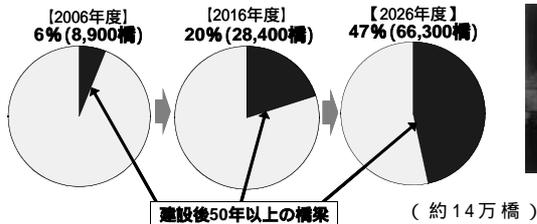


既存ストックの長寿命化

1. 戦略的な道路管理手法の確立

今後、道路ストックは急速に高齢化し、例えば、建設後50年以上経過した橋梁の全橋梁に対する割合は、現在の6%が20年後には47%と大幅に増加し、適切な修繕を行わなければ架替えなど近い将来大きな負担が生じます。特に、自然・交通条件の厳しい地域の橋梁では塩害、疲労等による重大な損傷に対して早急な対応が必要となっています。



【鋼桁の疲労】



【コンクリート床版の抜落ち】



【鋼桁の著しい腐食】

【建設後50年以上経過橋梁割合(一般道路)】

(1) 既存の道路ストックの健全度^{参1}の把握

道路ストックを計画的に管理するためには、健全度を把握する必要があります。特に自治体管理橋梁について早急な健全度の把握を促進するため、地方自治体に即した点検手法の提供など技術支援を推進します。

点検対象橋梁：国管理約9,400橋、自治体管理約129,000橋 (橋長15m以上)

(2) 効率的な道路ストック管理の実施

今後、高齢化する道路ストックが増大することを踏まえ、予防保全^{参2}の実施や橋梁の長寿命化など、経済的な道路管理を行います。また、日本の厳しい自然・交通条件を踏まえた適切な管理手法を検討します。

自治体管理橋梁についても、計画的な修繕のために支援します。

自治体管理・道路橋の長寿命化修繕計画(仮称)策定経費への助成制度の創設

緊急な対策が必要な橋梁^{参3}について、抜本的な修繕を行い、長寿命化を推進

【緊急対策実施率(対象約2,500橋)】	H17(実績)23%	H18(見込)約50%	H19(目標)約90%
累積実施数	約600橋	約1,200橋	約2,200橋

(3) 日常管理、道路維持のコスト縮減

国管理道路の日常管理について、平成19年度は平成14年度比で費用を約3割縮減した水準(例えば除草や清掃の年平均頻度を概ね半減)とします。また、沿道住民の理解を得つつ住民参加型の沿道管理を実施します。

国管理道路の舗装について、打換えや切削オーバーレイ等の修繕の前に、予防的にシール注入、切削(こぶ取り)を導入し長寿命化を図ります。

(4) 道路管理技術の開発

効率的な管理を行うため、非破壊検査やモニタリング等、補修・点検技術等について民間等と共同して技術開発を行うとともに、的確な管理を実施するための技術者を育成します。

<参> 1. 道路ストックの健全度：各部材の損傷状況等に基づき、ストックの状態を総合的に評価した指標。定期点検等により把握する。国管理橋梁では5年に1回の定期点検により把握

2. 予防保全：損傷が顕在化する前に予防的に対策を行う管理手法

3. 緊急な対策が必要な橋梁：国管理橋梁約9,400橋のうち点検結果(平成16年度末)から、緊急対策を行わなければ数年で安全な通行が困難になるなど深刻な事態が発生する可能性がある橋梁