

道路のメンテナンスサイクルの構築に向けて

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

平成25年6月

目 次

はじめに	… 1
1. 道路構造物の適切な維持管理に向けて	… 2
1-1 道路構造物の維持管理の基本的な考え方	… 2
(1)道路管理者による適切な維持管理とそれを支える国の役割	… 2
(2)メンテナンスサイクルの構築	… 2
1-2 メンテナンスサイクルの構築に求められる重要な視点	… 4
(1)安全性の確保(利用者や第三者への被害の防止)	… 4
(2)長寿命化	… 4
(3)道路構造物の特性等を踏まえた対応	… 4
1-3 メンテナンスサイクルを支える基準類のあり方	… 6
2. メンテナンスサイクルの充実に向けて	… 8
2-1 メンテナンスサイクルの段階的な充実と確実な実施	… 8
2-2 全国の道路構造物を対象としたデータベースの構築と活用	… 9
2-3 不具合情報の収集と啓発の仕組みづくり	… 9
2-4 点検・診断等をサポートする技術開発や技術評価の推進	…10
3. 地方公共団体でのメンテナンスサイクル導入に向けた支援	…11
3-1 地方公共団体の体制、技術力、資金力の現状と課題	…11
3-2 国と都道府県が連携した支援策	…11

はじめに

我が国の道路構造物等は、高度経済成長期における集中的な整備等を経て順次ストックとして蓄積され、その機能を発揮してきたところである。今後、これらの補修や更新を行う必要性が急激に高まってくるが見込まれており、国・地方ともに厳しい財政状況にある中、いかに的確に対応するかが重要な課題となっている。

このような状況下、今後の道路政策の基本的方向としてとりまとめられた「道路分科会建議『中間とりまとめ』」(平成24年6月)では、持続可能で的確な維持管理・更新の必要性が提案された。また、社会資本整備重点計画(平成24年7月)や、国土交通省技術基本計画(平成24年12月)においても、今後の社会資本整備の維持管理の戦略的な実施等の必要性について明記されたところである。これらの課題への対応の検討に加え、平成24年12月2日に発生した中央道笹子トンネル天井板落下事故等を受け、道路の維持管理に関する技術基準類やその運用状況を総点検し、道路構造物の適切な管理のための基準類のあり方について調査・検討するため、社会資本整備審議会道路分科会に設置されたのが道路メンテナンス技術小委員会である。

本小委員会では、緊急的な課題として、点検、診断、修繕等の措置や長寿命化計画等の充実を含む維持管理の業務サイクル(以下「メンテナンスサイクル」という。)の構築について、中間とりまとめを行う。これは、社会資本メンテナンス戦略小委員会の「緊急提言」(平成25年1月)において「直ちに実施すべき」方策とされている事項に対応するとともに、平成24年度補正予算及び平成25年度予算で措置された点検関連施策の効果的な執行に資することを目的としているためである。

1. 道路構造物の適切な維持管理に向けて

1-1 道路構造物の維持管理の基本的な考え方

(1) 道路管理者による適切な維持管理とそれを支える国の役割

国、地方公共団体、高速道路会社等の道路管理者は、道路の種別等に応じ、道路構造物の新設・改築を適切に行うとともに、整備したストックを適切に維持し、必要に応じて修繕・更新することにより、安全かつ円滑な交通に支障が及ばないように取り組む責務がある。その際、交通の安全性はどのような道路でも一定以上の水準が確保されるべきと考えられる一方、常時円滑な交通が確保される必要性はその道路の機能等に応じて異なると考えられる。また、どの程度の旅行速度が提供できるかといった道路が提供すべきサービス水準もその道路の性格・役割等に応じて異なっていると考えられる。このため、道路管理者は、管理する各道路が担っている機能、通行規制の難易、迂回路の有無、重大事故の発生時の社会的影響等を勘案し、確保すべき管理水準を設定すべきである。

国(国土交通大臣)は、国道等の重要区間を管理する主体であるとともに、道路行政全般を所管する立場も有することから、全国的な道路ネットワークの視点から各種道路構造物やその管理の実態を把握するとともに、それらの技術的知見や情報を入手・蓄積し、全ての道路管理者による適切な維持管理がなされるよう、必要な制度や基準類の整備等を行うべきである。その際には、各道路管理者が一義的に維持管理に関する責務を有することに留意しつつ、その管理の実状等を勘案して、柔軟な制度設計・運用を図るべきである。

(2) メンテナンスサイクルの構築

道路構造物については、個々の道路環境(自然特性、道路利用状況、構造特性等)を踏まえて、道路管理者が定期的に点検・診断を行い、安全性及び維持管理の効率性の確保を目的とする予防的な保全による維持管理を基本とすべきである。このような維持管理により、最小のライフサイクルコストで安全・安心やその他の必要なサービス水準を確保することが、道路管理者による今後の維持管理の目標である。その実現のためには、点検⇒診断⇒措置⇒記録⇒(次の点検)という維持管理の業務サイクルの構築が不可欠であり、このサイクルを通して、施設に求められる適切な性能をより長期間保持するための長寿命化計画等を作成・充実し、構造物の維持管理を効率的、効果的に進めていく業務サイクル(以下「メンテナンスサイクル」)の構築がなされるべきである。

メンテナンスサイクルは、道路構造物の健全性を把握するための点検・診断からスタートするものであるが、そのあり方に関し全ての構造物に共通して実現に向けて検討が必要な基本的な事項として、

① 予めその頻度を定めた計画的な点検の実施

② 道路構造物の健全度を一定の尺度で診断

③ 前回の点検、診断、措置の結果を次回点検へ反映するための記録・保存の充実

などが考えられる。点検・診断に際しては、構造物の弱点や重大損傷の実績等を踏まえた技術的知見に基づき、損傷が予見される箇所等の洗い出しを実施し、点検内容に反映するなどが効果的である。また、診断結果を踏まえ、修繕の実施や通行規制等のその他の必要な措置を着実に講ずるべきである。

さらに、今後の課題として、技術的知見の蓄積を踏まえ、各道路構造物が性能を保持すべき目標期間の設定やそれを長寿命化計画へ反映するよう努めるとともに、経過年数等に応じた点検頻度の設定等劣化のシナリオ等に関する知見に基づき点検内容を充実すべきである。なお、劣化のシミュレーションができる程度に構造物の劣化現象がモデル化できていない構造物や、シナリオ作成のための知見の蓄積が十分でなく、研究開発及びアセットマネジメントシステムが形成されていない構造物については、各構造物の特性を踏まえつつ、早期の知見形成等に向け検討する必要がある。

また、道路構造物の設計施工段階や補修段階の情報をメンテナンスサイクルに反映することも重要である。具体的には、設計施工時に把握した維持管理に関する注意事項等を管理担当に継承し、点検内容等に反映していくべきである。施工管理や品質検査に関する記録や竣工図については、当初の整備時だけでなく、補修等が行われた場合も含め、当該構造物の供用期間中は保存しておくべきである。

一方、いずれの道路構造物に関しても、点検結果に基づく構造物の状態に関する診断や将来的な劣化状況の予測において、技術的な限界や不確実性があることも事実である。このため、自ずと修繕・更新の実施時期等の判断にも限界があることを認識し、改築・修繕の際にフェイルセーフ(バックアップ)構造の採用等を設計面で考慮するとともに、新設時においても設計面での工夫を取り入れることや、通行規制等の追加的な措置を講ずることを積極的に検討すべきである。また、点検等の維持管理が困難な部位をできるだけ少なくするなど維持管理が容易及び確実に実施可能な構造の採用や、部材の一部の損傷等が原因となって、構造系の崩落等の致命的な状態に至ることをなるべく回避できるような構造の採用に留意すべきである。

さらに、メンテナンスサイクルに基づく管理は、基本的に道路管理者が「責務」として実施すべきものであるが、今後は、道路利用者に対し、道路の適切な利用を求めることはもとより、地方公共団体管理の道路等は沿道住民や道路利用者から提供される道路構造物の不具合等に関する情報を活用するなど、道路の利用状況や管理体制等に応じた地域住民等による「協働」としての道路管理についても、さらに充実を図っていくべきである。

なお、メンテナンスサイクルの構築にあたっては、国際標準におけるアセットマネジメントに関する議論の動向等も念頭に検討を進めるべきである。

1-2 メンテナンスサイクルの構築に求められる重要な視点

メンテナンスサイクルは、橋梁・トンネル等の人工構造物と、自然斜面・岩盤等の土工構造物では構造物特性が異なることや、構造物によって支障を生じた場合の社会的影響や復旧のしやすさ等が異なることも踏まえて、それらを適切に考慮したものであるべきである。

(1) 安全性の確保（利用者や第三者への被害の防止）

国民の安全・安心を確保するためには、全ての道路（路線）において、道路利用者や道路と交差する鉄道等の第三者への重大事故を未然に防止する観点から、全ての施設の健全性について道路管理者が正しく把握するよう努め、ネットワークとしての機能を踏まえた上で維持管理がなされることが必要である。そのためには、各道路管理者における点検の適切かつ確実な実施がなされるよう、点検の制度化を行うべきである。

点検の制度化にあたっては、法令上の位置づけの明確化に加え、資金面、人材面、技術面、体制面の仕組みを充実させてその実質的な効果が発揮されるようにすべきであり、特に市区町村が管理する道路構造物について、国が適切な支援を行うことが不可欠と考える。

(2) 長寿命化

橋梁、トンネル、舗装等の道路構造物は、各構造物の特性を踏まえ、予防的な修繕等による機能の保持・回復や、耐震補強等による新設後に求められるようになった機能の確保を一体的に行い、施設に求められる性能を保持する期間を延ばすための構造物の長寿命化に取り組むべきである。特に、高速道路や国が管理する道路では、その道路が担う機能の重要性に鑑み、長寿命化計画の策定やそれに伴う計画的な補修の実施によりライフサイクルコストを低減するとともに、交通への影響が最小となるように先導的に取り組むべきである。

地方公共団体管理の道路においても、国は長寿命化計画の策定やそれに基づく計画的な点検、補修等がなされるように、財政的、技術的支援を行うべきである。

(3) 道路構造物の特性等を踏まえた対応

道路構造物毎の特性に応じた、合理的な点検方法等によるメンテナンスサイクルの構築にも留意する必要がある。

道路構造物の中には、例えば小型の道路標識や防護柵のように更新（取替え）の費用

が相対的に小さいものもある。このような構造物については、予防的な視点で「点検⇒診断」に基づき、「修繕」を行うのではなく、構造物の特性に応じて、経済合理性等を確認の上、「取替え」を行うサイクルとすることも選択肢の一つである。一方で、道路附属物の中にはストック量が多いことから、全ての構造物を対象に等しく詳細な点検を行うよりも、損傷した場合の第三者等への被害の深刻度、腐食の程度等の視点でスクリーニングを実施した上で、必要に応じて構造物毎の特性に応じた詳細な点検を実施することが合理的なものもある。また、橋梁やトンネル内に添架された道路附属物は、重大な事故を生じさせるおそれがあることを踏まえ、非構造部材も含め橋梁・トンネル等の構造物単位の点検等と併せて一体的に点検等を実施し、安全性を確保する上での盲点を作らないようにすべきである。

舗装については、路面を介して道路利用者と直接接している特徴を有しており、走行の安全性の確保のために適切な路面の状態を確保すべきである。また、路面下空洞に起因する路面陥没は、重大な事故の発生の可能性を有しているため、路面下の空洞に係る調査等を的確に実施するとともに、調査技術の開発を進めるべきである。また、適切なサービス水準の設定を踏まえたライフサイクルコスト低減の観点から、予防保全の適切な実施や耐久性が高いコンクリート舗装の適材適所での活用等を進めることも重要である。

自然斜面においては、道路区域外にある要因によって災害が発生する場合がある他、崩壊のメカニズムに関する技術的知見の蓄積や土質構造等に関する情報が少ないため、これを踏まえた対応が必要である。具体的には、定期的な点検に加え、豪雨・地震時等における臨時点検を併用するとともに、措置としてモニタリングや事前通行規制の活用により当面の安全確保を図るべきである。自然斜面等に関するメンテナンスサイクルの充実に向けては、点検・診断において、詳細地形判読技術の導入や崩壊履歴の把握による課題箇所の特定期間向上等に取り組むとともに、これを踏まえて事前通行規制区間の見直し等を進めるべきである。将来的には、道路区域外にある災害要因への対策に向けて道路の沿道の区域に関する制度の充実・活用を目指すべきである。

なお、道路には、道路構造物のほかに、道路管理者以外の者が設置する、電柱や下水管等の道路占用物件がある。これまで、その適切な維持管理については関係法令等に基づき、一義的に占用事業者が行うものとされてきた。しかしながら、道路利用者や第三者への重大事故を未然に防止する観点から、その損傷により特に道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのある占用物件については、道路構造物と同様に道路管理者においても、占用事業者とともにその安全性の確認が徹底されるような仕組みの構築に取り組むべきである。

1-3 メンテナンスサイクルを支える基準類のあり方

＜適切な管理を可能とするための技術基準類の充実＞

道路の維持管理は中長期にわたって行うものであり、実施に携わる関係者も多岐にわたるため、必要な維持管理の確実な実施のためには、実施要領・マニュアル等を含む基準類をあらかじめ定め、これらに基づき計画的に行うことが必要である。

これまで、道路構造物等に関する技術的知見に基づき基準類の整備が図られてきたところであるが、安全かつ円滑な交通の確保等を図るとともに、道路利用者等に対する説明責任を適切に果たす観点からも、基準類のより一層の充実と活用を図っていくことが必要である。このため、これまでの道路の維持管理の経験や道路構造物に関する学術的な研究、あるいは他の類似分野における維持管理等を通じて蓄積された技術的知見を踏まえて、基準類の整備・充実が図られるべきである。

＜メンテナンスサイクルに関する基本的な基準の法令上の位置付けの確立＞

個々の道路の維持管理については、たとえ同種の道路構造物であっても一律の基準によるのではなく、当該道路の交通特性や地形・気候等の新設・改築後の道路の構造に影響を与える種々の要因を勘案した上で、必要な維持管理の内容が具体化されることが合理的である。このため、個々の道路の管理に一義的な責任を有し、その状況等を最もよく把握する各道路管理者が、具体の維持修繕をどのような実施要領に基づき行うべきか等を判断することが必要である。

これまで、道路の維持修繕に関して法令に位置付けのある基準はなかったが、道路法における維持修繕についての概括的な規定の下、国土交通省が出す通達等を踏まえて、各道路管理者が要領を定めるなどにより具体的な維持管理が行われてきたのも、このような考え方に沿ったものといえる。法令上の基準については、上記のように個別具体の道路の状況が多様である中、十分な維持管理を確保するための一般的な法規範として作ることが困難と考えられたことから、これまで未制定であったと考えられる。

しかしながら、整備後相当年数が経過した道路ストックが増加し、適切な維持管理の重要性がこれまでになく高まっていることを踏まえれば、今後は、各道路管理者による維持管理の適切かつ確実な実施がなされるよう、これまで蓄積されてきた技術的知見を活かして、点検等メンテナンスサイクルの構築のために必要不可欠な事項に関する基本的な基準を法令上定めることが必要である。

＜メンテナンスサイクルに関する基準類の整備にあたって必要な視点＞

維持管理の基準類の整備は、各道路管理者によって個々の道路の維持管理内容が適切に判断されるべきことを前提として進めるものであるため、国は、維持修繕の基本的な考

え方や適切な維持修繕を行うために勘案すべき事項等、技術的知見に照らして必要と認められる基本的な事項を法令上の基準として定めることが必要である。これらの基準は、例えば、一般的な環境下における道路構造物を前提とした標準的な点検方法を示す、標準的な基準を踏まえて個々の道路における維持管理内容を具体化するにあたって勘案すべき主な事項を示すなどにより、各道路管理者による適切な維持管理の実施に資するようなものとするのが期待される。

また、法令上の基準だけでなく、国土交通省や関係機関が各道路管理者の参考のために具体の維持管理の標準的な方法等についてより詳細に定める要領やマニュアル等も含め、基準類全体が、整合的に、かつ、適切な維持管理実現のための各種の視点を過不足が無いよう網羅した形で示されることが望ましい。これは、各道路管理者がこれら基準類全体を活かして適切な維持管理を行うことができるようにするためである。以上のことから、例えば、点検については、国が法令等で示す点検の目的、標準的な点検方法を踏まえて、各道路管理者は、個々の道路の交通特性、サービス水準、当該道路における道路構造物の破損等が重大事故につながる蓋然性等を勘案して、点検方法の詳細を適切に判断することが妥当と考えられる。

なお、基準類は、各道路管理者が実施するメンテナンスサイクルにおいて適切に機能しているかを確認することを含め定期的な見直しを行うことにより、技術的知見の蓄積に対応した内容の充実等が確実になされるべきであり、特に、事故につながるおそれのある事案に関する技術的知見が確立されたときは、早急に基準類に反映されるべきである。このため、基準類は技術の進展等に応じて必要な見直しを速やかに行うことができるような構成にすることが妥当と考えられる。

2. メンテナンスサイクルの充実に向けて

2-1 メンテナンスサイクルの段階的な充実と確実な実施

メンテナンスサイクルの導入にあたって、まずは全ての施設の健全度等を正しく把握することが前提であり、現在、各道路管理者において実施されている第三者等への安全確保の観点からの総点検を優先して実施するとともに、引き続き各道路管理者の道路管理の現状や体制等を踏まえ、メンテナンスサイクルの内容を段階的に充実していくことが重要である。その充実を図るためには、PDCAの考え方にに基づき運用状況を評価・改善すべきである。具体的には、維持管理の一連の業務サイクルの実施に際して、各道路管理者により設定された管理水準の下で、収集・蓄積した情報を分析し、必要な技術基準類の改善や予算の確保、組織・人材の充実、新制度・新技術の積極的な導入等を継続的に実施することにより、メンテナンスサイクルのスパイラルアップを図っていくべきである。

必要な予算の確保に際して、道路構造物の健全度や点検・修繕等の状況を国民にわかりやすく情報発信(課題の見える化)を行い、構造物の高齢化とともにメンテナンスには予算の安定的確保が必須であることへの理解が広く国民へ深まるように、国は積極的に取り組むべきである。一方、組織体制の充実としては、各現場における点検の実施計画やそれを変更した経緯等の情報が組織内で共有・継承され、結果として補修履歴等が確実に記録・保存されることが不可欠であり、また、人材の充実としては、点検・診断等の維持管理・更新のメンテナンス分野の産業を育成するとともに、大学等との連携によりメンテナンスエンジニアの人材育成を図るべきである。さらに、地勢や気候・気象、社会的要因等により共通の課題を有する広域的単位で、構造物の点検・診断等の専門的組織体制を強化し、地方公共団体への技術支援等を行う拠点の強化・充実を図るべきである。

また、メンテナンスサイクルの充実には、地域の協働活動との連携も重要である。このため、例えば、NPO等の民間団体との協働による「地域の守り」の活動との連携も視野に取り組むべきである。

さらに、高規格幹線道路等の重要な幹線道路が橋梁やトンネル等の重大な損傷等によって通行止めを余儀なくされた場合、その社会的影響は甚大なものとなることを踏まえると、国において点検の実施、長寿命化計画の策定及び措置の状況を定期的にとりまとめるべきであり、そのための体制や仕組みを充実すべきである。

2-2 全国の道路構造物を対象としたデータベースの構築と活用

国は、全国の道路構造物の実態や維持管理の実態から得られる技術的知見を把握・蓄積し、基準類の見直しや必要な技術開発に中心となって取り組むべきである。そのためには、構造物の健全度を同じ尺度で評価した点検・診断結果や構造物毎の特性を踏まえた修繕履歴、それらに関する整備時期及び構造形式等の設計・施工関係の記録等から構成されるデータベースの構築が不可欠であり、加えてその管理・更新についても適切に実施されることが重要である。

また、研究機関において、データベースを基に技術的知見の蓄積や分析を行い、その結果を速やかに技術基準類及び研究開発に活かすための体制の充実を図るべきである。このようなデータベースを構築することで、各道路管理者間での情報の共有化や他の管理者との相対比較を通して、各道路管理者は、構造物の健全度の評価に関する技術的知見を深めていくことや維持管理の充実に活かすことが可能となる。

さらに、国はこれらのデータベースを基に、道路構造物の健全度や点検・修繕等の状況に関して、国民に積極的な情報発信（見える化）を行い、構造物の維持管理に対する関心と国民理解の醸成を積極的に図っていくべきである。また、橋梁の健全度に影響の大きい大型車の利用者に対しても、制限荷重を順守する大型車の適正利用が重要であることをデータ等に基づき情報発信（見える化）をすべきである。

2-3 不具合情報の収集と啓発の仕組みづくり

安全の確保に支障を及ぼす、又は及ぼすおそれがある、構造物等の損傷、劣化等に関する情報（以下、「不具合情報」という）や情報収集が可能な範囲での海外の類似事例について、「知識化」された情報として速やかに国に伝達されるとともに、各道路管理者の責任ある担当部署まで確実に伝達されることが重要である。

その上で、重大な不具合情報を基に、国から各道路管理者に緊急点検や注意喚起を促したり、各道路管理者による点検結果、点検により明らかになった不具合情報、これらを踏まえた修繕実績等に関する情報を収集・分析したりして、不具合の発生原因や有効な対応策等に関する情報として蓄積した上で、技術基準への反映や、新設・修繕等の設計時に活用するための仕組みや体制を充実すべきである。

また、事故等道路構造物の重大な不具合等の発生時に、原因究明と再発防止策の検討を行う専門家による組織の構築を国において行うべきである。

2-4 点検・診断等をサポートする技術開発や技術評価の推進

点検・診断は、メンテナンスサイクルの最も重要な構成要素である。サイクルの初期段階において劣化の進行や不具合の発生を見逃すと、その後の予防保全や安全性の確保に向けた補修等の機会を逸し、適切な維持管理の実施が困難となるためである。ただし、各構造物の健全性評価等に対する現状の技術的知見には限界があり、現存する技術では容易に把握できない不具合等や劣化現象も存在する。また、膨大な点検対象に対する労力やコスト面の課題もある。

このため、点検や診断等のより効率的かつ効果的な実施をサポートする技術開発は重要であり、道路の維持管理上必要性が高いものについては、直ちに開発が困難と思われる技術についても、着実に取り組んでいく必要がある。

具体的には、現状の点検等の信頼性の向上や負担軽減を図るための非破壊試験技術等の開発や、現存する技術の掘り起し、構造物の劣化傾向の把握や予測、長期的耐久性に関する研究、ICTを活用した点検・調査結果の効率的な整理・保存あるいは変状等のモニタリング技術、さらには補修材料や補修補強の技術開発等については、国が中心となって、独立行政法人土木研究所等の研究機関との連携や公募型研究等による産学との協働によって取り組んでいくことが必要である。

また、開発された技術の速やかかつ適切な実務への導入を円滑に行うため、国は自らの技術力向上に努めるとともに、好事例の共有等開発技術の現場での積極的な試行が促されるような取り組みや、開発技術をメンテナンスサイクルの実務へ導入するための環境整備（具体的には評価システムや評価基準の確立、検査要領等の整備、調達制度への反映、技術基準への反映等）を並行して進めるべきである。

一方、民間による技術開発の促進を図るためには、入札契約制度の改善も必要である。また、民間で開発された新技術や新材料等についても、その技術レベルや性能の客観的な評価や、結果の公表、試験方法や認証制度の充実を図ることで、メンテナンスサイクルへの導入が進むような仕組みづくりを、国が主体となって取り組むべきである。

3. 地方公共団体でのメンテナンスサイクル導入に向けた支援

3-1 地方公共団体の体制、技術力、資金力の現状と課題

地方公共団体が管理する橋梁のうち、橋長15m以上の橋梁における橋梁長寿命化修繕計画の策定率は、都道府県・政令市で98%であるのに対し、市区町村で51%に留まっている。また、策定済みの橋梁長寿命化修繕計画の中で修繕が必要とされた橋梁に対して、修繕実施状況は都道府県・政令市で17%、市区町村では3%に留まっている(平成24年4月時点)。

さらに、トンネルを管理している地方公共団体のうち、都道府県・政令市では97%がトンネル本体の点検を実施しているのに対し、市区町村では65%に留まる(いずれも、笹子トンネルの事故を受けて初めて点検を実施した地方公共団体を含む)。また、点検を実施する際、都道府県・政令市では97%が点検要領(独自に策定した要領等)を用いているのに対し、市区町村では82%が点検要領を用いていない(平成25年2月時点)。

国土交通省が行ったアンケートによると、橋梁の点検、長寿命化計画の策定、及び修繕を進める上で国に求める支援としては、都道府県・政令市、市区町村とも、財政的支援や、講習会・研修会の実施、積算基準の整備、支援体制の充実等の技術的支援が多くなっている。また、トンネルの点検や修繕を進める上で国に求める支援としては、都道府県・政令市、市区町村とも、財政的支援や、点検マニュアル類の整備等の技術的支援が多くなっている。

このように、市区町村の財政力不足、技術力不足が課題となっている。

3-2 国と都道府県が連携した支援策

国土交通省では、これまで、財政、技術の両面から支援を実施しており、平成25年2月には、地方公共団体に対し、高齢化が進むトンネル・橋梁等の道路ストックの総点検のための要領を送付し、総点検を促進している。

しかしながら、地方公共団体のうち、特に市区町村における財政的・技術的に厳しい現状を踏まえ、国は都道府県と連携しながら、さらに市区町村に対する支援を充実すべきである。

財政的支援としては、市区町村が必要な予算を確保できるよう、維持管理に活用可能な交付金の更なる充実を図りつつ、重点的な予算配分によりメンテナンスサイクルの導入・充実を図るべきである。

技術的支援としては、まず市区町村がメンテナンスサイクルを導入するにあたって、全体

のマネジメントの支援や市区町村の職員が点検結果に基づき適切な措置を行うことができるよう教育・研修の更なる充実を図るべきである。また、積算基準、点検マニュアル、全国の道路ストックのデータ等、維持管理に資する情報を市区町村へ提供すべきである。さらに、地方公共団体の総点検の結果については国と情報を共有し、技術的に高度な対応が必要とされる大規模な構造物等の点検・診断含む修繕・更新については、国が代行することも視野に入れ、積極的に支援すべきである。また、地勢や気候・気象、社会的要因等により共通の課題を有する広域的単位や国全体の単位で、維持管理に関わる専門的視点から市区町村に技術支援を行う拠点の更なる強化や体制の確立を図るべきである。

【参 考】

- ・「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方」（平成15年4月）
- ・「道路橋の予防保全に向けた提言」（平成20年5月）