの方法として基礎データ収集要領を提案したものです。</p> <p>これらのいずれかの方法に準じて記録を残す場合、同じ記録方式による管理者間で相互に比較等が行えるなどのメリットも考えられますが、どのような記録を残すのかについてはそれぞれの道路管理者が判断すればよく、いずれかの方法が義務づけられているわけではありません。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 橋梁に分類されている溝橋といわれるカルバートは大きさや土被りが違うだけで、大型カルバートと構造は同じである。なぜ、橋梁は記録様式の見直しが行われたのか。管理者の判断で大型カルバートと判断してよいのか。</p>	<p>平成26年12月国土交通省道路局国道・防災課道路保全企画室課長補佐等事務連絡「溝橋（カルバート）の取り扱いについて」に基づき、橋長2 m以上かつ土被り1 m未満の溝橋（カルバート）は、橋梁として取り扱うこととされています。</p> <p>法定点検において、運用上それぞれ適用される構造物は定義に従って区別されており、これらは構造物の数量等の統計にも反映されるものです。従って、定義に従って、該当する点検要領によることが望ましいと考えています。</p> <p>なお、道路法に規定される道路構造物のうち定期点検の対象となる道路構造物については、その種類や構造形式によらず、次回の定期点検で再度状態の把握が行われるまでの間に、対象の道路構造物が道路管理者が想定する交通条件での利用が適切に行いうるかどうかの観点からの評価、構造物としての安全性の観点からの評価、道路利用者や第三者被害発生の可能性の観点からの評価、経年の影響に伴う状態の変化の可能性を考慮した予防保全の必要性や長寿命化の観点からの評価などを、点検時点で把握できた情報による定期点検時点での技術的見解として行い、さらに、これらの技術的見解も考慮して次回定期点検までに行われることが望ましいと考えられる措置を検討することになります。そのため、定期点検の趣旨に則って行われる技術的な評価やそれらも踏まえた措置のあり方についての検討は、いずれの定期点検要領を適用することとしても、その対象に応じて必要な知識と技能を有する者が行うこととなり、基本的な内容は変わりません。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 道路トンネルの点検は措置の必要性を踏まえた所見を含めるとあるが、所見は点検者の知見等により様々な意見が出て来ると想定され、記載例で網羅的に示すことも困難と思われる。そのためばらつきが改善せず拡大するのではないか。</p>	<p>告示に定める「健全性の診断の区分」はその定義から、法定点検の結果、道路管理者がそのトンネルについてどのような措置を行うものとして扱うのかという観点での分類となっています。</p> <p>そして、その決定にあたっては、次回の定期点検で再度状態の把握が行われるまでの間に、道路トンネルに対する構造物としての安全性の観点からの評価に加えて、道路利用者や第三者被害発生の可能性の観点からの評価、経年の影響に伴う状態の変化の可能性を考慮した予防保全の必要性や長寿命化の観点からの評価などについて、点検時点で把握できた情報による点検時点での技術的見解を行うとともに、これらの技術的見解も考慮して次回の定期点検までに行われることが望ましいと考えられる措置を検討することとなると考えられます。いずれも道路管理者がそれらの技術的見解を行うに必要と判断した知識と技能を有する者による主観的な評価であるため、それらにある程度のばらつきが生じることが想定されますが、それらは道路管理者が必要と考える知識と技能を有する者によるものであるためばらつきそのものが問題ということにはなりません。</p> <p>また、今回の改定では、上記のような「健全性の診断の区分」の決定にあたって、これまでも行われてきたと考えられる技術的評価の位置づけやあり方についても技術的助言およびその解説、様式としてより明確となるように見直しが行われています。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 「最も評価の厳しい健全性をトンネルの健全性とはしない」ことについて、各道路管理者の裁量（マニュアル等）により、仮に従来通りの診断方法としても差し支えないか（※定量的な診断指標が示されていない以上、何らかのルールを示す必要があると考えていますが、具体的な診断方法・診断事例などを示していただけるとありがたいです）</p>	<p>告示に定める「健全性の診断の区分」はその定義から、法定点検の結果、道路管理者がそのトンネルについてどのような措置を行うものとして扱うのかという観点での分類となっています。</p> <p>そして、定期点検では、施設単位毎に告示に定める「健全性の診断の区分」を決定することとされています。一方で、道路トンネルはその構造の特徴から、トンネル縦断方向の地形・地質の条件の違いや土かぶりの違い、施工方法の違いなどを反映して支保構造も異なっているなど、1つのトンネルであっても構造物としての特性は必ずしも一様ではありません。そのため、構造物の特性の違いも考慮して、適当な区間単位毎に、それらが次回点検までに想定する状況においてどのような状態となる可能性があるかを評価した上で、それらを総合的に評価した結果として、道路トンネル全体として健全性の診断の区分の決定を行うことが合理的になることも多いと考えられます。</p> <p>このようなことから、これまでも施設単位の健全性の診断の区分の決定にあたって、施設全体で一様でない状態などをどのように決定に反映するための参考として最も厳しい措置を行うこととなる部分の評価が全体の評価につながる人が多いことを示していました。しかし、定期点検では、次回の定期点検で再度状態の把握が行われるまでの間に、道路トンネルに対する構造物としての安全性の観点からの評価に加えて、道路利用者や第三者被害発生の可能性の観点からの評価、経年の影響に伴う状態の変化の可能性を考慮した予防保全の必要性や長寿命化の観点からの評価などについて、点検時点で把握できた情報による点検時点での技術的見解を行うとともに、これらの技術的見解も考慮して次回の定期点検までに行われることが望ましいと考えられる措置を検討することとなると考えられ、どのような単位での評価がどのように施設全体としての措置の判断につながるのかについては一概ではありません。</p> <p>今回の改定では、上記も踏まえて「健全性の診断の区分」の決定にあたって、これまでも行われてきたと考えられる技術的評価の位置づけやあり方についても技術的助言およびその解説、様式としてより明確となるように見直しを行うと共に、関連の表現等が見直されています。</p>

主な意見・質問の概要	主な意見・質問に対する考え方
<p>○ 改定に伴う、シェッド、大型カルバートの健全性の診断の区分「Ⅱ」と「Ⅲ」の判断方法等に関して、事例等を示していただきたい。</p>	<p>シェッド、大型カルバート等の定期点検では、次回の定期点検で再度状態の把握が行われるまでの間に、施設の通常又は道路管理者が想定する交通条件での利用が適切に行いえるかどうかの観点からの評価、構造物としての安全性の観点からの評価、道路利用者や第三者被害発生の可能性の観点からの評価、経年の影響に伴う状態の変化の可能性を考慮した予防保全の必要性や長寿命化の観点からの評価などを、点検時点で把握できた情報による定期点検時点での技術的見解として行い、さらに、これらの技術的見解も考慮して次回定期点検までに行われることが望ましいと考えられる措置を検討することになります。そして、それらも根拠として、対象に対する措置に対する考え方のその時点での道路管理者としての最終決定結果が、告示に定める「健全性の診断の区分」のいずれに該当するのかを道路管理者が判断して決定することになります。このような様々な条件が考慮された結果としての道路管理者の判断となる「健全性の診断の区分」のいずれに該当するのかについて例示等を示すことは困難です。</p>
<p>○ シェッド、大型カルバートの記録様式1の「応急措置後に記録」の欄は、使うことが極めて少なく（道路橋などは省略された）無駄なスペースなので、備考欄として、点検結果の補足的な記録するスペースとして欲しい。</p>	<p>当該欄については、応急措置内容に限らず、次回定期点検までの第三者被害の発生の可能性や所見の前提として考慮した事項など点検結果を補足的に記録できるように、様式1を修正しました。</p>
<p>○ 定期点検業務等積算基準（暫定版）の見直しは行うのか。</p>	<p>定期点検業務等積算基準（暫定版）は、各道路管理者が定期点検業務を建設コンサルタント等に発注する場合の業務委託料算出の参考資料として暫定的にとりまとめたものです。</p> <p>今回の改定に伴い、基本的には点検・診断の方法が変わるものではない、と考えておりますが、令和6年4月から始まる新要領に基づく点検の実態を踏まえて、必要に応じて見直しを行って参ります。</p> <p>なお、積算基準（暫定版）も改定となりましたら、改めて国土交通省道路局よりお知らせいたします。</p>