

行政情報

道路の老朽化対策の取り組み

築 地 貴 裕

道路の老朽化対策については、社会資本整備審議会道路分科会の提言を踏まえて、メンテナンスサイクル（点検・診断・措置・記録）の推進に取り組んでいる。

今回、平成 26 年 7 月から進めている橋梁・トンネル等の定期点検状況や、地方公共団体への支援等、道路メンテナンスを巡る最近の動向について紹介する。

キーワード：道路の老朽化対策、定期点検、メンテナンスサイクル、地方公共団体の支援

1. はじめに

道路の老朽化対策については、平成 26 年 4 月に社会資本整備審議会道路分科会にて取りまとめられた、「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」を踏まえて、メンテナンスサイクル（点検・診断・措置・記録）の推進を図るとともに、メンテナンスサイクルを回す仕組みの構築に取り組んでいる。

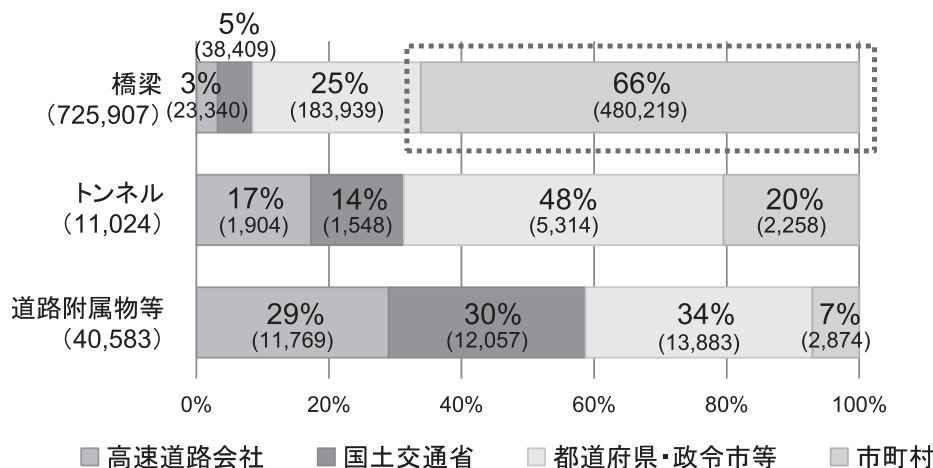
今回、平成 26 年 7 月から進めている橋梁・トンネル等の定期点検状況や、メンテナンスサイクルの着実な実施に向け進めている地方公共団体への支援等、道路メンテナンスを巡る最近の動向について紹介する。

2. 道路インフラの現状

全国には道路ストックとして、橋梁が約 73 万橋、トンネルが約 1 万箇所、シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等（以下、道路附属物等）が約 4 万施設存在する（図—1）。

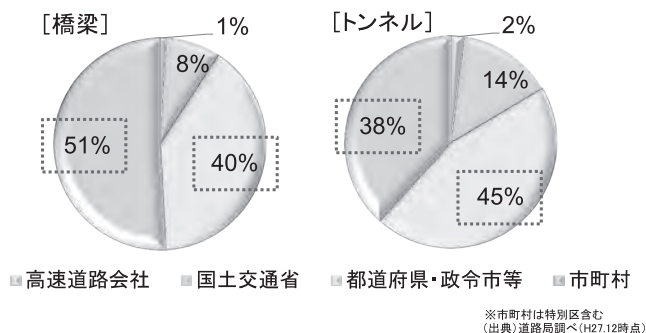
建設年度がわかっている橋梁（約 50 万橋）のうち、高度経済成長期（昭和 30～50 年）に建設され、建設後 50 年を経過した橋梁の割合は、2016 年時点では約 2 割だが、10 年後には約 4 割に増加する見込みであり、橋梁の高齢化が進んでいる。

また、建設後 50 年を経過した橋梁、トンネルのうち、地方公共団体が管理するものが橋梁では約 9 割、トンネルでは約 8 割と大部分を占めている（図—2）。さらに市町村では、老朽化対策に必要な安定的な予算の確



※市町村は特別区含む
(出典)道路局調べ(H27.12時点)

図—1 管理者別施設数



図一 建設後50年を経過した施設

保や、橋梁管理に携わる土木技術者が少ない（町の約3割、村の約6割で橋梁管理に携わる技術者がいない）ことなどが、老朽化対策を進める上で課題となっている。

3. 定期点検の実施状況及び結果

(1) 定期点検の実施状況

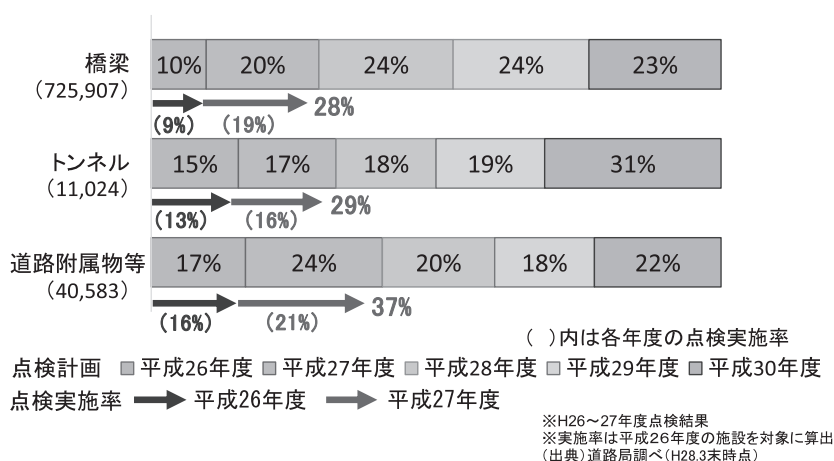
平成25年6月の道路法改正を受け、平成26年7月より、道路管理者は、全ての橋梁、トンネル等について、5年に1度、近接目視による点検を行っている。

平成26・27年度の累積点検実施率^{※1}は、橋梁で約28%、トンネルで約29%、道路附属物等で約37%となっており、平成26年度から5年間で予定している点検計画に対して、やや遅れている状況である（図—3）。

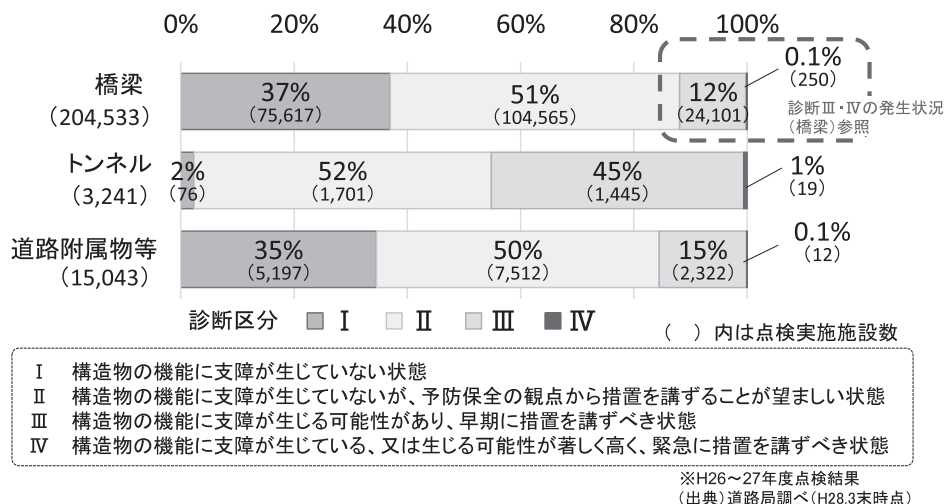
(2) 点検結果

点検を実施した施設の健全性は、4段階（Ⅰ：健全、Ⅱ：予防保全段階、Ⅲ：早期措置段階、Ⅳ：緊急措置段階）に区分される。平成26・27年度の点検の結果、早急又は緊急に修繕が必要となる診断区分Ⅲ・Ⅳの発生状況は、橋梁では約12%、トンネルでは約45%、道路附属物等では約16%となっている（図—4）。

橋梁を例にとり、診断区分Ⅲ・Ⅳの発生状況を道路管理者別に見ると、診断区分Ⅲについてはどの道路管理者も同程度であるが、診断区分Ⅳについては、市町村管理の橋梁における発生割合が、国土交通省管理の橋梁の約8倍、都道府県等管理橋梁の約7倍となっ



図三 橋梁・トンネル・道路附属物等の点検実施状況



図四 橋梁・トンネル・道路附属物等の点検結果

表－1 道路管理者別の診断区分Ⅲ・Ⅳの発生状況

管理者	点検 実施数 (橋)	診断区分Ⅲ		診断区分Ⅳ	
		(橋)	発生割合 (100橋あたり)	(橋)	発生割合 (10,000橋あたり)
高速道路会社	8, 272	695	8	0	0
国土交通省	13, 103	1, 310	10	3	2. 3
都道府県・政令市等	58, 185	7, 647	13	16	2. 7
市町村	124, 973	14, 449	12	231	18
計	204, 533	24, 101	12	250	12

※H26～27年度点検結果
※市町村は特別区含む

(出典)道路局調べ(H28.3末時点)

いる(表－1)。

診断区分Ⅳの施設については、速やかに通行規制等の措置を実施している。

4. メンテナンスサイクルの着実な実施

国土交通省では、メンテナンスサイクルの着実な実施に向け、予算、体制、技術面で課題のある地方公共団体に対して支援を実施している。

(1) 予算

予算面では、長寿命化を目指し適正な修繕を実施する地方公共団体に対して重点的に支援を行っている。

平成29年度より大規模修繕・更新補助制度の対象事業に集約化・撤去^{※2}(図－5)を拡充したほか、補助事業^{※3}と一体的に実施する地方単独事業(長寿命化等)に対する地方財政措置の拡充を行っている。

(2) 体制

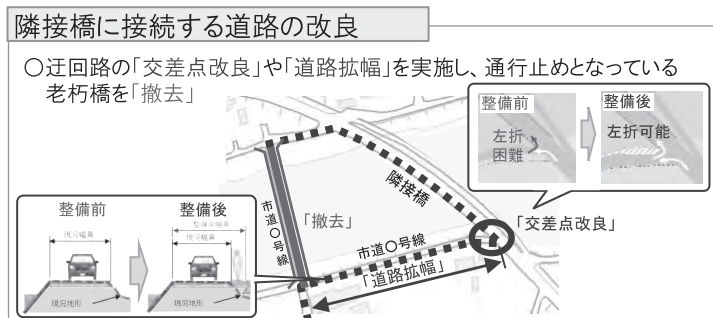
体制面では、「道路メンテナンス会議^{※4}」等を活用し、維持管理に関する様々な情報共有等を図るとともに、市町村の点検・診断業務を都道府県等が一括で委託する「地域一括発注」を実施している。また、社会的影響が大きく構造が複雑な施設等については、国



写真－1 直轄診断(三島大橋)



写真－2 研修実施状況



図－5 集約化・撤去のイメージ

の技術者による「直轄診断^{※5}・修繕代行」による支援を実施している。直轄診断については、平成26～28年度に8箇所を実施し、直轄診断の結果を踏まえ、平成27～28年度に5箇所で修繕代行に着手（うち2箇所で完了）している（写真—1）。

また、橋梁、トンネル等の点検に関して、国土交通省や地方公共団体の職員を対象に研修を実施している（写真—2）。平成26年度からの受講目標人数は5,000人であり、平成26～27年度で74回開催し、約1,900名の地方公共団体職員が受講している。

（3）技術

技術面では、路面下空洞や橋梁等の点検等にあたり高度化・効率化に資する民間技術の現場導入推進に向け、要求性能に基づく技術の公募・フィールド実験・評価に向けた取り組み等を開始している。

5. おわりに

定期点検の計画的な実施や予防保全を考慮した適切な修繕の実施にあたっては、地方公共団体に対する支援が不可欠である。

引き続き、メンテナンスサイクルの着実な推進を図るため、国として計画的に点検を実施するとともに、「道路メンテナンス会議」等を活用し、地方公共団体への支援に取り組んでいきたい。

JICMA

注釈)

- ※1 累積点検実施率：（平成26年度時点の施設総数のうち、平成26・27年度に点検を実施した施設数）／（平成26年度時点の施設総数）
- ※2 対象事業：撤去は、集約化に伴って実施する他の構造物の撤去に限る
- ※3 対象事業：社会資本整備総合交付金事業を含む
- ※4 道路メンテナンス会議の構成員：国、高速道路会社、都道府県・政令市（道路公社含む）、市町村（特別区含む）の各道路管理者
- ※5 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、国土技術政策総合研究所、国立開発研究法人土木研究所の職員で構成する「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

【筆者紹介】

築地 貴裕（つきじ たかひろ）

国土交通省

道路局 国道・防災課

