

関東地方における 道路メンテナンスの最近の話題

国土交通省 関東地方整備局
道路部長 山本 悟司

- 1. 道路行政を取り巻く最近の情勢について**
- 2. 直轄国道の維持管理における取り組み**
- 3. 関東道路メンテナンスセンター**
- 4. 直轄国道の維持管理における今後の展開**

道路行政を 取り巻く最近の情勢について

■平成31年度道路関係予算総括

						(単位: 億円)	
事	項	事業費	対前年度比	国 費	対前年度比		
直	轄	事業	15,718	1.01	15,718	1.01	
改	築	その他	10,728	1.00	10,728	1.00	
維	持	修繕	3,811	1.04	3,811	1.04	
諸	費	等	1,179	1.02	1,179	1.02	
補	助	事業	3,445	2.11	1,965	2.02	
	地域高規格道路、IC等アクセス道路その他	1,995	1.47	1,106	1.46		
	大規模修繕・更新	380	3.23	213	3.29		
	除雪	162	1.04	108	1.04		
	連続立体交差事業	909	皆増	490	皆増		
	補助率差額	—	—	48	0.97		
有	料道路事業等	24,879	1.02	175	1.24		
小	計 (①)	44,043	1.06	17,858	1.07		
防災・安全交付金(無電柱化推進計画支援事業)		544	皆増	290	皆増		
社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業(国債義務額等))		43	—	26	—		
合	計	44,630	1.05	18,173	1.05		
(臨時・特別の措置を含む場合)							
防災・減災、国土強靱化のための緊急対策 (②)		1,489	皆増	1,489	皆増		
小	計 (①+②)	45,532	1.09	19,346	1.16		

[参考]公共事業関係費

(国費) 通常分(A): 60,596億円(対前年度比1.01)、臨時・特別の措置(B): 8,503億円(皆増) 計(A+B) 69,099億円(対前年度比1.16)

※補助事業 国費1,965億円には、個別補助制度創設等に伴う社会資本整備総合交付金からの移行分 国費970億円を含む。

含まない場合、補助事業 国費995億円[対前年度比1.02]である。

※この他に、防災・安全交付金(国費13,173億円[対前年度比1.18](臨時・特別の措置を除く場合 国費10,406億円[対前年度比0.94]))、社会資本整備総合交付金(国費8,713億円[対前年度比0.98](臨時・特別の措置を除く場合 国費8,364億円[対前年度比0.94]))があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。上記には、防災・安全交付金(無電柱化推進計画支援事業)及び社会資本整備総合交付金(交通拠点連携集中支援事業(国債義務額等))を含む。

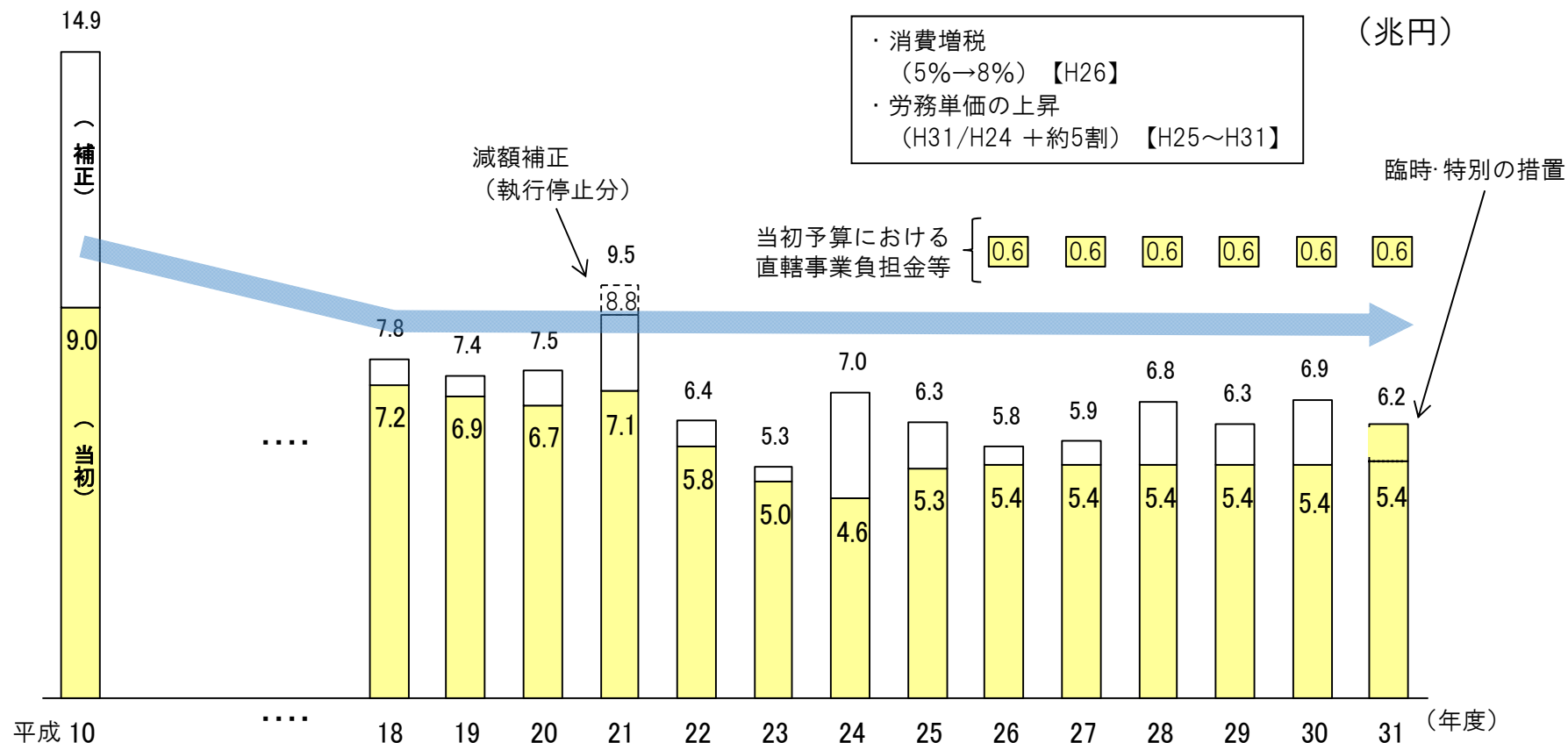
※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業(国費1,744億円[対前年度比0.83])がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として社会資本整備総合交付金(国費1,226億円[対前年度比1.28])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

注1. 上記の他に、行政部費(国費9億円)がある。

注2. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,093億円(臨時・特別の措置を除く場合 2,957億円))を含む。

注3. 四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

公共事業関係費(政府全体)の推移



※本表は、予算ベースである。

※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(0.7兆円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば6.4兆円(▲5.2%)である。

※平成23年度及び平成24年度については同年度に地域自主戦略交付金へ移行した額を含まない。

※平成25年度は東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)及び国有林野特別会計の一般会計化に伴い計上されることとなった直轄事業負担金(29億円)を含む。また、これら及び地域自主戦略交付金の廃止という特殊要因を考慮すれば、対前年度+182億円(+0.3%)である。

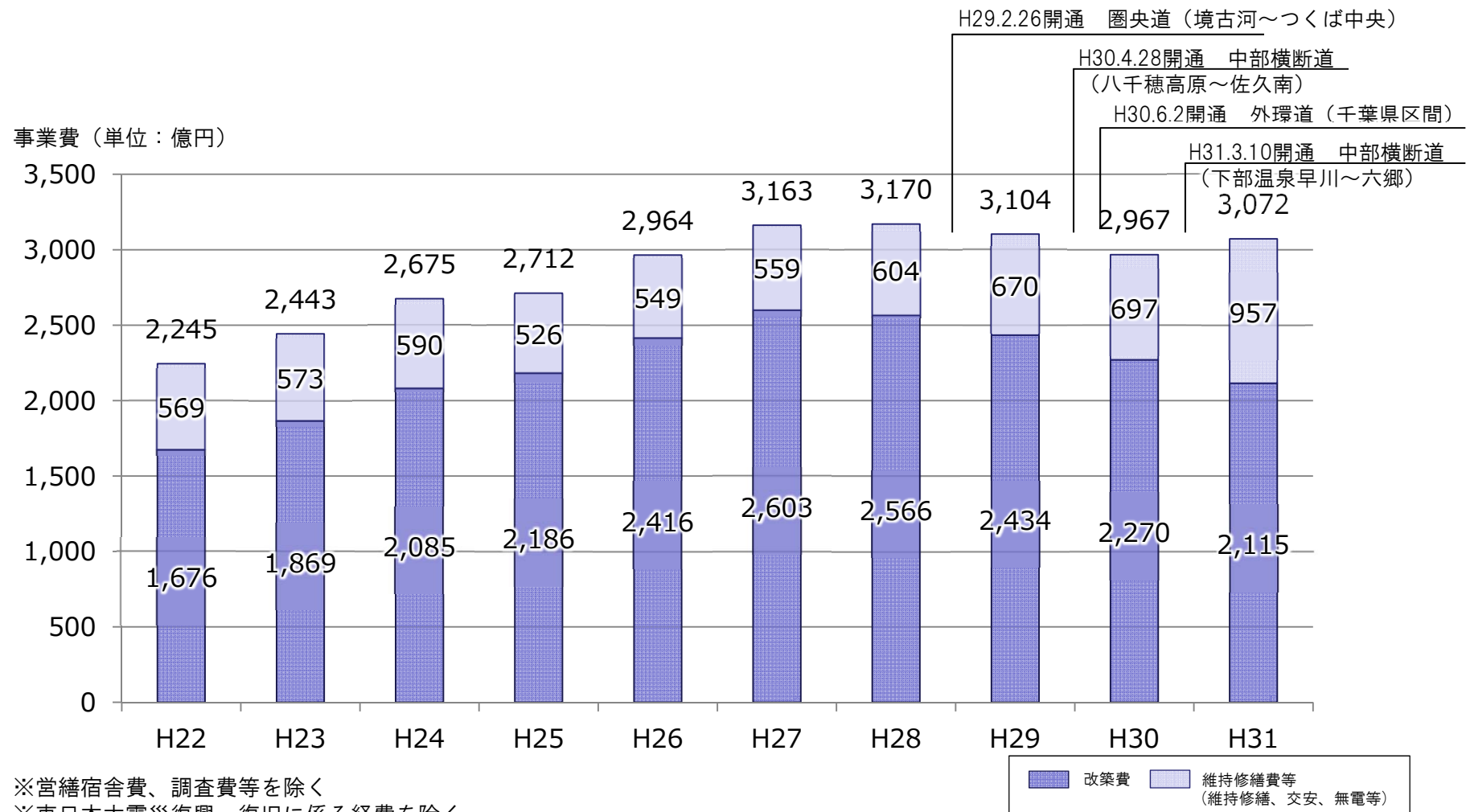
※平成26年度については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(これまで同特別会計に計上されていた地方公共団体の直轄事業負担金等を一般会計に計上)を除いた額(5.4兆円)と、前年度(東日本大震災復興特別会計繰入れ(356億円)を除く。)を比較すると、前年度比+1,022億円(+1.9%)である。なお、消費税率引き上げの影響を除けば、ほぼ横ばいの水準である。

※この他に、平成23~31年度においては、東日本大震災の被災地の復旧・復興や全国的な防災・減災等のための公共事業費がある。

※臨時・特別の措置等については、地方公共団体の直轄事業負担金等を除いた額である。(地方公共団体の直轄事業負担金等を含んだ臨時・特別の措置は8,503億円である)

■ 関東地方整備局の直轄道路事業予算(当初予算)

- 近年、圏央道、外環道、中部横断道の開通及び財政投融资の活用に伴い、改築費は減少傾向。
- 一方、老朽化への対応及び「防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策」の実施等により維持修繕費等は増加傾向。



※営繕宿舍費、調査費等を除く

※東日本大震災復興・復旧に係る経費を除く

※圏央道（久喜白岡JCT～大栄JCT）4車化と圏央道（大栄JCT～松尾横芝JCT）の整備加速については、平成30年度より関東地方整備局の予算とは別に、財政投融资を活用している。

■防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の概要

※内閣官房国土強靱化推進室発表資料を一部編集

1. 基本的な考え方

○本対策は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」(平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告)のほか、ブロック塀、ため池等に関する既往点検の結果等を踏まえ、

- ・防災のための重要インフラ等の機能維持
- ・国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

の観点から、国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施する。

2. 取り組む対策の内容・事業規模の目途

○緊急対策160項目
○財政投融資の活用を含め、おおむね7兆円程度を目途とする事業規模(※1、※2)をもって実施。

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化
- (2)救助・救急、医療活動等の災害対応力の確保
- (3)避難行動に必要な情報等の確保

おおむね2.8兆円程度

おおむね0.5兆円程度

おおむね0.2兆円程度

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)電力等エネルギー供給の確保
- (2)食料供給、ライフライン、サプライチェーン等の確保
- (3)陸海空の交通ネットワークの確保
- (4)生活等に必要の情報通信機能・情報サービスの確保

おおむね0.3兆円程度

おおむね1.1兆円程度

おおむね2.0兆円程度

おおむね0.02兆円程度

(※1)

うち、財政投融資を活用した事業規模としておおむね0.6兆円程度を計上しているほか、民間負担をおおむね0.4兆円程度と想定している。平成30年度第一次補正予算等において措置済みの事業規模0.3兆円を含む。

(※2)

四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

3. 本対策の期間と達成目標

○期間:2018年度(平成30年度)~2020年度(平成32年度)の3年間
○達成目標:防災・減災、国土強靱化を推進する観点から、特に緊急に実施すべき対策を、完了(概成)又は大幅に進捗させる。

■防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策(道路関係)

○重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、2020年度までの3年間で集中的に実施する。

法面・盛土

土砂災害等の危険性が高く、社会的影響が大きい箇所約2,000箇所について、土砂災害等に対応した道路法面・盛土対策、土砂災害等を回避する改良や道路拡幅などの緊急対策を概ね完了。



＜法面法枠工＞



＜危険箇所を回避するミニバイパス＞

冠水

冠水発生の恐れのある箇所について、道路(約1,200箇所)及びアンダーパス部等(約200箇所)の排水能力向上のため排水施設の補修等の緊急対策を概ね完了。



＜排水施設＞



＜排水ポンプ＞

越波・津波

越波・津波の危険性のある約80箇所について、消波ブロック整備等の越波防止対策、ネットワーク整備による越波・津波に係る緊急対策を概ね完了。



＜消波・根固ブロック＞



＜ネットワーク整備＞

耐震

耐震対策未実施の橋梁約600箇所※1、道の駅約30箇所※2について、耐震補強に係る緊急対策を概ね完了。

※1：緊急輸送道路上の橋梁の内、今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域にあり、事業実施環境が整った橋梁

※2：地域防災計画に位置づけがあり、耐震対策未実施の道の駅



＜橋梁の耐震対策＞



＜道の駅の耐震対策＞

踏切

救急活動や人流・物流等に大きく影響を与える可能性がある踏切約200箇所について、長時間遮断時に優先的に開放する踏切への指定等や踏切の立体交差化等の緊急対策を実施。うち、約20箇所において期間内に立体交差化を完了。



＜単独立体交差事業＞



＜連続立体交差事業＞

停電・節電

停電により情報が遮断され管理上支障が生じる恐れのある道路施設約1,600箇所※1、道の駅約80箇所※2について、無停電設備(発動発電機、蓄電池)の整備等の緊急対策を概ね完了。

※1：事前通行規制区間内等にある道路施設で無停電設備が未設置な箇所等

※2：地域防災計画に位置づけがあり、無停電設備が未整備な道の駅



＜無停電装置＞



＜自家発電装置＞

豪雪

道路上での車両滞留の発生を踏まえ、大規模な車両滞留リスクのある約700箇所について待避場所等のスポット対策や除雪車増強の体制強化等の緊急対策を概ね完了。



＜除雪機械の増強＞



＜チェーン着脱場＞

無電柱化

既往最大風速が一定程度以上で、電柱倒壊の危険性の高い市街地の緊急輸送道路の区間(約1万km)において、災害拠点へのアクセスルートで事業実施環境が整った区間約1,000kmについて、無電柱化を実施。



＜電柱倒壊による道路閉塞＞



＜電柱ハザードマップ＞

(注) 道の駅及び踏切以外の『箇所』の計上方法については、路線別に都道府県毎の区間を1箇所としています。

■道路事業における防災・安全交付金の重点配分の概要

道路施設の適確な老朽化・地震対策

- 省令・告示に基づく定期点検、個別施設ごとの長寿命化計画の策定
- 計画に基づく修繕・更新・撤去

⇒「定期点検」・「長寿命化計画の策定」に対して特に重点的に配分
⇒点検を計画的に実施している地方公共団体が行う
「修繕」・「更新」・「撤去」に対して特に重点的に配分



- 高速道路・直轄国道をまたぐ跨道橋の耐震化



- 地震時等に著しく危険な密集市街地における道路整備



通学路等の生活空間における交通安全対策

- 歩行空間の確保等の通学路における交通安全対策

⇒点検等を継続的に実施している団体が行う対策に対して特に重点的に配分
⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

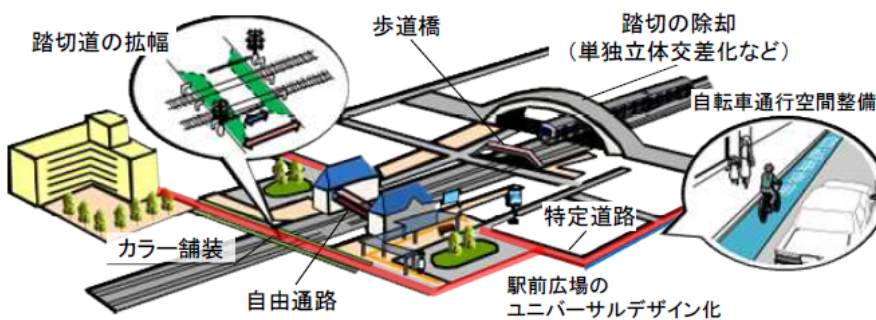


- 踏切道の拡幅等の踏切における事故対策

⇒踏切道改良計画に基づく事業に対して特に重点的に配分

- 鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

- 地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備

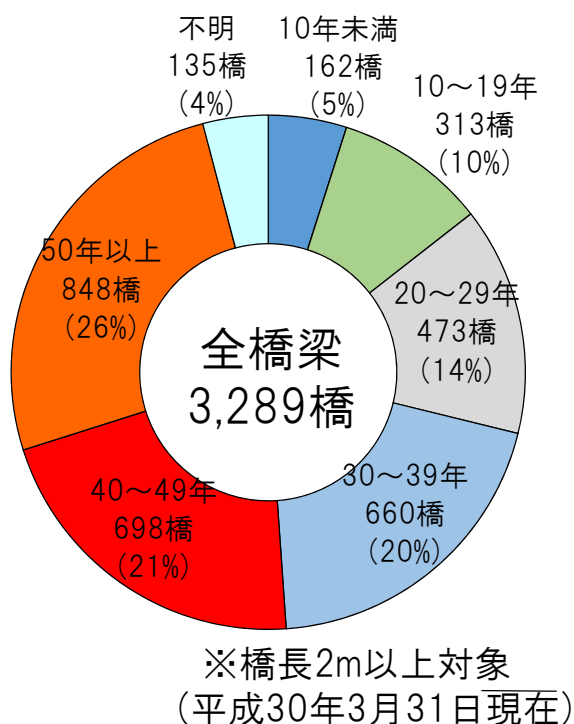


直轄国道の 維持管理における取り組み

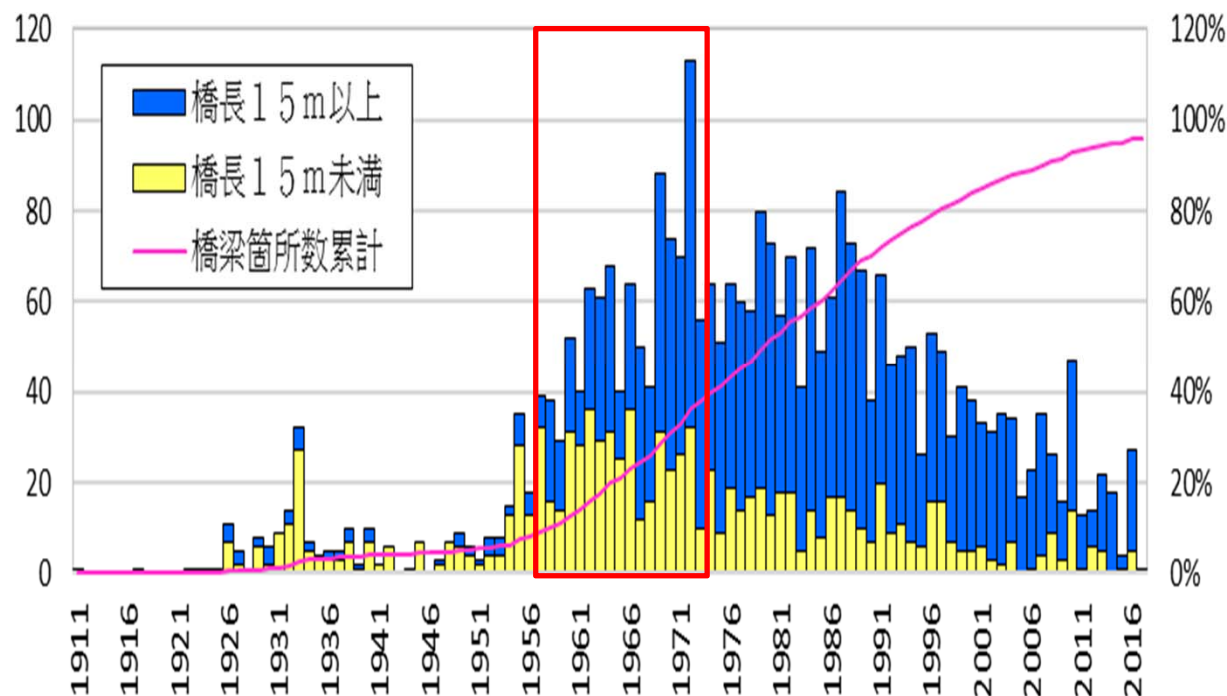
管内の橋梁の現状

- 関東地方整備局が管理する道路橋は3,289橋（溝橋含む）。 ※1
- 全体の約32%にあたる約1,040橋が高度経済成長期（1955年～1973年）に建設。

※1 平成30年3月31日時点



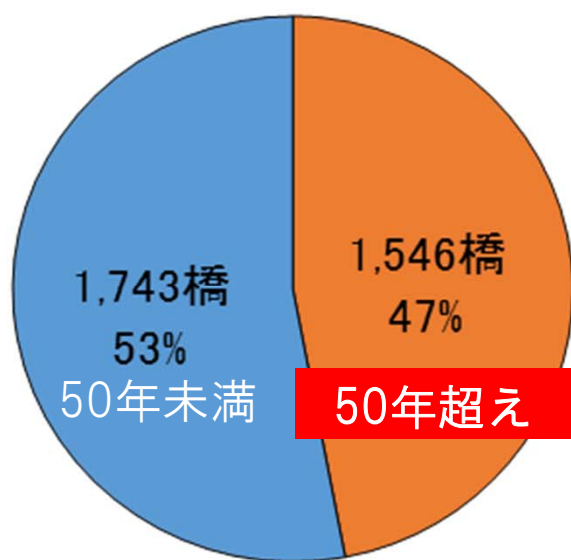
建設後の経過年数内訳



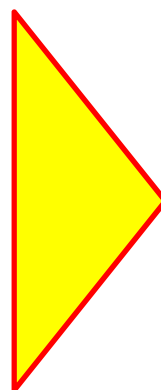
建設年度別の橋梁箇所数の分布

■管内の橋梁の現状

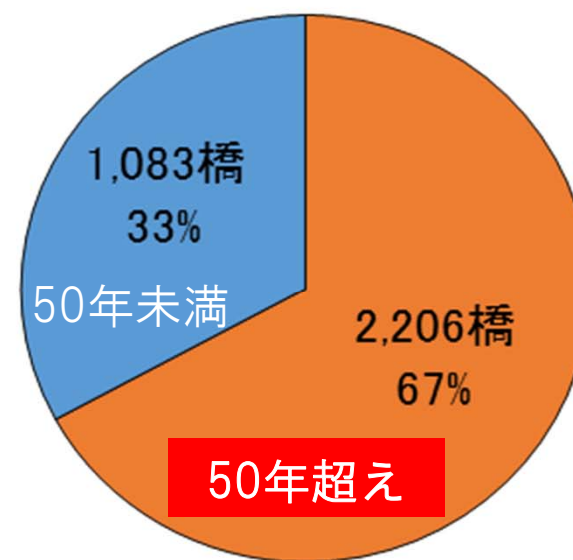
○20年後には、建設後50年以上経過した割合が67%まで急激に増加。



【10年後】 2027年



※橋長2m以上対象
(平成30年3月31日時点)

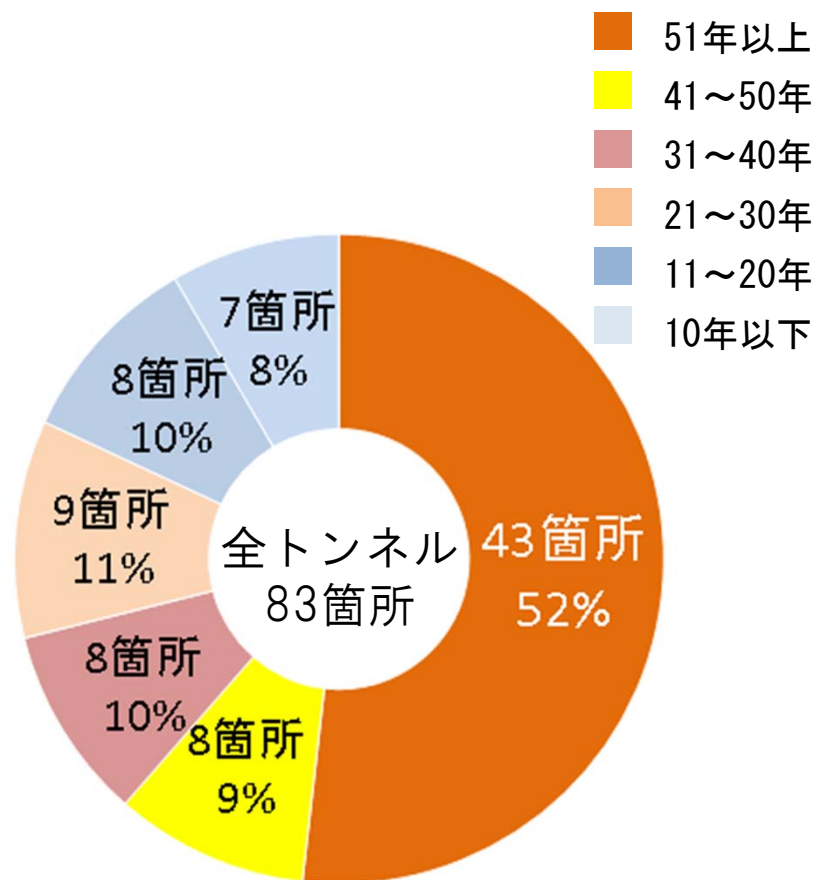


【20年後】 2037年

建設後50年以上の橋梁箇所数の割合

管内のトンネルの現状

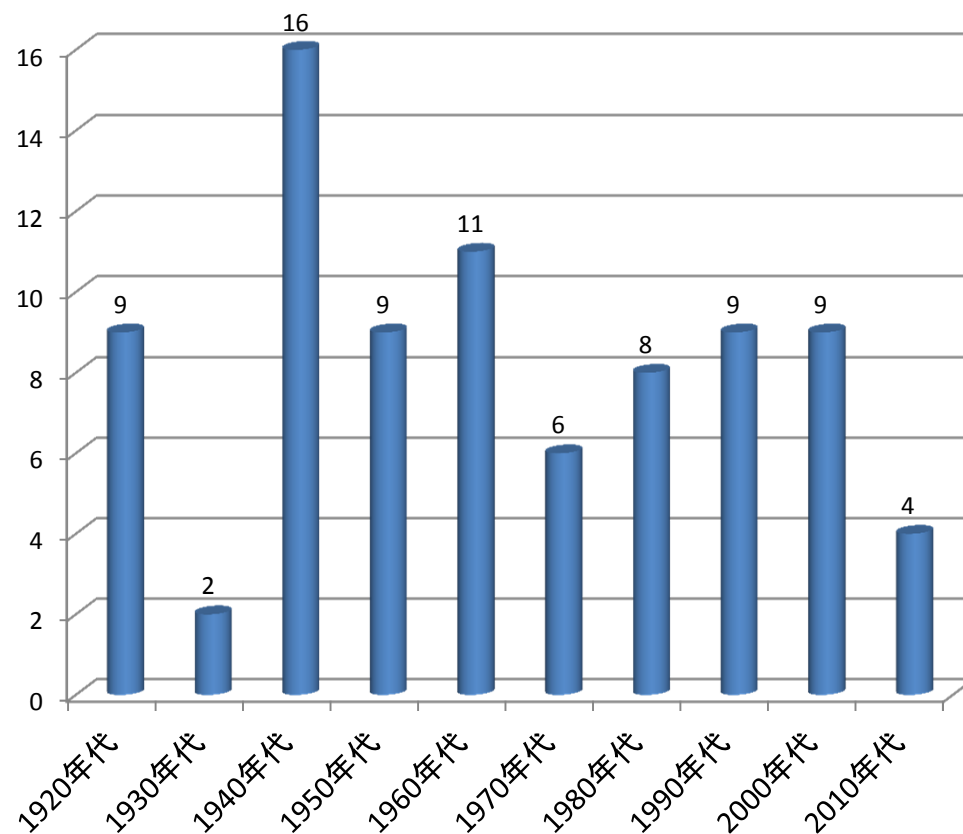
○関東地方整備局が管理する道路トンネルは83箇所（山岳トンネル）。※1



平成29年3月末時点
※山岳トンネル

建設後の経過年数内訳

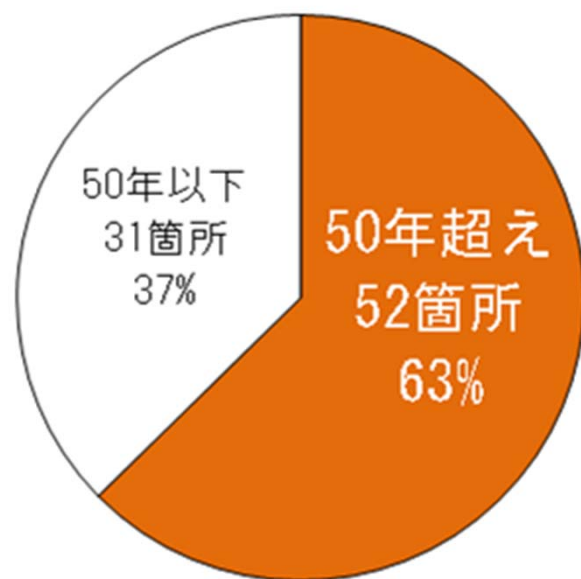
※1 平成30年3月31日時点



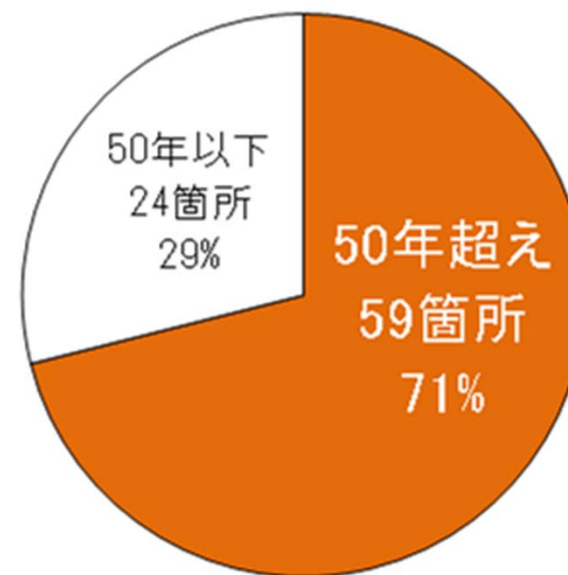
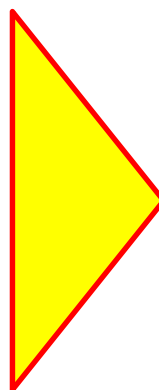
建設年代別のトンネル箇所数の分布

■管内のトンネルの現状

○20年後には、建設後50年以上経過した割合が70%まで増加。



【10年後】 2026年



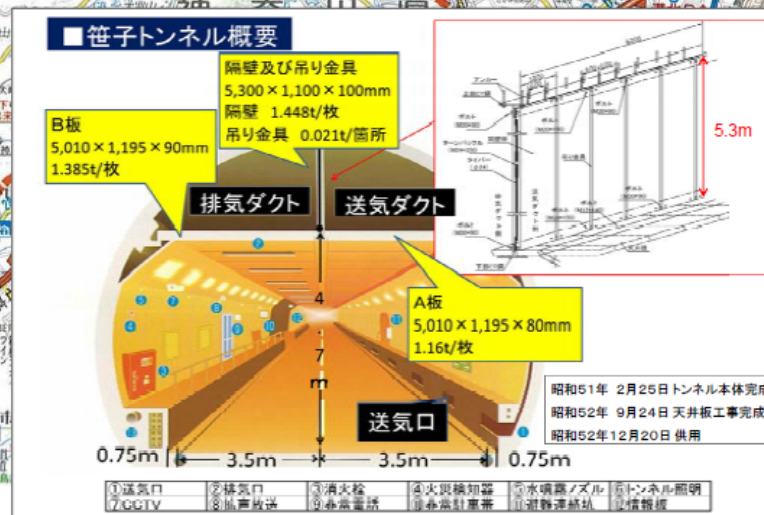
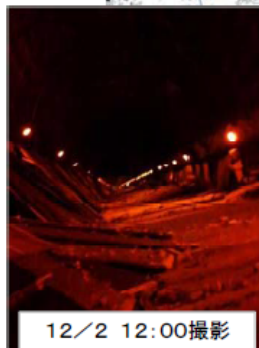
【20年後】 2036年

建設後50年以上のトンネル箇所数の割合

メンテナンスサイクルの構築、推進

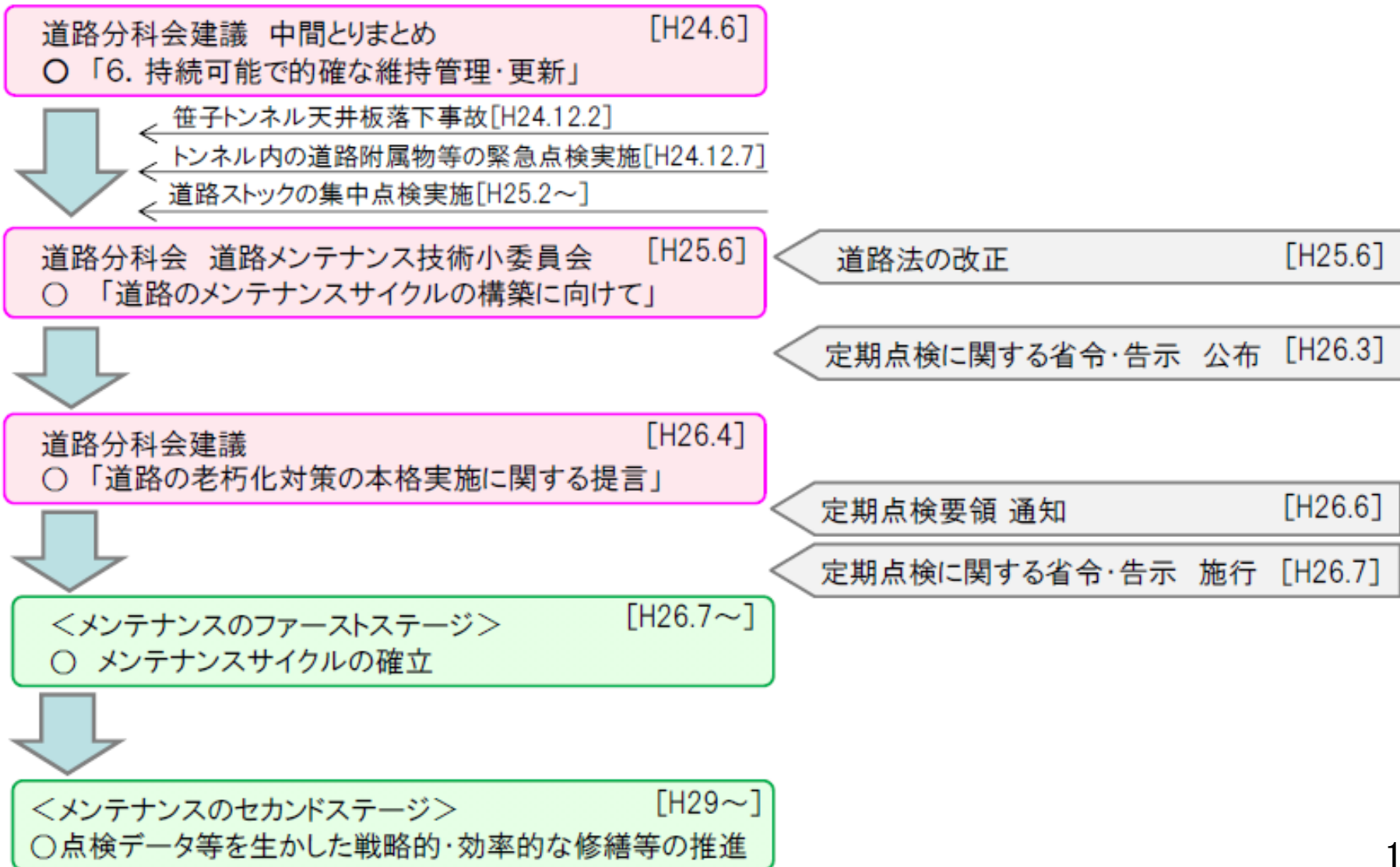
○平成24年12月に中央自動車道笹子トンネルにて天井板落下事故が発生。

- ・発生日時：平成24年12月2日(日) 8:03頃
- ・発生場所：中央自動車道(上り)笹子トンネル内(延長4.7km、大月JCT～勝沼IC間)
- ・発生状況：東坑口から約1.7km付近において、トンネル天井板が落下。車両3台が下敷き、うち2台が火災となり焼損。死者9名、負傷者2名。
- ・通行止め：【上り線】大月JCT～一宮御坂IC 【下り線】大月JCT～勝沼IC
(12月29日13時より、下り線を用いた対面通行で開通、2月下旬を目標に上下線各2車線通行を予定)



■メンテナンスサイクルの構築、推進

○道路のメンテナンスサイクルの構築、推進に向けた国土交通省の動き



メンテナンスサイクルの構築、推進

- メンテナンスサイクルは、「点検→診断→措置→記録」で構成され道路管理者の責任であることを認識し推進。
- メンテナンスサイクルを持続的に回すために、支援方策の確立。

データベース

確実な記録保存

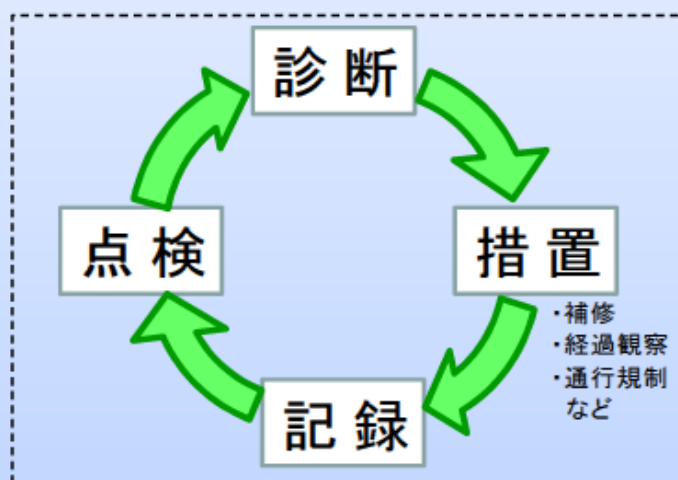


状況把握・課題解決
情報共有



道路メンテナンス会議等

メンテナンスサイクル



反映

充実

長寿命化計画

実務者研修



教育・研修の充実

道路メンテナンス年報

結果の見える化
国民の理解の推進

国土交通省 道路局
平成30年8月

道路メンテナンス年報

■メンテナンスサイクルの構築、推進

○メンテナンスサイクルのうち「点検」と「診断」の概要は次のとおり。

〔点検〕 橋梁(約73万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による全数監視を実施



道路法施行規則(平成26年3月31日公布、7月1日施行) (抄)

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

点検は、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。

〔診断〕 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施

トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年3月31日公布、7月1日施行)

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類すること。

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、早期に措置を講ずべき状態
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、緊急に措置を講ずべき状態

■メンテナンスサイクルの構築、推進

- 橋梁等の道路構造物は全ての施設を5年に1回点検する計画を定めている。
- 道路構造物がおかれている条件等に即した点検方法を採用している。
- 橋梁等の道路構造物の点検は規模や架橋条件等を考慮し、補修工事の足場の活用、移動足場を有する点検車の活用等により効率化とコスト縮減を図っている。



橋梁補修工事で設置した足場を橋梁点検にも利用することで、足場と規制帯の費用を縮減。現道交通規制日数も短縮。

吊り足場設置が必要となる橋梁において、移動足場（ラック足場）を採用することで、橋梁点検における足場のコストを縮減。

メンテナンスサイクルの構築、推進

- 道路構造物を予防保全型の管理へ転換を図り、道路構造物の長寿命化を図る。
- 個別施設計画に基づき、計画的に点検・修繕を実施し、ライフサイクルコストの縮減と維持管理費の平準化を図る。
- 個別施設計画は最新の点検結果等に基づき毎年度更新する。



定期点検

橋も健全であるためには適切な点検・補修を継続することが重要



予防保全（補修工事）

メンテナンスサイクルの構築、推進

- メンテナンスサイクルを回していくためには、点検・診断及び修繕した内容を記録し、次の点検や修繕へ反映することが重要。
- 点検要領で定められた点検調書に加えて、諸元、過去の点検記録や修繕記録等をまとめたカルテを作成。
- 記録の効率化を図るためデータベースへ諸元、点検・修繕記録を保存。

点検調書（その5） 損傷写真		経路番号	1	起点側	経度	35.64727	終点側	経度	35.64778	橋梁ID	35.64727.139.84843
フリガナ	アヲガハ（アヲガハ）	路線名	一般国道357号 環道	管轄	関東地方整備局	橋梁コード	0105				
橋梁名	荒川河口橋（山側）	距離	自 百メートル24.9km・距離78m	管轄	東京国道事務所	調査更新年月日	2016年03月31日				
所在地	自 東京都江戸川区臨海町1丁目	距離	至 百メートル25.0km・距離17m	管轄	品川出張所	最新点検年月日	2015年12月03日				
至	東京都江東区新木場4丁目										

点検調書（その6） 損傷写真		経路番号	1	起点側	経度	35.64727	終点側	経度	35.64778	橋梁ID	35.64727.139.84843
フリガナ	アヲガハ（アヲガハ）	路線名	一般国道357号 環道	管轄	関東地方整備局	橋梁コード	0105				
橋梁名	荒川河口橋（山側）	距離	自 百メートル24.9km・距離78m	管轄	東京国道事務所	調査更新年月日	2016年03月31日				
所在地	自 東京都江戸川区臨海町1丁目	距離	至 百メートル25.0km・距離17m	管轄	品川出張所	最新点検年月日	2015年12月03日				
至	東京都江東区新木場4丁目										

写真番号	29	経路番号	1	撮影年月日	2015.11.12	写真番号	30	経路番号	1	撮影年月日	2015.09.30
部材名	床版	要素番号	9213	部材名	床版	要素番号	9213	部材名	床版	要素番号	9213
損傷の種類	亀裂	損傷程度	e	損傷の種類	変形・欠損	損傷程度	c	損傷の種類	変形・欠損	損傷程度	c
【今回点検（927）記載内容】 床版に亀裂が見られる。 [L=27mm] 【損傷進行状況】 前回点検時の変形割れから亀裂が確認された。			【今回点検（927）記載内容】 床版に亀裂が見られる。 [L=27mm] 【損傷進行状況】 前回点検時の変形割れから亀裂が確認された。			【今回点検（927）記載内容】 床版に亀裂が見られる。 [L=27mm] 【損傷進行状況】 前回点検時の変形割れから亀裂が確認された。			【今回点検（927）記載内容】 床版に亀裂が見られる。 [L=27mm] 【損傷進行状況】 前回点検時の変形割れから亀裂が確認された。		

橋梁点検調書

橋梁管理カルテ

橋梁名	路線名	距離	管轄	橋梁コード
荒川河口橋（山側）	一般国道357号 環道	自 百メートル24.9km・距離78m	関東地方整備局	0105

橋梁名	路線名	距離	管轄	橋梁コード
荒川河口橋（山側）	一般国道357号 環道	自 百メートル24.9km・距離78m	関東地方整備局	0105

橋梁名	路線名	距離	管轄	橋梁コード
荒川河口橋（山側）	一般国道357号 環道	自 百メートル24.9km・距離78m	関東地方整備局	0105

全国道路橋データベース

全国道路橋データベース

検索条件: 検索範囲 >> 全国

検索結果: 2899件中 1~20件目を表示しています。

橋梁管理番号	橋梁名称	路線名	橋長	一般部	写真	カルテ
83701101000500	日主橋	国道1号(第二京浜)	49.090	表示	表示	表示
83701101000800	赤沼橋	国道1号(第二京浜)	17.500	表示	表示	表示
83701101000900	金杉橋	国道1号(第一京浜)	19.000	表示	表示	表示
83701101001000	志保橋	国道1号(第一京浜)	23.300	表示	表示	表示
83701101001902	吾明橋(海側)	国道357号	201.600	表示	表示	表示
83701101002001	飯田橋(山側)	国道357号	237.220	表示	表示	表示
83701101002101	櫻橋(山側)	国道357号	196.000	表示	表示	表示
83701101002200	五反田大橋	国道1号(第二京浜)	26.900	表示	表示	表示
83701101002501	東海橋(上り)	国道1号(第一京浜)	27.900	表示	表示	表示
83701101002502	東海橋(下り)	国道1号(第一京浜)	27.900	表示	表示	表示

メンテナンスへの理解の促進

○道路インフラや老朽化対策の現状を理解してもらうため、**全道路管理者**の点検の実施状況や結果等を取りまとめ、「道路メンテナンス年報」として公表。

道路メンテナンス年報

道路メンテナンス年報

国土交通省 道路局

令和元年 8 月



ホーム > 政策・広報 > 道路 > 主要施策 > 道路の老朽化対策 > 道路メンテナンス年報 > 道路メンテナンス年報(平成29年度)

道路メンテナンス年報(平成29年度)

1. 道路メンテナンス年報(PDF形式) 道路メンテナンス年報の概要(PDF形式)

	トンネル		道路附属物等		
	点検実施数	点検結果	管理施設数	点検実施数	点検結果
国土交通省	表2	表2-2	表1	表2	表2-3
国土交通省	表2-1	表2-2-1	表1-1	表2-1	表2-2-1
国土交通省	表2-2	表2-2-2	表1-2	表2-2	表2-2-2
地方公共団体	表1-3	表2-3	表2-1-3	表1-3	表2-3

○最優先で点検する橋梁(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁)

管理施設	緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋			跨線橋			緊急輸送道路を構成する橋梁		
	管理施設数	点検実施数	点検結果	管理施設数	点検実施数	点検結果	管理施設数	点検実施数	点検結果
全道路管理者	表4	表5	表5-1	表4	表5	表5-2	表4	表5	表5-3
国土交通省	表4-1	表5-1	表5-1-1	表4-1	表5-1	表5-2-1	表4-1	表5-1	表5-3-1
高速道路会社	表4-2	表5-2	表5-1-2	表4-2	表5-2	表5-2-2	表4-2	表5-2	表5-3-2
地方公共団体	表4-3	表5-3	表5-1-3	表4-3	表5-3	表5-2-3	表4-3	表5-3	表5-3-3

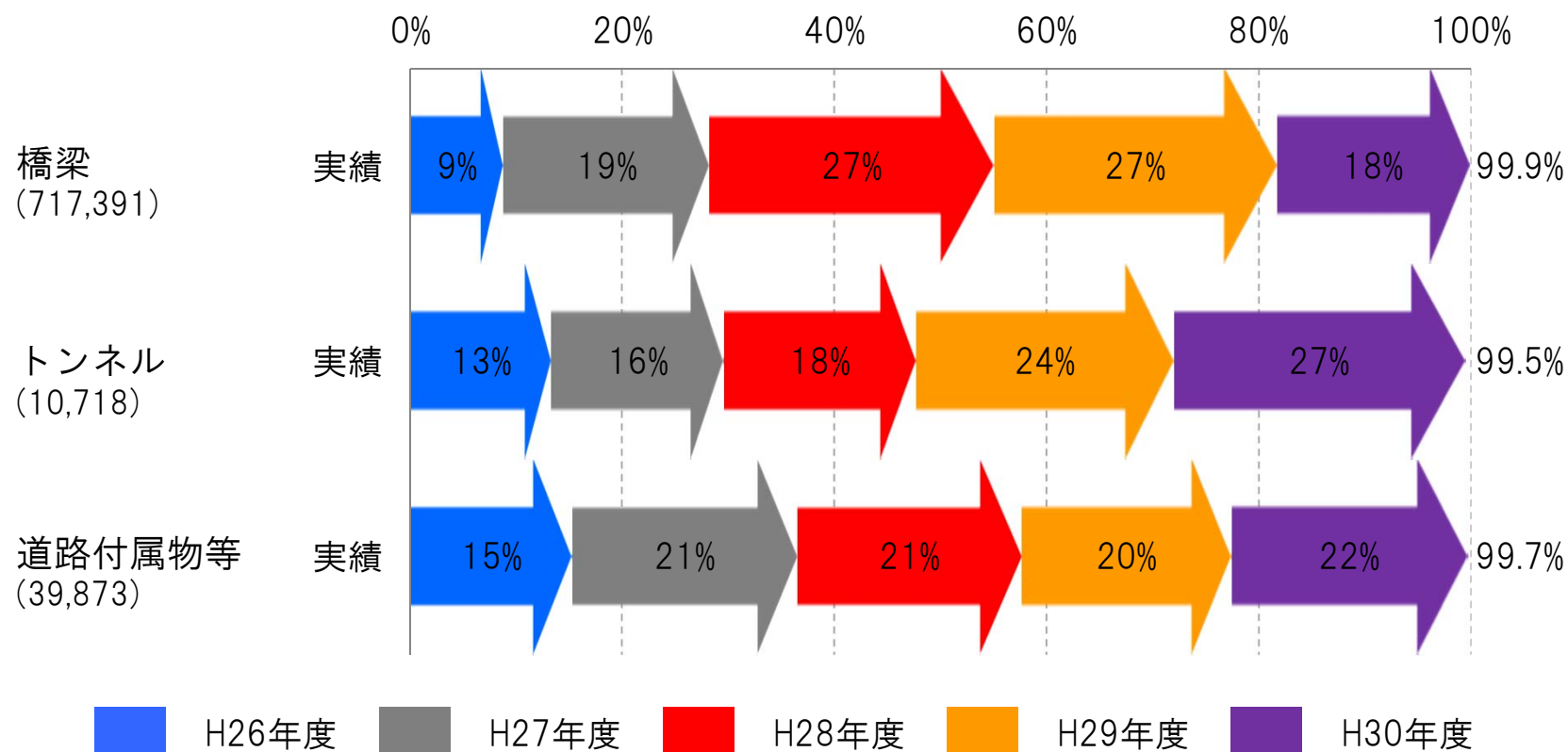
3. 道路メンテナンス年報データ集(施設名)

管理施設	橋梁	トンネル	シェッド	大型カルバート	横断歩道橋	門型構造物等
国土交通省	Excel	Excel	Excel	Excel	Excel	Excel
高速道路会社	Excel	Excel	Excel	Excel	Excel	Excel
地方公共団体	Excel	Excel	Excel	Excel	Excel	Excel

定期点検一巡目の実施状況

○平成26年度以降5年間（一巡目）の点検の実施は概ね完了。（橋梁で99.9%、トンネルで99.5%、道路附属物等で99.7%）

平成26～30年度の点検実施状況



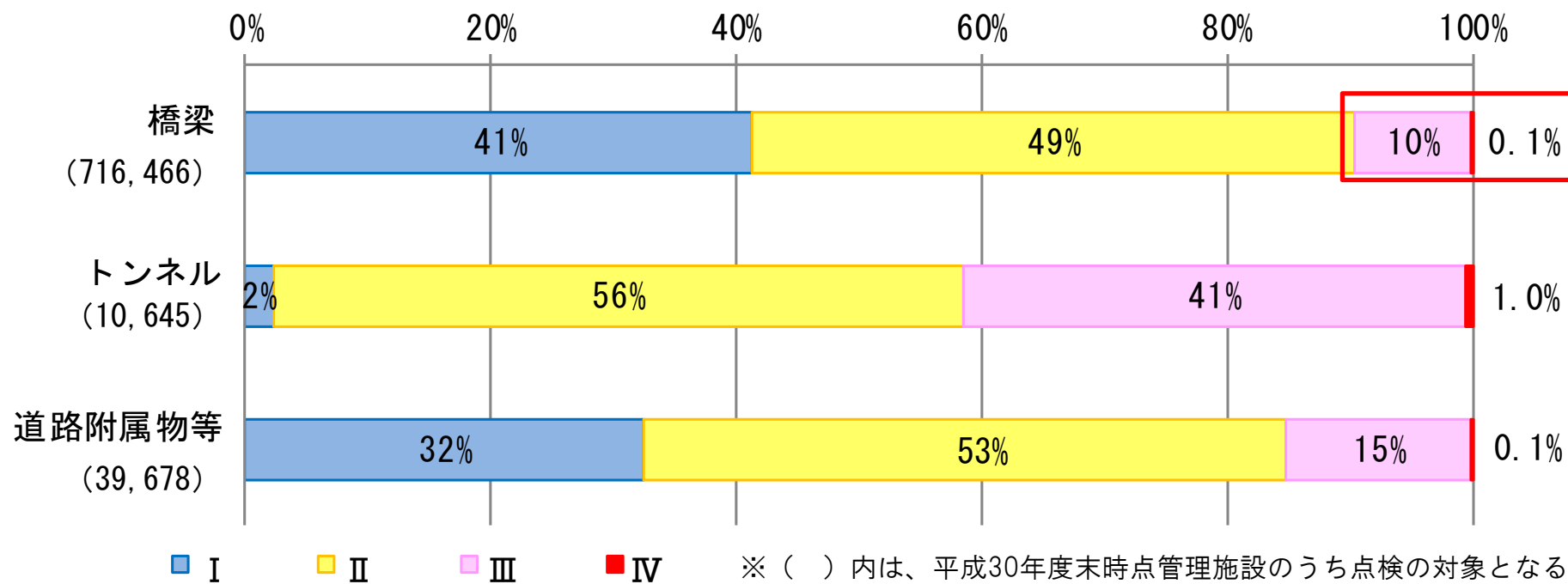
※（ ）内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数（平成26～30年度の間に撤去された施設や、上記分野の点検の対象外と判明した施設等を除く。）

※道路附属物等：シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等

■定期点検(一巡目)における判定区分の状況

○全国の橋梁における判定区分の割合は、早期に措置を講ずべき状態（判定区分Ⅲ）が10%（約68,400橋）、緊急に措置を講ずべき状態（判定区分Ⅳ）が0.1%（約700橋）となっている。

橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（全道路管理者合計）



※（ ）内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数（平成30年度末時点で診断中の施設を除く）

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

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、早期に措置を講ずべき状態。
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、緊急に措置を講ずべき状態。

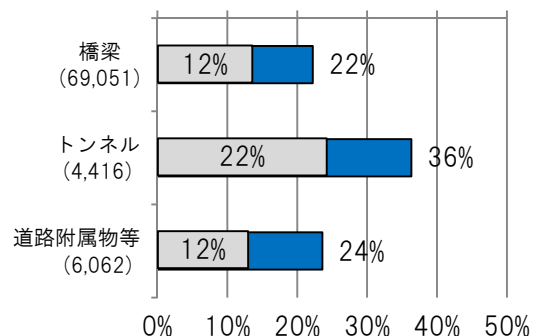
■措置の状況(判定区分Ⅲ、Ⅳ)

○全国の橋梁において、次回点検までに措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で53%、地方公共団体管理で20%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で18%、地方公共団体管理で12%。（修繕未着手は、国土交通省管理で約0.2万橋、地方公共団体管理で約5.0万橋）

○地方公共団体の管理橋について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁における修繕着手・完了率

事後保全型（判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕）
(H26～H30)



※平成26～30年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

↑: H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース

H26点検実施施設（4年経過）：80%
H27点検実施施設（3年経過）：60%
H28点検実施施設（2年経過）：40%
H29点検実施施設（1年経過）：20%
H30点検実施施設（0年経過）：0%

管理者	修繕が必要な施設数 (A)	修繕着手済み施設数 (B)	うち完了 (C)	修繕未着手施設数	点検年度	修繕着手率 (B/A) 完了率(C/A)					
						0%	20%	40%	60%	80%	100%
国土交通省	3,427	1,811 (53%)	617 (18%)	1,616 (47%)	H26	39%					92%
					H27	27%					77%
					H28	12%					62%
					H29	7%	28%				
					H30	8%	13%				
高速道路会社	2,647	846 (32%)	457 (17%)	1,801 (68%)	H26	55%					78%
					H27	31%					49%
					H28	15%					41%
					H29	10%	25%				
					H30	4%	7%				
地方公共団体	62,977	12,700 (20%)	7,430 (12%)	50,277 (80%)	H26	26%					35%
					H27	18%					29%
					H28	12%					22%
					H29	4%	1%				
					H30	2%	6%				
都道府県政令市等	20,586	4,889 (24%)	2,684 (13%)	15,697 (76%)	H26	25%					34%
					H27	21%					35%
					H28	13%					26%
					H29	5%	16%				
					H30	3%	9%				
市区町村	42,391	7,811 (18%)	4,746 (11%)	34,580 (82%)	H26	27%					35%
					H27	16%					26%
					H28	11%					20%
					H29	4%	9%				
					H30	2%	5%				
合計	69,051	15,357(22%)	8,504(12%)	53,694(78%)		修繕完了済		修繕着手済			

■措置の状況(判定区分Ⅲ、Ⅳのトンネル)

○全国のトンネルにおいて、次回点検までに措置を講ずべきトンネル(判定区分Ⅲ・Ⅳ)のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で64%、地方公共団体管理で24%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で37%、地方公共団体管理で13%。(修繕未着手は、国土交通省管理で186施設、地方公共団体管理で2,429施設)

○地方公共団体の管理トンネルは、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース(判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施)に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルにおける修繕着手・完了率

※平成26～30年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕(設計含む)に着手(又は工事が完成)した割合(H30年度末時点)

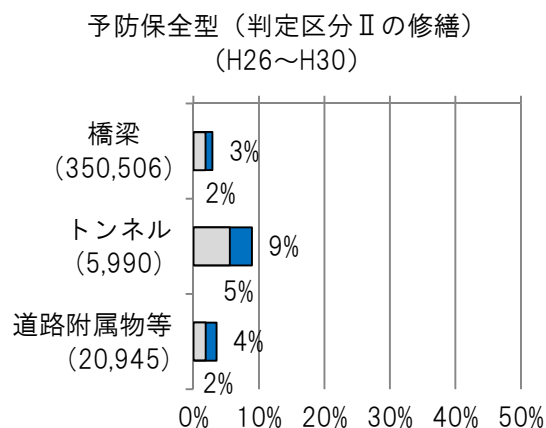
↑: H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース
H26点検実施施設(4年経過): 80%
H27点検実施施設(3年経過): 60%
H28点検実施施設(2年経過): 40%
H29点検実施施設(1年経過): 20%
H30点検実施施設(0年経過): 0%

管理者	修繕が必要な 施設数（A）	修繕着手済み 施設数（B）	うち完了（C）	修繕未着手 施設数	点検 年度	修繕着手率（B/A）完了率（C/A）					
						0%	20%	40%	60%	80%	100%
国土交通省	521	335 (64%)	194 (37%)	186 (36%)	H26	<					

■措置の状況(判定区分Ⅱ)

○ライフサイクルコストの縮減に向け、予防保全型（判定区分Ⅱ）の修繕に移行する必要があるものの、現時点では事後保全型（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の修繕よりも予防保全型の修繕に着手した割合は低い状況。

判定区分Ⅱの橋梁における修繕着手・完了率



管理者	修繕が必要な施設数 (A)	修繕着手済み施設数 (B)	うち完了 (C)	修繕未着手施設数	修繕着手率 (B/A) 完了率(C/A)					
					0%	20%	40%	60%	80%	100%
国土交通省	11,483	2,974 (26%)	918 (8%)	8,509 (74%)	8% 26%					
高速道路会社	18,979	402 (2%)	255 (1%)	18,577 (98%)	1% 2%					
地方公共団体	320,044	6,812 (2%)	4,955 (2%)	313,232 (98%)	2% 2%					
都道府県政令市等	92,862	5,323 (2%)	1,041 (1%)	91,373 (98%)	1% 2%					
市区町村	227,182	5,323 (2%)	3,914 (2%)	221,859 (98%)	2% 2%					
合計	350,506	10,188(3%)	6,128(2%)	340,318(97%)	修繕完了済 修繕着手済					

※平成26～30年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅱと診断された施設で、修繕（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

■定期点検要領の改訂について

○定期点検要領の改訂における背景と方向性は次のとおり。

背景と改定の方向性

- 定期点検が一巡（H31年度から2巡目）
- 定期点検後に第三者の安全に影響を与える変状が発生したり、変状の見落としを確認
- 点検支援技術（写真撮影、非破壊検査等）について、技術開発が進展



診断の質を確保・向上しつつ、

道路管理者が様々な合理化のための工夫ができるよう改定すべき

改定の対象

- 道路橋定期点検要領(H26.6)
- 横断歩道橋定期点検要領（H26.6）
- 道路トンネル定期点検要領(H26.6)
- シェッド、大型カルバート等定期点検要領（H26.6）
- 門型標識等定期点検要領（H26.6）

■定期点検要領の改訂について

定期点検(法定点検)の質を確保しつつ、実施内容を合理化

①損傷や構造特性に応じた点検対象の絞り込み

- 損傷や構造特性に応じた定期点検の着目箇所を特定化することで点検を合理化

※積算資料への反映



▲溝橋



▲水路ボックス



▲トンネル目地部

- 特徴的な損傷について、より適切に健全性の診断ができるよう、着目箇所や留意事項を充実



▲橋脚水中部の断面欠損



▲PC鋼材の突出



▲シェッド主梁端部破断

②新技術の活用による点検方法の効率化

- 近接目視を補完・代替・充実する技術の活用

※新技術利用のガイドラインや性能カタログの作成



▲橋梁の損傷写真を撮影する技術



▲トンネルの変状写真を撮影する技術



▲コンクリートのうき・はく離を非破壊で検査する技術

■ 関東地整のメンテナンスサイクルへの取り組み

○関東地方整備局における平成26～30年度の橋梁、トンネルの点検結果は、以下のとおり。

◆平成26～30年度定期点検結果

施設名	全施設数	点検実施施設数 ※1,※2	点検結果※3			
			I	II	III	IV
橋梁	3,336	3,283	1,473	1,364	436	0
トンネル	88	85	1	64	17	3

※1 平成31年3月31日時点の施設数。

※2 供用後5年以内の橋梁を除いている。

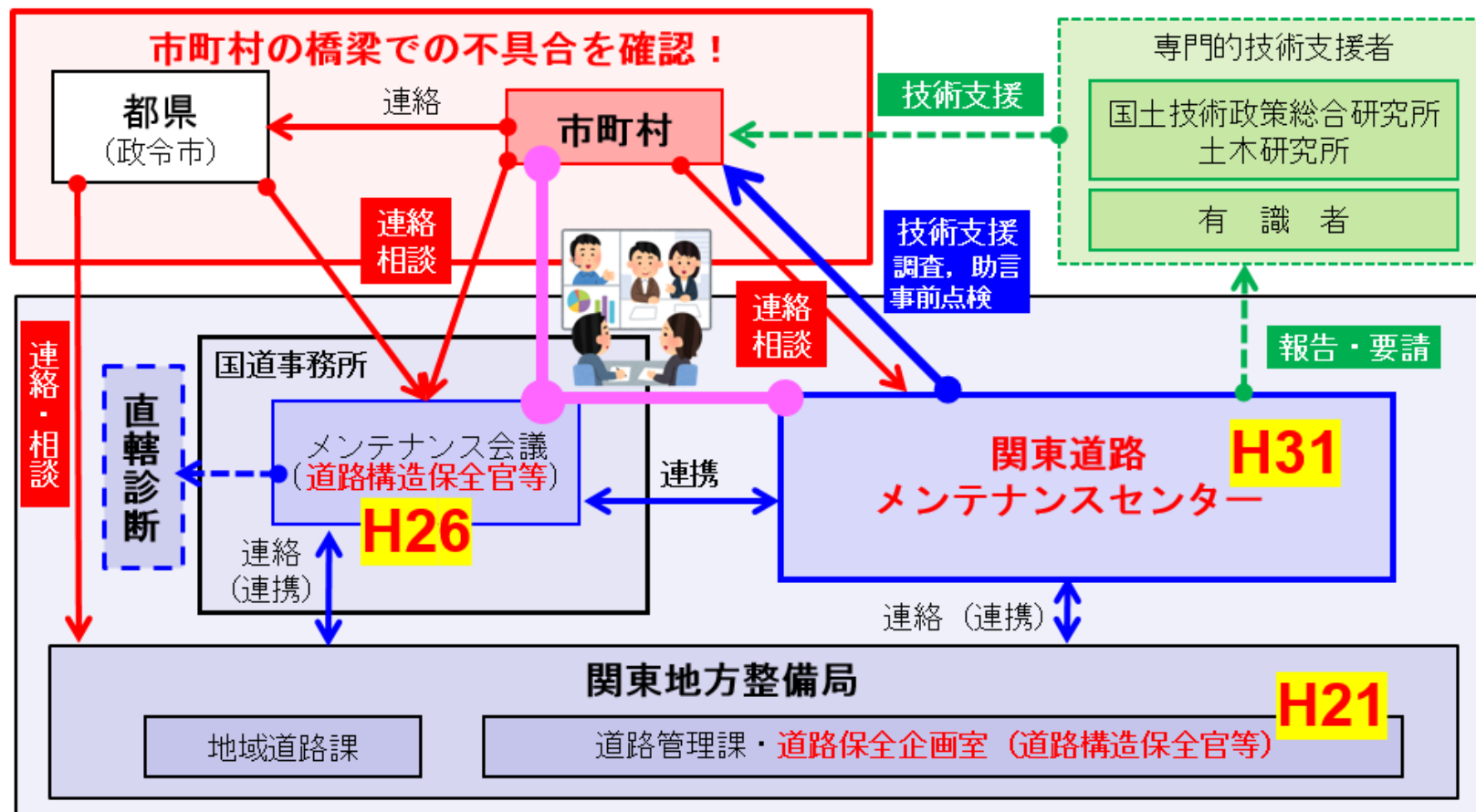
※3 今年度に診断を実施する跨線橋等もあり、点検実施施設数とは整合しない。

◆判定区分

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、早期に措置を講ずべき状態
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、緊急に措置を講ずべき状態

■ 関東地整のメンテナンスサイクルへの取り組み

- 「道路橋の予防保全に向けた提言」のうち「技術拠点の整備」として平成21年度に道路管理課に道路保全企画室を設置し、道路構造物の保全の体制を強化した。
- 平成26年度には各国道事務所へ道路構造保全官を配置し、平成31年4月には関東道路メンテナンスセンターを設置してメンテナンスサイクルの効率的・効果的に推進するとともに地方自治体への技術支援も強化している。



■ 関東地整のメンテナンスサイクルへの取り組み

○道路管理者としての責任の明確化と主観的な判断（思い込み）の排除を目的に、平成26年度より国道事務所にて橋梁診断判定会議を実施している。

【目的】 定期点検の結果の妥当性を確認して、橋梁の健全性を決定する。

【構成】 整備局：道路保全企画官 ※道路構造保全官

国道事務所：事務所長 ※副所長

技術事務所：事務所長 ※総括構造物維持管理官 ※代理の場合

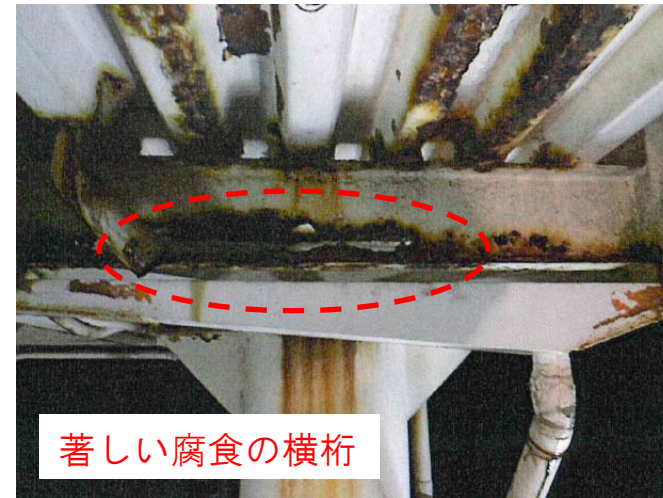
事務局：各国道事務所，技術事務所

コンサルタント：点検担当コンサルタント、診断担当コンサルタント



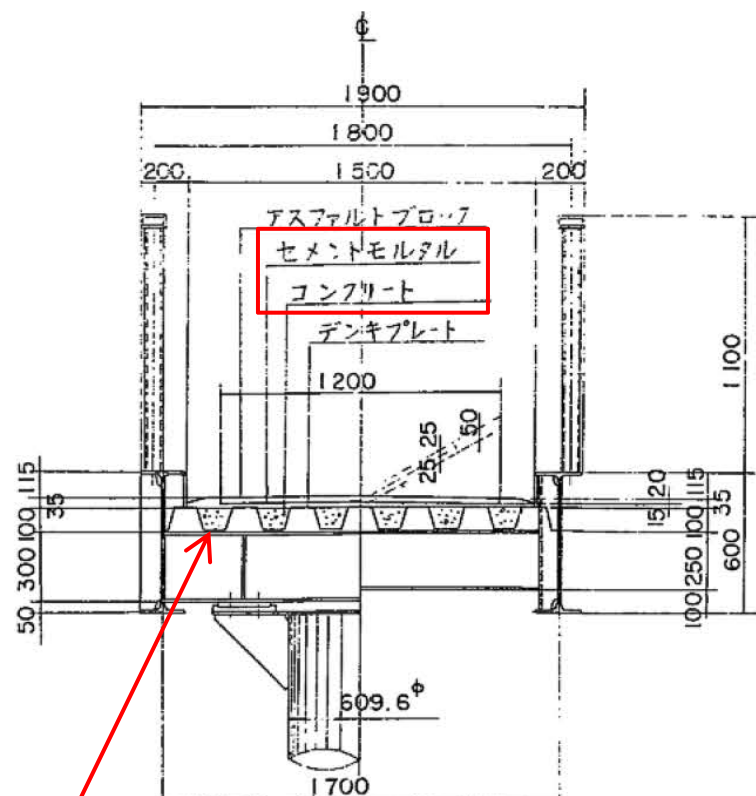
■ 関東地整のメンテナンスサイクルへの取り組み

○ 関東地方整備局での課題の一つに歩道橋の補修がある。最近では補修部材の落下等の事例も発生しており、歩道橋の補修方策が喫緊の課題である。



■ 関東地整のメンテナンスサイクルへの取り組み

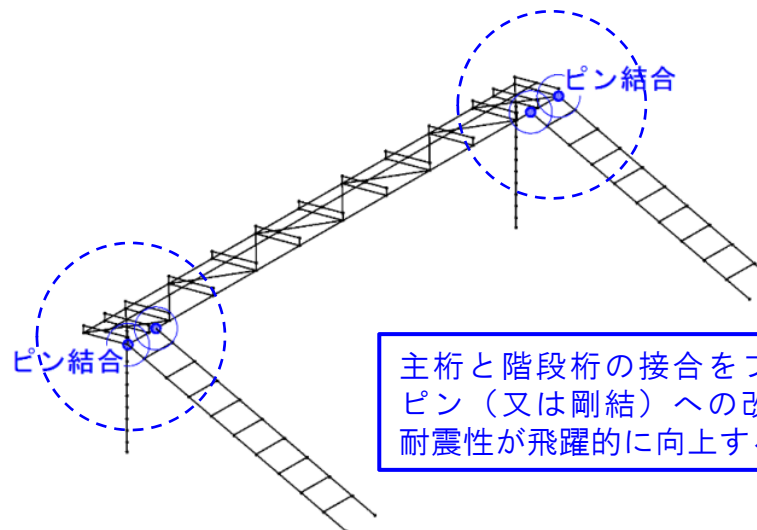
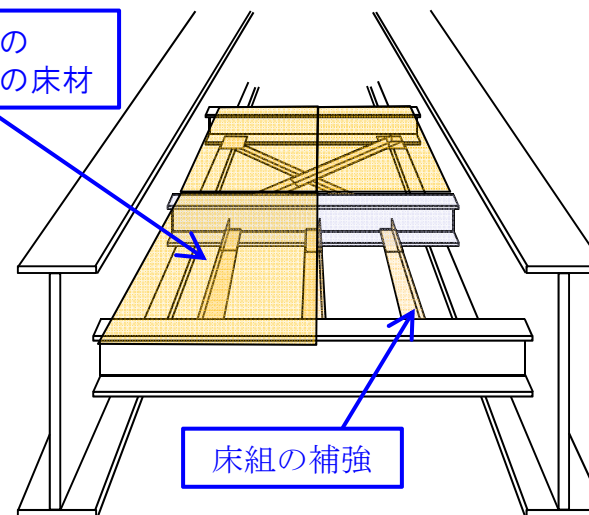
○歩道橋を取り巻く状況から損傷を現状回復だけではなく、維持管理性、耐久性、耐震性なども併せて向上させる総合的なリニューアル方策の検討に着手。



薄い鋼板 ($t=3.2\text{mm}$) にモルタル等が充填されており、腐食により欠損が生じると第三者被害の懸念

→現状復旧してもいずれ同様の状況に

FRP等の
高耐食性の床材



主桁と階段桁の接合をフックからピン（又は剛結）への改良により耐震性が飛躍的に向上する可能性

■ 関東地整のメンテナンスサイクルへの取り組み

- 道路構造物管理実務者研修を開催、地方公共団体職員の受講を受け入れている。
- 平成30年度は、橋梁初級Ⅰ、橋梁初級Ⅱ、トンネルの研修、計5回実施し、地方公共団体からは201人の参加。



- ※橋梁初級Ⅰは、点検要領に基づいた点検が行える技術力の修得を目的とした研修
- ※橋梁初級Ⅱは、補修・補強の知識の習得も含めた研修



現地研修

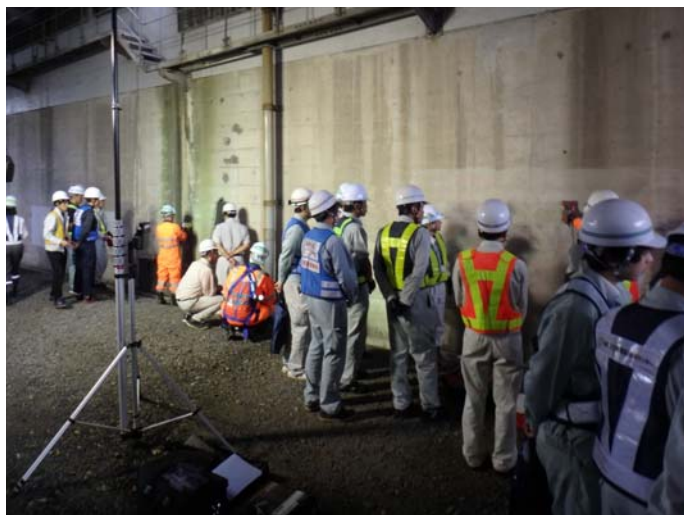
日付：平成30年9月20日

場所：国道298号金町高架橋

参加者：地方公共団体の職員等

■ 関東地整のメンテナンスサイクルへの取り組み

- 点検技術向上のため、各都県道路メンテナンス会議主催の講習会を開催。
- 平成30年度は、関東地方整備局管内で41回実施、1537人の参加（国職員、学生等含む）。



栃木県道路メンテナンス会議
橋梁点検技術講習会
日 付：平成30年10月5日
場 所：犬伏橋（栃木県佐野市）
参加者：地方公共団体の職員等



群馬県道路メンテナンス会議
橋梁点検等講習会
日付：平成30年8月2日
場所：群馬県高崎市矢中町
参加者：地方公共団体の職員等

■ 関東地整のメンテナンスサイクルへの取り組み

- 地方公共団体の要請により、その地方公共団体が持つ技術力等に鑑みて支援が必要なものに限り、地方整備局、国土技術政策総合研究所、（国開）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。
- 関東地方整備局では、これまでに3橋の直轄診断を実施している。



大前橋（群馬県）
平成26年度

御鉾橋（群馬県）
平成29年度



秩父橋（埼玉県）
令和元年度



■ 関東地整のメンテナンスサイクルへの取り組み

- 関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的に、平成26年度に関東地方整備局管内の都県へ「道路メンテナンス会議」を設置。
- 点検結果、一括発注および定期点検の講習会等の取り組み状況について議論。

体制

- ・ 地方整備局（国道事務所）
- ・ 地方公共団体（都県、市町村）
- ・ 高速道路会社(NEXCO, 首都高速道路等)
- ・ 道路公社

役割

1. 研修・基準類の説明会等の調整
2. 点検・修繕において、優先順位等の考え方に該当する路線の選定・確認
3. 点検・措置状況の集約・評価・公表
4. 点検業務の発注支援(地域一括発注等)
5. 技術的な相談対応 等

地方公共団体の取り組み事例の共有

- 道路メンテナンス会議を通じて、地方公共団体における老朽化対策の取り組み事例を共有

<取り組み事例>

- ・ 点検・診断の高度化・効率化、補修計画の適正化等のため、産学官の連携により、点検・診断・措置情報を効率的に記録することが出来るデータベースシステムの開発・導入
- ・ 技術力の向上、点検費用の削減のため、道路メンテナンス会議と市町村による合同点検（直営点検）の実施
- ・ 県による市町村への橋梁補修工法等に関する技術的助言を行う相談窓口の設置

関東道路メンテナンスセンター

-
- ①関東道路メンテナンスセンターの概要
 - ②メンテナンスの技術に係わる所掌
 - ③メンテナンスの技術に係わる研修
 - ④メンテナンスデータの一元管理
 - ⑤学識者， 有識者等との連携

■ 関東地方整備局の組織

国土交通省



- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| ① 利根川上流河川事務所 | ③③ 常陸河川国道事務所 |
| ② 利根川下流河川事務所 | ③④ 高崎河川国道事務所 |
| ③ 霞ヶ浦河川事務所 | ③⑤ 甲府河川国道事務所 |
| ④ 霞ヶ浦導水工事事務所 | ③⑥ 関東技術事務所 |
| ⑤ 江戸川河川事務所 | ③⑦ 国営常陸海浜公園事務所 |
| ⑥ 渡良瀬川河川事務所 | ③⑧ 国営昭和記念公園事務所 |
| ⑦ 下館河川事務所 | ③⑨ 東京第一営繕事務所 |
| ⑧ 荒川上流河川事務所 | ④① 東京第二営繕事務所 |
| ⑨ 荒川下流河川事務所 | ④② 甲武営繕事務所 |
| ⑩ 京浜河川事務所 | ④③ 宇都宮営繕事務所 |
| ⑪ 利根川水系砂防事務所 | ④④ 横浜営繕事務所 |
| ⑫ 日光砂防事務所 | ④⑤ 長野営繕事務所 |
| ⑬ 富士川砂防事務所 | ④⑥ 鹿島港湾・空港整備事務所 |
| ⑭ ハッ場ダム工事事務所 | ④⑦ 千葉港湾事務所 |
| ⑮ 利根川ダム統合管理事務所 | ④⑧ 京浜港湾事務所 |
| ⑯ 鬼怒川ダム統合管理事務所 | ④⑨ 東京港湾事務所 |
| ⑰ 相模川水系広域ダム管理事務所 | ⑤① 東京空港整備事務所 |
| ⑱ 二瀬ダム管理所 | ⑤② 東京湾口航路事務所 |
| ⑲ 品木ダム水質管理所 | ⑤③ 特定離島港湾事務所 |
| ⑳ 東京国道事務所 | ⑤④ 横浜港湾空港技術調査事務所 |
| ㉑ 相武国道事務所 | |
| ㉒ 首都国道事務所 | |
| ㉓ 川崎国道事務所 | |
| ㉔ 横浜国道事務所 | |
| ㉕ 大宮国道事務所 | |
| ㉖ 北首都国道事務所 | |
| ㉗ 千葉国道事務所 | |
| ㉘ 常総国道事務所 | |
| ㉙ 宇都宮国道事務所 | |
| ㉚ 長野国道事務所 | |
| ㉛ 東京外かく環状国道事務所 | |
| ㉜ 関東道路メンテナンスセンター (H31年度新設) | |

- 河川事業担当事務所
- 道路事業担当事務所
- 河川・道路事業担当事務所
- 技術事務所
- 公園事業担当事務所
- 営繕事業担当事務所
- 港湾・空港事業担当事務所

H31年度新設

■ 関東道路メンテナンスセンターの概要

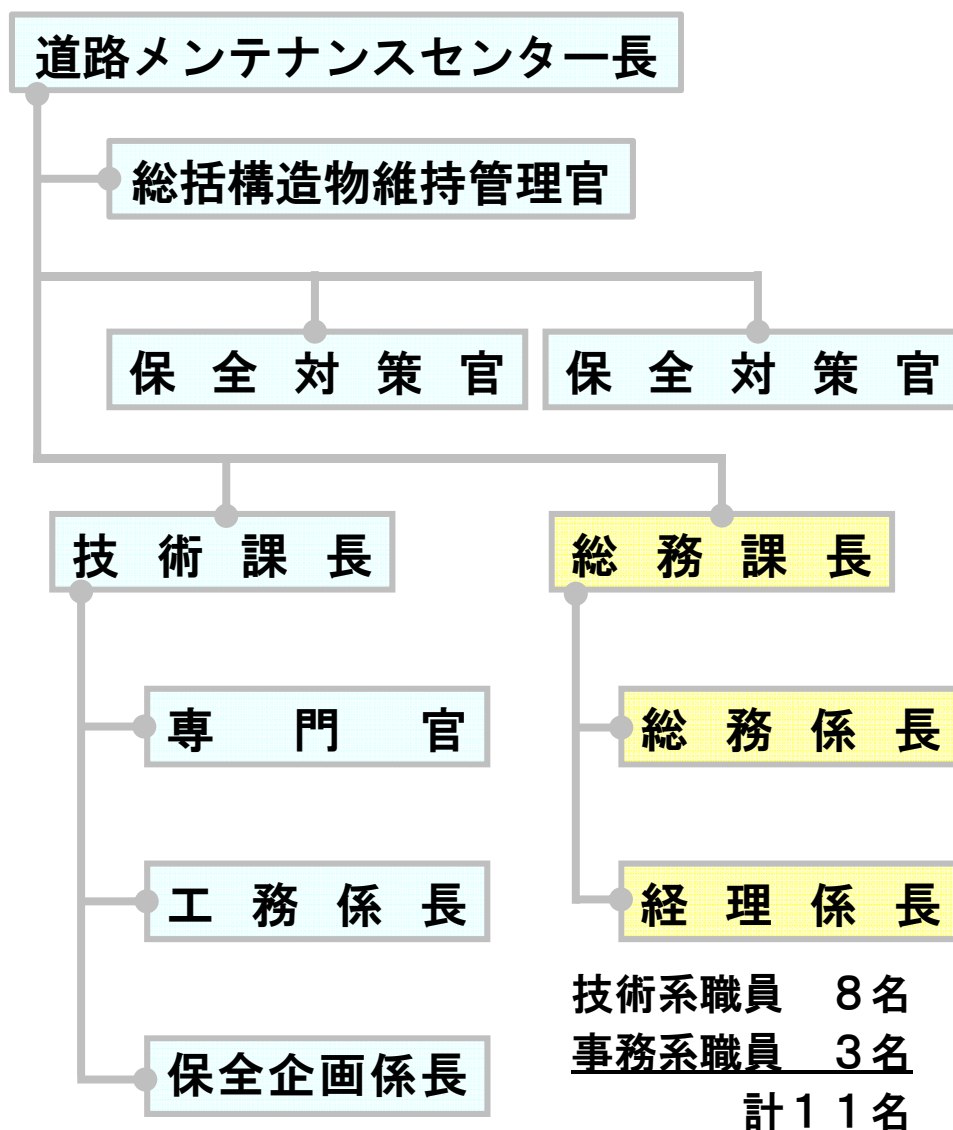
- 急速に老朽化する社会資本の対策を強化するため、点検データ等を活かした、より戦略的・効率的なメンテナンスを推進するための組織として、「道路メンテナンスセンター」を設置。 ※平成31年度は関東地整、中部地整へ設置。
- 直轄国道における橋梁等の健全性の診断等を担当するほか、蓄積されたメンテナンスデータの管理・分析による劣化予測や修繕計画の最適化、新技術の活用などアセットマネジメントによる道路メンテナンスの高度化を推進。
- また、道路メンテナンスに係る地方公共団体支援として、施設の健全性の診断・修繕の代行、高度な技術を要する道路構造物保全に関する相談への対応、地方公共団体の職員等を対象とした研修についても担当。

- ・ 直轄管理国道における橋梁等の健全性の診断等
- ・ 劣化予測や修繕計画の最適化などアセットマネジメントの検討・導入（メンテナンスデータの管理・分析等）
- ・ 修繕工事の技術的支援（事務所への助言）
- ・ 橋梁メンテナンスに関する技術研究開発
- ・ 地方公共団体管理施設の直轄診断、修繕代行
- ・ 地方公共団体の道路構造物保全に関する相談窓口
- ・ 地方公共団体職員等を対象とした研修・講習会



■ 関東道路メンテナンスセンターの概要

○ 関東道路メンテナンスセンターは職員11名にて業務を遂行。



〒330-9724

埼玉県さいたま市中央区新都心2-1

さいたま新都心合同庁舎2号館7F

TEL 048-600-1417 / FAX 048-600-1418

・ ホームページ

http://www.ktr.mlit.go.jp/rd_mainte/

また、以下のサービスを準備中です。

・ Facebook

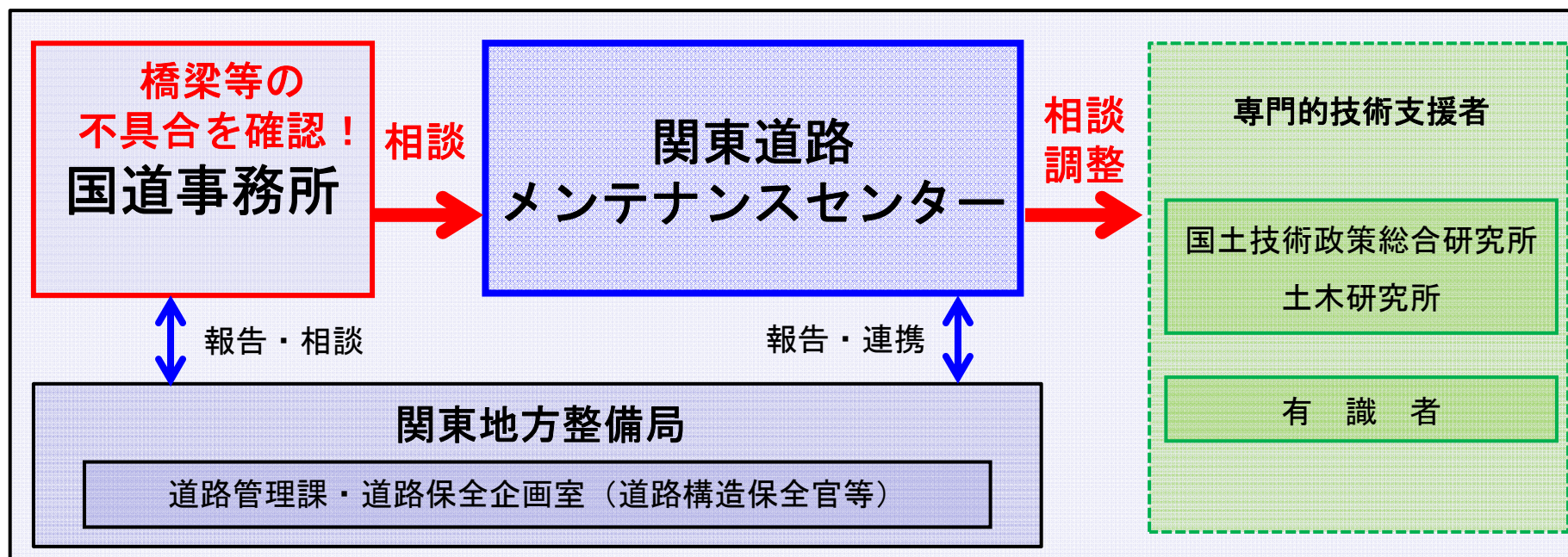
・ Twitter

■メンテナンズの技術に係わる所掌【直轄国道】

○国道事務所が管理する橋梁等のメンテナンズの技術に係わる相談を担当。

メンテナンズの技術に係わる技術相談の例

- ①点検に係わる技術相談 ②損傷に係わる技術相談
- ③状態に係わる技術相談



■メンテナンズの技術に係わる所掌【直轄国道】

○国道事務所が管理する橋梁等のメンテナンズの技術に係わる相談を担当。
令和元年8月時点にて現在4件の技術相談が寄せられている。

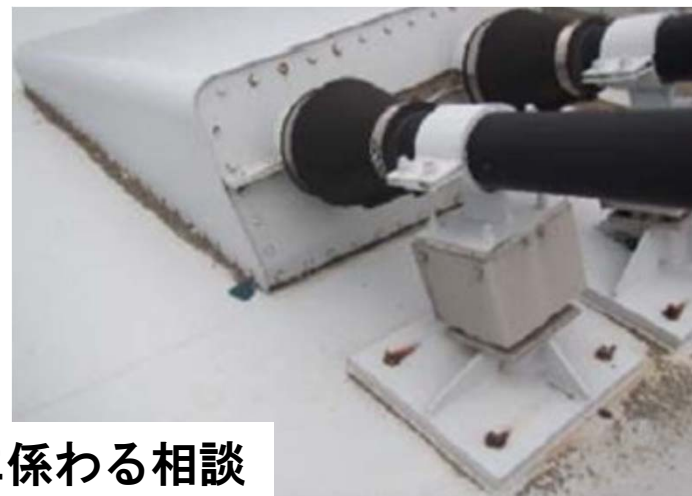
No	国道事務所	主な技術相談の内容
1	東京国道	歩道橋のゲルバー一部の腐食に係わる技術相談
2	北首都国道	斜張橋の点検手法に係わる技術相談
3	長野国道	トラス橋の格点部の劣化状況に係わる技術相談
4	高崎河川国道	鋼アーチ橋の縦桁の腐食とき裂に係わる技術相談

■メンテナンズの技術に係わる所掌【直轄国道】

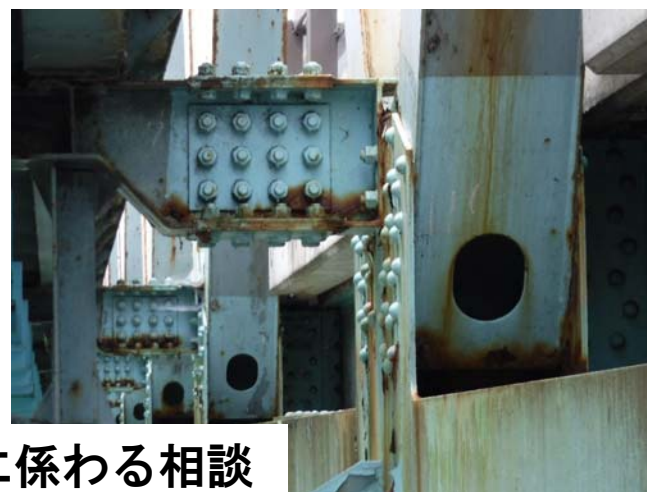
○直轄国道の技術相談された橋梁の例



斜張橋の点検に係わる相談



鋼トラスの状態に係わる相談



■メンテナンズの技術に係わる所掌【直轄国道】

○国道事務所と連携した技術の品質を確保する体制の構築を目指す。

課題：健全性の診断を効率化

メンテナンスサイクル		整備局	事務所			関東技術
			所長・副所長	管理第二課	出張所	
点検・診断 (1年目)	点検 診断	  	 	  	 	  
予算要求 (2年目)	措置			 		
補修設計 (3年目)				 		
予算要求 (4年目)				 		
補修工事 (5年目)	措置 記録			 	 	
点検・診断 (6年目)	点検 診断	  	 	  	 	  

課題：設計の品質確保
業務の偏重



判断者
(幹部等)



事務所
実務者 (係長等)



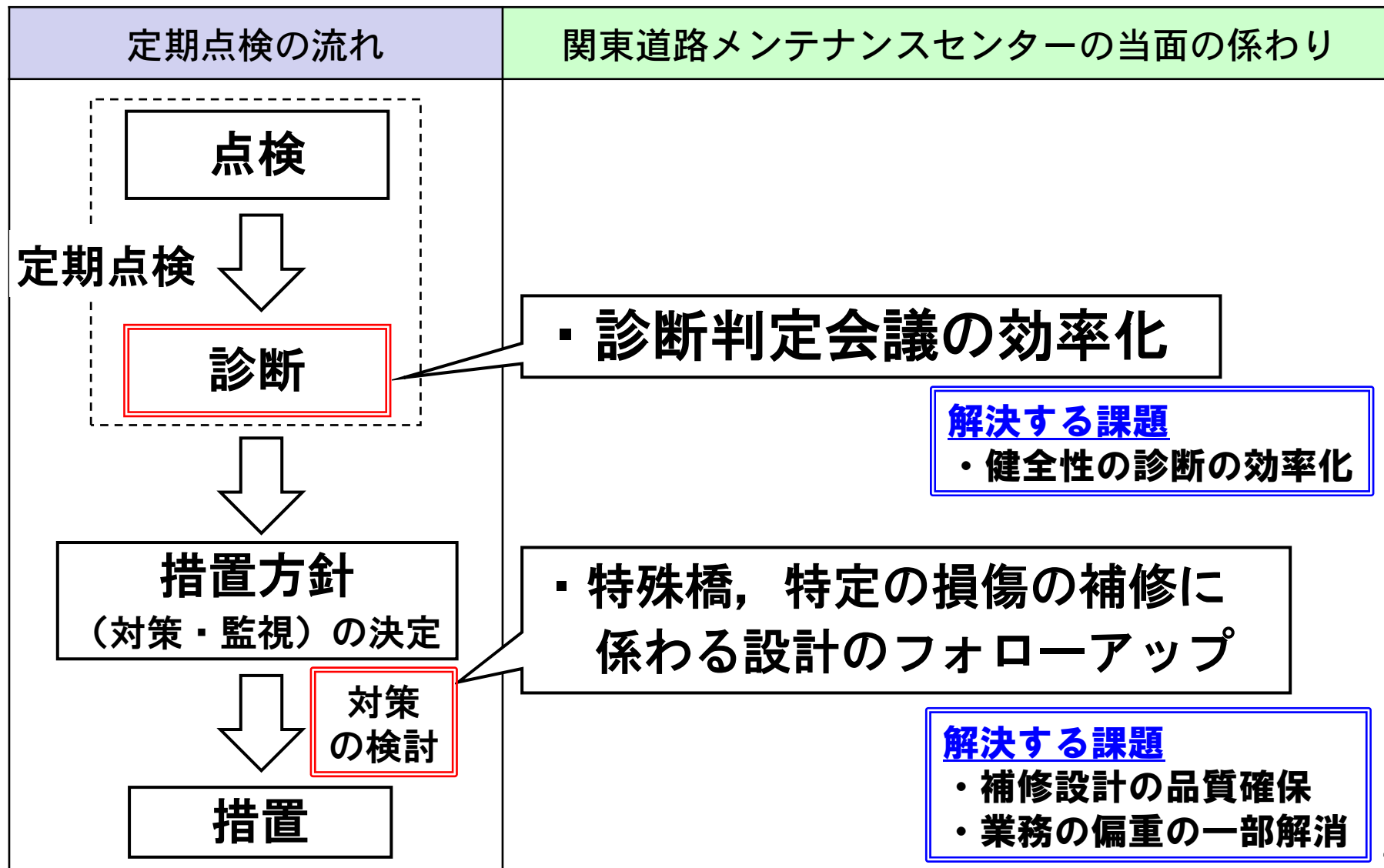
出張所
実務者 (係長等)



局・関技
実務者 (係長等)

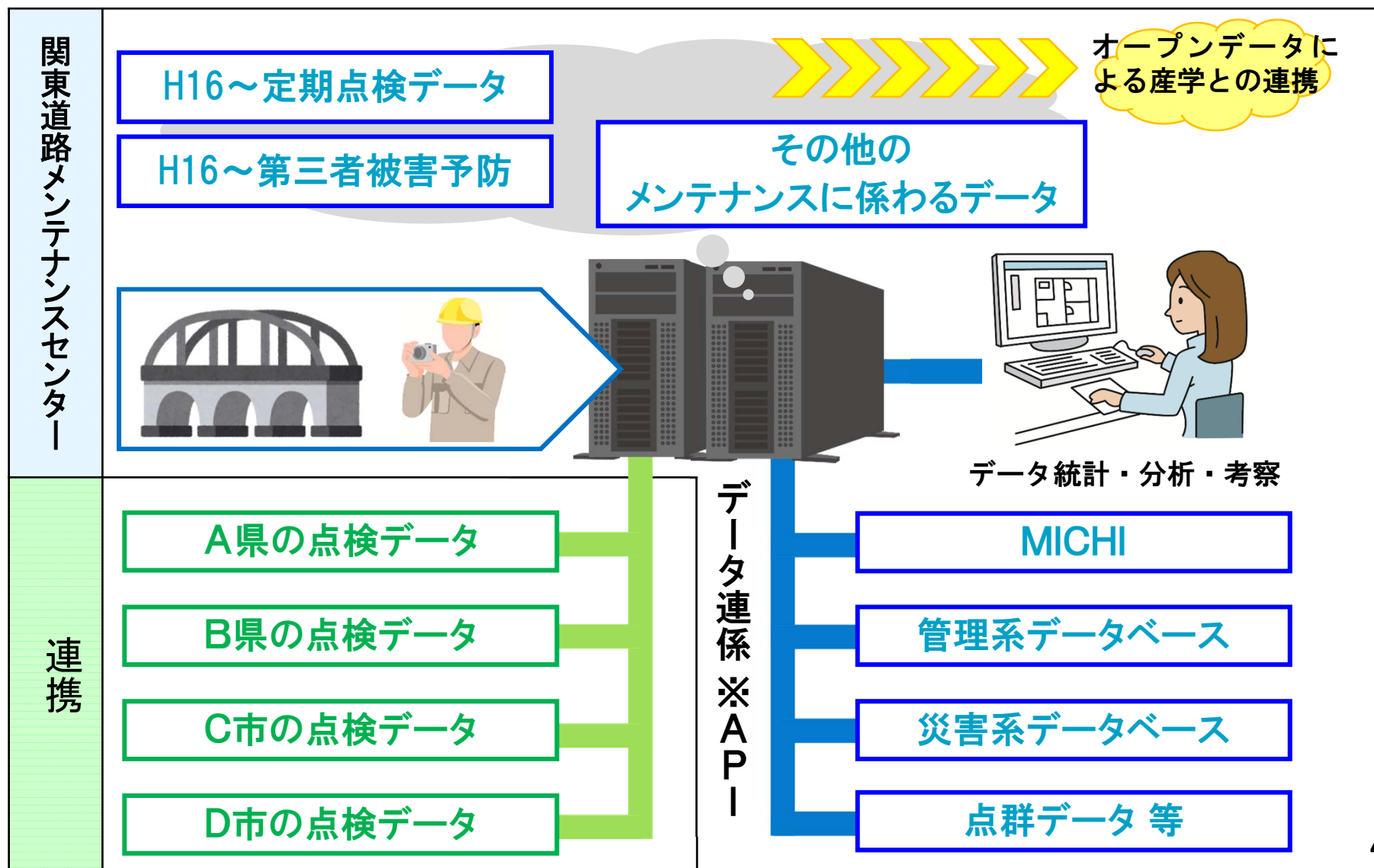
■メンテナンズの技術に係わる所掌【直轄国道】

○国道事務所と連携した技術の品質確保



メンテナンスデータの一元管理【構想】

○蓄積したメンテナンスデータの一元的な管理と各システム及びデータとの関係。

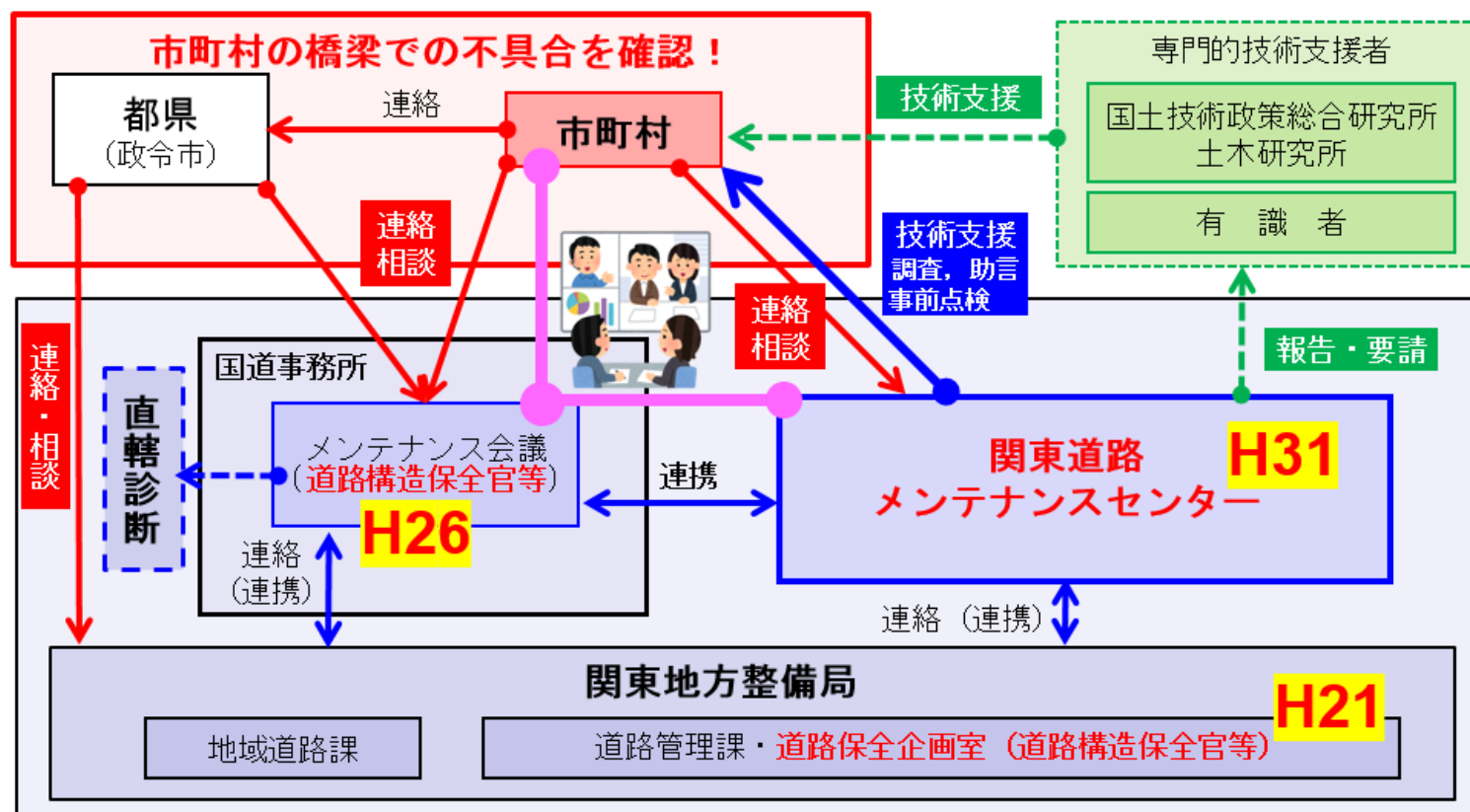


■メンテナンスの技術に係わる所掌【市区町村】

○地方公共団体（主に市区町村）への技術支援

メンテナンスの技術に係わる技術相談の例

- ①状態の評価に係わる技術相談 ②損傷に係わる技術相談
- ③その他の技術相談



■メンテナンズの技術に係わる所掌【市区町村】

○地方公共団体（主に市区町村）が管理する橋梁等のメンテナンズの技術に係わる相談を担当。R1. 8時点にて現在7件の技術相談が寄せられた。

No	管理者	相談の内容
1	群馬県内の自治体	上路式RCアーチ橋の補修
2	群馬県内の自治体	点検、診断結果及び補修
3	東京都内の自治体	RC単純床版橋他の補修
4	千葉県内の自治体	塗装の塗り替えへの新技術の適用
5	茨城県内の自治体	支承の損傷状況に係わる
6	千葉県内の自治体	HTBの調達の国交省の対応 鋼単純H形鋼桁橋の補修
7	東京都内の自治体	線路に近接する橋梁防護柵の改良対応

■メンテナンズの技術に係わる所掌【市区町村】

○市区町村の技術相談された橋梁の例



状態の評価に係わる相談



損傷の状態に係わる相談



■メンテナンズの技術に係わる研修

○橋梁の点検等に係わる技術研修



橋梁初級（Ⅰ）研修



個別依頼（西多摩地域行政圏協議会）



■学識者、有識者との連携

○インフラメンテナンスに取り組まれている学識者、有識者の方々と積極的な交流を図る。学識者、有識者は問わずに定期的に意見交換から具体的な連携を目指す。



◆大学の立場から地方自治体への技術支援等に積極的に取り組まれている先生と意見交換

相手：東京大学 長井宏平 准教授

日時：令和元年6月10日

場所：関東道路メンテナンスセンター

今後は、積極的に学識者・有識者との交流を図るとともに、職員の学・協会への参画等も検討する。

については産官学を跨いで幅広く交流を図り、情報収集に留まらずに具体的な連携までを模索してまいりたい。

■ 関東道路メンテナンス推進委員会

○ 関東道路メンテナンスセンターの運営に際し、最新の技術動向やこれまでの知見等を踏まえて、道路メンテナンスに関する施策や実施方針等へ助言・指導を受けることを目的に有識者、学識者にて構成した委員会を設置し開催した。

関東道路メンテナンス推進委員会 委員

○：委員長

- | | | | |
|-----|----|-------------|----------------------------------|
| 金澤 | 文彦 | 土木研究所 | 橋梁構造研究グループ長 |
| 木村 | 嘉富 | 国土交通省 | 国土技術政策総合研究所
道路構造物研究部長 |
| 白戸 | 真大 | 国土交通省 | 国土技術政策総合研究所
道路構造物研究部 橋梁研究室長 |
| 関本 | 義秀 | 東京大学生産技術研究所 | 准教授 |
| 土橋 | 浩 | 首都高速道路株式会社 | 執行役員 |
| 松本 | 健 | 国土交通省 | 道路局 国道・技術課
道路メンテナンス企画室長 |
| ○村越 | 潤 | 首都大学東京 | 都市環境学部
都市基盤環境学科 教授 |
| 八尾 | 光洋 | 国土交通省 | 総合政策局 公共事業企画調整課
インフラ情報・環境企画室長 |

(五十音順、敬称略)

(事務局)

国土交通省 関東地方整備局 関東道路メンテナンスセンター

国土交通省 関東地方整備局
令和元年8月8日(木)
国土交通省 関東地方整備局
関東道路メンテナンスセンター

記者発表資料

関東道路メンテナンス推進委員会の設立開催について

関東道路メンテナンスセンターでは、令和元年8月7日(水)に「関東道路メンテナンス推進委員会」(以下、委員会)が、設置・発足されました。

委員会では道路構造物に関する技術動向やこれまでの知見等を踏まえて、道路メンテナンスに関する施策や実施方針等について、助言・指導を受けることを目的に、有識者、学識者にて構成した委員会を設置し開催した。

委員会は、国土交通省 関東地方整備局 関東道路メンテナンスセンター(以下、センター)が事務局となる。委員会の設置・発足は、国土交通省 関東地方整備局 関東道路メンテナンスセンター(以下、センター)が事務局となる。委員会の設置・発足は、国土交通省 関東地方整備局 関東道路メンテナンスセンター(以下、センター)が事務局となる。

1. 日時 令和元年8月7日(水)
2. 場所 九段第3合同庁舎1
3. 委員名簿、設立趣意書、

関東道路メンテナンスセンターのホームページ
■ 関東道路メンテナンスセンター

竹芝記者クラブ

問い合わせ
国土交通省 関東地方整備局
電話 048-61-6111
技術課長 竹内 展典

関東整備局
道路メンテナンス委を設置
自治体に技術支援で助言

関東地方整備局関東道路メンテナンスセンターは、令和元年8月7日(水)に「関東道路メンテナンス推進委員会」(以下、委員会)が、設置・発足しました。

委員会では道路構造物に関する技術動向やこれまでの知見等を踏まえて、道路メンテナンスに関する施策や実施方針等について、助言・指導を受けることを目的に、有識者、学識者にて構成した委員会を設置し開催した。

委員会は、国土交通省 関東地方整備局 関東道路メンテナンスセンター(以下、センター)が事務局となる。委員会の設置・発足は、国土交通省 関東地方整備局 関東道路メンテナンスセンター(以下、センター)が事務局となる。

1. 日時 令和元年8月7日(水)
2. 場所 九段第3合同庁舎1
3. 委員名簿、設立趣意書、

関東道路メンテナンスセンターのホームページ
■ 関東道路メンテナンスセンター

竹芝記者クラブ

問い合わせ
国土交通省 関東地方整備局
電話 048-61-6111
技術課長 竹内 展典

直轄国道の 維持管理における今後の展開

■メンテナンスのセカンドステージへ

○今後、加速度的に増加する老朽インフラに対応するにあたり、メンテナンスのセカンドステージとして、以下の取り組みを実施。

〔背景〕

- ・平成26～28年度に点検した約40万橋のうち、緊急または早期に補修が必要な橋梁が約11%（約4.2万橋）
- ・地方公共団体管理橋梁での通行止めや車両重量等通行規制が約2,600箇所増加中
- ・市町村は技術者の削減により土木技術者が不足

①予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施

- ・予防保全を前提に、最小のライフサイクルコストでサービス水準を確保
- ・点検・診断等のデータ蓄積や共有を進め、個別施設計画へ反映

②新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減

- ・技術基準類の検討・充実や、ICTモニタリング・非破壊検査等の新技術の現場導入を推進
- ・民間技術の開発・導入を促すための評価システム等の環境整備

③過積載撲滅に向けた取組の強化

④集約化・撤去による管理施設数の削減

⑤適切な予算等の確保

⑥地方への国による技術支援の充実