

社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会
道路の老朽化対策の本格実施に関する提言(骨子案)

0. 総論

- これまでも、道路構造物の老朽化が 2010 年代には本格化することから対策の必要性が言われている
- 現実には、高速道路の管理費は公団民営化時に 3 割削減（平成 17 年度）、直轄国道の維持修繕費も最近 10 年間で 2 割削減（平成 16 年度～平成 25 年度）
- 道路構造の損傷等に起因する通行止めや車両の重量等に係る通行規制は、最近 5 年間で 2 倍以上に増加
- そのような中、平成 24 年 12 月に笹子トンネル天井板落下事故が発生
- 1980 年代にアメリカは「荒廃するアメリカ」と呼ばれる時代を経験。日本を「荒廃する日本」にしてはならない
- 本格的なメンテナンス体制を構築しなければならない時期にきている
- 道路管理者の管理責任、義務を果たすための仕組みの構築、国民の理解が重要
- このまま老朽化対策を怠ると、近い将来、大きな事故が発生する可能性は高い
- このことは、道路管理者はもとより、広く国民に理解されるよう努めるべき

1. 道路インフラを取り巻く現状

(1) 道路インフラの現状

- 全橋梁約 70 万橋のうち、約 50 万橋（7 割以上）が市町村道。10 年後には、50 歳以上の橋梁が全体の 4 割以上
- 緊急的に整備された箇所や立地環境の厳しい場所などの一部の構造物で老朽化による変状が顕在化
- 地方公共団体管理橋梁では、最近 5 年間で通行規制等が 2 倍以上に増加（H20：977 橋、H25：2,104 橋）

(2) 老朽化対策の課題

- 直轄国道の維持修繕予算は、本来ならば増やすべきところ最近 10 年間で 2 割減少
- 町の約 5 割、村の約 7 割で橋梁保全業務に携わっている土木技術者が存在しない
- 地方公共団体の橋梁点検要領では、遠望目視による点検も多く（約 8 割）、点検の質に課題有り

(3) 現状の総括(2つの根本的課題(ジレンマ))

- 高速道路や直轄国道においては、我が国の社会経済活動を支える根幹的なネットワークであり、老朽化に対する対応も着実に進めている
- 多くの施設を管理する地方公共団体は、予算、体制、技術における課題が多く、同時に取り組まなければ解決できない以下の 2 つの根本的課題（ジレンマ）が存在
 - ① メンテナンスに関する最低限のルール・基準が確立していない
 - ・法令に道路構造物の点検頻度や方法等の定めがない等、維持修繕・更新に関するルール・基準が未確立
 - ② メンテナンスサイクルを回す仕組みがない
 - ・地方公共団体は、厳しい財政、技術者がいない等により、点検・診断・措置・記録・（次の点検）のメンテナンスサイクルを回すことが困難

2. 国土交通省の取組みと目指すべき方向性

(1) メンテナンス元年の取組み

(本格的にメンテナンスサイクルを回すための取組みに着手)

- 平成 25 年を「メンテナンス元年」と位置付け、急遽、緊急点検・集中点検を実施
- 「社会資本メンテナンス戦略小委員会」や「道路メンテナンス技術小委員会」での議論を踏まえ、以下の取組みに着手
 - ・道路法の改正により、点検基準の法定化や、国による修繕等代行制度を創設
 - ・平成 25 年 3 月に「当面講ずべき措置」の工程表をとりまとめ、11 月にはインフラ長寿命化基本計画を策定、インフラ長寿命化行動計画の策定へ
(『インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議』)

(2) 目指すべき方向性

(平成 26 年を「メンテナンス実行の年」として、メンテナンスサイクルを本格導入)

- 道路の老朽化対策の本格実施に向けて、特に地方公共団体における取組みの促進のため、以下の二本柱でメンテナンスサイクルを導入すべき
 - ① メンテナンスサイクルを確定 (道路管理者の義務の明確化)
 - ・国民が安心して使い続けられるよう、道路管理者がすべきこと (ルール・基準) を明確化するため、道路法に基づく点検や診断の基準を規定すべき
 - ② メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築
 - ・予算、体制、技術を組み合わせ、各道路管理者におけるメンテナンスサイクルを持続的に回す仕組みを構築すべき

3. 具体的な取組み

産学官のリソース（予算・人材・技術）を全て投入し、総力をあげて本格的なメンテナンスサイクルを始動【道路メンテナンス総力戦（仮称）】

(1)メンテナンスサイクルを確定(道路管理者の義務の明確化)

メンテナンスサイクルを構成する点検・診断・措置・記録の実施は各道路管理者の責任であることを認識し、以下を推進すべき

1)点検

①構造物の特性を踏まえた合理的な点検を実施

- ・橋梁、トンネル等については、国が定める統一的な基準によって、5年に1度、近接目視による全数監視を実施
- ・舗装、照明柱等構造が比較的単純なものは、経年的な劣化に基づき適切な更新年数を設定し、点検・更新することを検討

②点検は、緊急輸送道路上の橋梁や高速道路の跨道橋といった重要度、施設の健全度から優先順位を決めて実施

2)診断

①全国の橋梁等の健全度を把握し比較できるよう、統一的な尺度で健全度の判定区分を設定（『道路インフラ健診』）

3)措置

①点検・診断結果に基づき、以下の措置を実施

- ・ライフサイクルコストを考慮して修繕計画を策定し計画的に修繕を実施
- ・必要な修繕ができない場合は、通行規制・通行止めを実施
- ・社会構造の変化に伴う橋梁等の利用状況を踏まえ、必要に応じて橋梁等の集約化・撤去を実施

②国は地方公共団体で適切に措置が講じられるように以下を検討

- ・緊急措置が必要と判断されても適切な措置が行われていない場合、国は、必要な手順を踏んだ上で地方公共団体に対し適切な措置を講じるよう勧告・指示
- ・重大な事故発生直後より、道路管理者の要請に応じて、原因の究明や再発防止策を検討する常設の第三者委員会『道路インフラ安全委員会（仮称）』の設置

4)記録

- ①メンテナンスサイクルが定着するよう、全道路管理者の点検・診断・措置の結果をとりまとめ、確認するとともに公表し、「見える化」を図る

(2)メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

予算、体制、技術を組み合わせ、各道路管理者におけるメンテナンスサイクルを持続的に回す以下の仕組みを構築すべき

1)維持管理・更新に係る安定的な予算確保

- ①首都高速道路等の高速道路の老朽化に対応し、迅速かつ計画的な更新事業を行うため、平成25年6月の国土幹線道路部会の中間答申を踏まえつつ、財源を確保することが必要
- ②直轄国道においては、点検・修繕を的確に実施するため、必要な予算を最優先で確保することが必要
- ③点検を適正に実施している地方公共団体に対し、健全度や重要度に応じた交付金の重点配分や、複数年にわたり集中的に実施する大規模修繕・更新を支援する補助制度を検討

2)地方公共団体の取組みに対する体制支援

- ①地方公共団体の三つの課題（人不足・技術力不足・予算不足）に対して、各都道府県と連携して以下の支援方策を検討するとともに、それらを活用・調整するため、『地域メンテナンス協議会（仮称）』を設置
- ②支援方策の検討
 - ・メンテナンス業務は、市町村単位ではなく地域単位での一括発注や複数年契約など、効率的な方式
 - ・橋梁等の点検・診断等に関して、社会的に影響の大きな路線や構造が複雑な施設等について、『道路メンテナンス技術集団（仮称）』を派遣し、技術的支援の体制や制度を構築。さらに支援結果等を記録。その際、財政的支援も含めて国が支援

- ・地方公共団体において高度の技術を要する橋梁等の緊急的な修繕・更新については、国による代行制度を活用
- ・重要性、緊急性の高い橋梁等は、利用状況を踏まえた集約化・撤去を進めつつ、必要に応じて、国や高速道路会社等が定期点検や修繕等を代わりに行う（高速道路などの幹線道路ネットワークや新幹線等の主な鉄道ネットワークに架かる橋等）
- ・メンテナンス体制を強化するため、地方公共団体の職員や民間企業の社員も対象とした研修を充実

③地方公共団体支援のため、国の研究所、技術事務所・国道事務所の体制強化や、専門的知識を有する職員の育成に取り組む

3) 民間の技術力を引き出す仕組みづくり

- ①民間企業が、適切に点検業務・修繕工事を実施し、技術開発を推進できるよう、施工実態等を踏まえた点検業務・修繕工事の適正な積算基準を設定
- ②点検・診断の知識・技能・実務経験を有する技術者を確保するため、資格制度を検討
- ③点検・診断の信頼性確保や、負担・コストの軽減、修繕工事の工期短縮やコスト削減、構造物の耐久性の向上を図るため、非破壊試験技術やモニタリング技術、新材料・工法等の新技术について、民間が開発した技術の試行・評価や、産学官による共同研究開発等を国が中心となって戦略的に取り組む

4) 国民の理解・協働の推進

- ①道路インフラの現状や老朽化対策の必要性に関する国民の理解を促進するため、橋梁等の老朽化の状況、点検・診断結果や措置の実施状況等に関する情報を『地域メンテナンス協議会（仮称）』でとりまとめ、国民・道路利用者と積極的に共有することが必要

- ②地域住民や学生、マスコミを対象とした橋梁の現地見学会や、各地域における産学官の連携による橋守制度の取組み拡大など、老朽化の現状や対策についての理解と協働の取組みを推進することが必要

5)その他

- ①重量制限を超過する大型車両を通行させる者に対する取締り・指導について、報告徴収及び立入検査の実施や関係機関との連携などにより一層強化を図るとともに、特殊車両通行許可制度の審査基準の見直しや審査の迅速化等を図ることで、大型車両が適正に通行しやすい環境を整備