

# 道路インフラ老朽化対策の本格実施 ～地方公共団体の取組支援～



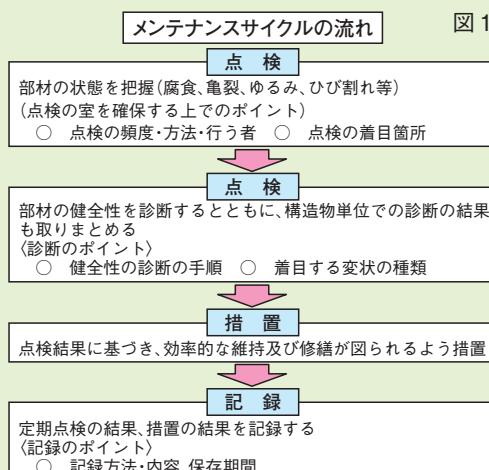
## 1. はじめに

我が国の道路インフラは、昭和三十年後半からの高度経済成長期に集中的に整備され、今後老朽化が急速に進むことが確実であります。平成22年7月16日の首都高速道路中央環状線山手トンネルでの内照式案内看板落下事故、平成24年12月2日の中央自動車道笛子トンネルでの天井板落下事故は、国民に大きな衝撃を与えました。

そのような中、国土交通大臣の諮問を受け、社会資本整備審議会道路分科会においては道路の老朽化対策について議論を重ねてまいりました。平成26年4月14日には、「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」（以下「提言」という。）が太田国土交通大臣に手渡されました。提言は、『最後の警告——今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ』と警告、道路の老朽化対策の本格実施に向けて、メンテナンスサイクルを確定するこ

### 3. 道路法等の改正

社会資本整備審議会の審議と並行して国土交通省においては、道路構造物の老朽化対策として根幹である道路法・政令の改正に入りました。政令を受け、省令では、「トンネル、橋その



2

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講すべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講すべき状態

これにより、平成26年7月1日から  
はすべての道路管理者に、5年に1回  
の近接目視による点検、点検結果によ  
る健全性の診断結果を4段階に分類す  
ることが義務付けられました。

視により5年に1回の頻度を基本として点検を行う」ことを規定しています。告示では「健全性の診断結果を4段階に区分すること」としています（図2参照）。

他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の付属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場

と、メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築するため具体的な取り組みを提言しています。

## 2. メンテナンスサイクル

メンテナンスサイクルは図1に示すように、点検→診断→措置→記録となつており、このメンテナンスサイクルを回す仕組みを構築するため、道路法等の改正、地方公共団体向けの定期点検基準・要領の作成を行っています。

視により5年に1回の頻度を基本として点検を行う」ことを規定しています。告示では「健全性の診断結果を4段階に区分すること」としています（図2参照）。

## 4. 定期点検基準・要領

本来、点検基準・要領（以下「要領」という。）については、省令・告示の規定を満足すれば、各道路管理者が独自に定めて構わないものですが、なかなか困難な地方公共団体もあると思われる。ことから、国土交通省において地方公共団体向けの要領を作成しました。

要領の種類は、道路トンネル、道路橋、シェッド・大型カルバート等、横断歩道橋、門型標識等の5種類です。要領は、地方公共団体の負担にならないよう、健全性の判定区分に応じた事例写真と解説が盛り込まれており、ポイントを絞って取りまとめられております。

写真1



写真2



写真3

沖縄県道路メンテナンス会議	
会長	沖縄総合事務局 南部国道事務所長
副会長	沖縄県土木建築部 道路管理課長
副会長	NEXCO 沖縄高速道路事務所長
会員	沖縄総合事務局 道路建設課長
会員	沖縄総合事務局 道路管理課長
会員	41市町村(市は部長、町村は課長)
会員	(財)沖縄県建設技術センター 技術部長

## 6. 沖縄県の道路インフラの状況

道路インフラの一つである橋梁の状況をみると、沖縄県内には橋梁が約

6割が市町村が管理しています。県道以上（県、国、NEXCO管理）に架かっている橋は、約一千橋あります。しかし、そのうち30年以上の橋の割合は40%を占めます。さらに、10年後にはその割合が65%に達し、急速に老朽化が進んでいきます（図4参照）。

道路インフラの大部分は地方公共団体が管理しています。しかしながら地方公共団体には3つの課題（予算不足・人不足・技術力不足）があり、この3つの課題を支援するため次のような支援を行っています。

○「沖縄県道路メンテナンス会議」の設置

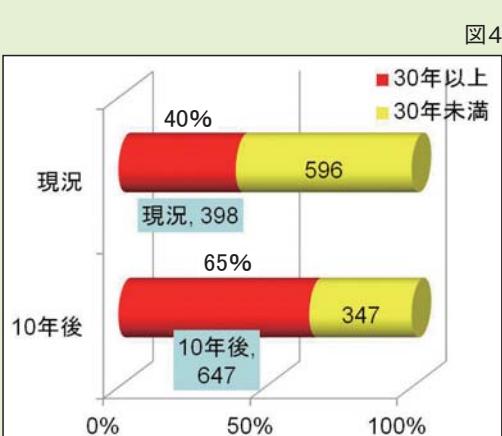
各道路管理者が相互に連絡調整を行うことにより、円滑な道路管理の促進

を図ることを目的に、平成26年6月3日に「沖縄県道路メンテナンス会議」（以下「会議」という。）を立ち上げま

○点検業務の一括発注支援

単独での点検業務発注することが困難な地方公共団体においては、地域で

## 7. おわりに



沖縄は昭和47年の本土復帰以降に、沖縄振興開発計画により集中的に道路インフラが整備されたため、本土に比べて老朽化年齢は低いが、塩害地域であることや、予防保全は早ければ早いほど維持・補修にかかるコストも低減できることから、老朽化対策に対する管理者責任・意識をもつことが重要であると考えています。