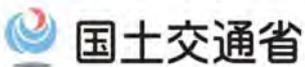


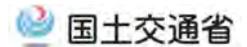
行政事業レビュー公開プロセス 説明資料

【事業名】道路事業（直轄・修繕等）



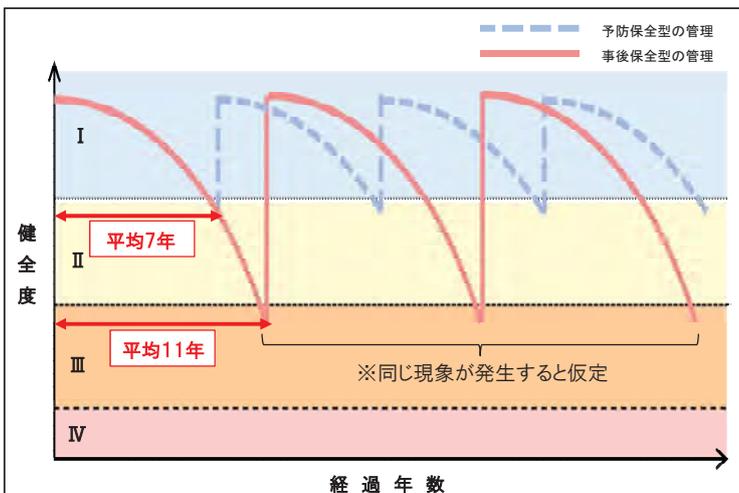
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

予防保全による効果



- 予防保全型の修繕を行った場合、事後保全型に比べライフサイクルコスト(LCC)が縮減。
- 判定区分Ⅱで補修を行う場合、判定区分Ⅲより耐荷力がより保持されており、より安全性を確保。
- 判定区分Ⅲの補修は、大規模となり、交通規制による渋滞や迂回など外部不経済が発生。

■ 予防保全によるLCC削減効果〔直轄橋梁の事例(平均値)〕



	修繕単価※1 (A)	修繕サイクル※2 (B)	1サイクルの 平均修繕費の比率 (A/B)
予防保全	20百万円/橋	平均7年	1 (2.9百万円/年)
事後保全	77百万円/橋	平均11年	2.4 (7百万円/年)

※1: 健全度Ⅱ、Ⅲの橋梁の補修に要する費用の平均値。
 ※2: 供用年度が平成9年以降の橋梁を対象として、健全度Ⅱ、Ⅲと最初に診断された年数の平均値

■ 安全・安心面からの効果



判定区分Ⅱと比較して主要部材の耐荷力が低下している可能性がある。

判定区分Ⅲ(主桁の断面欠損)

■ 事後保全による外部不経済



橋梁床版修繕工事の実施に伴う渋滞発生状況

予防保全によるライフサイクルコストの縮減効果(今後20年の推計)

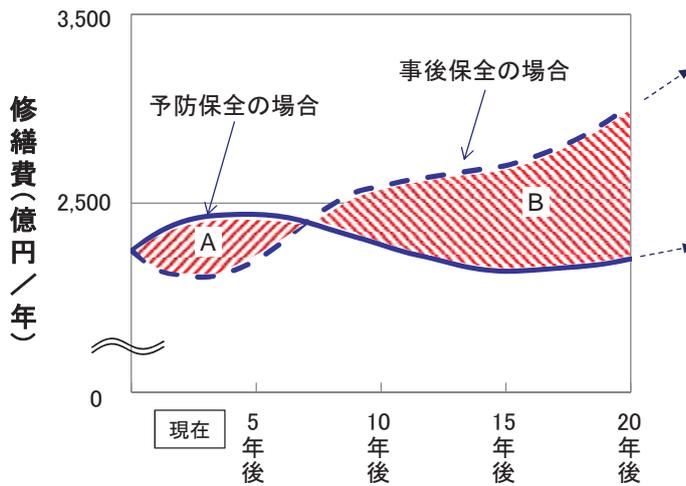
- 点検結果、修繕実績等に基づき推計。
- 今後の点検実施状況も踏まえ、精査が必要。
- さらに、新技術の導入等により、コスト縮減の取り組みを進める。

予防保全の場合 約4.2~4.9兆円/20年 (年平均 約2,300億円) (2037年 約2,100~2,400億円)
 事後保全の場合 約4.7~5.5兆円/20年 (年平均 約2,500億円) (2037年 約2,800~3,300億円)

20年間で約5,000億円の縮減

(参考:平成29年度 修繕当初予算 約2,250億円※)

※北海道、沖縄の事業分を含めた平成29年度当初予算額



対象道路
 : 国土交通省管理道路

対象構造物
 : 橋梁、トンネル、舗装、
 その他構造物(土工、附属物)

対象予算
 : 修繕、点検、耐震補強

対象年
 : 2017年~2037年(20年間)

コマ:1

事業名:道路事業（直轄・修繕等）

外部有識者の主なコメント

- 国民の生命財産の安全確保という観点から極めて重要な事業であり、継続的で着実な実施を期待する。
- ライフサイクルコストについて、より精度が高められるように随時見直すべき。
- ライフサイクルコストの抑制効果については、技術進化の影響を含め、実際の効果については継続的に確認される必要がある。
- 政策効果を検証するため、実際のコストの推移を分析し、説明責任を果たして欲しい。
- メンテナンスサイクルについては、適切な期間でサイクルを廻すよう適宜見直し、検討を行い、今後活かしていくべき。
- 修繕費用に関するアウトカムを導入する必要がある。
- 財政難は理解しているが新しい橋を作るタイミングを逸することがないか少し心配。
- 一者入札の状況については、引き続き改善に向けた取組が必要。

とりまとめ結果

事業内容の一部改善

<とりまとめコメント>

- ・ 国民の生命財産の安全確保という観点から極めて重要な事業であり、継続的で着実な実施を期待する
- ・ **実際のコストの推移も見ながら修繕費用の将来推計を適切に行うよう努めるべき**
- ・ 適切なメンテナンスサイクルについて適宜見直し、今後活かすべき
- ・ 点検実施のみならず、メンテナンスに係るアウトカム指標を設定し、進捗管理を適切に図るべき
- ・ 一者応札について、引き続き更なる改善を行い、競争性の確保に取り組むべき

（廃止 0 名／事業全体の抜本的な改善 0 名／事業内容の一部改善 5 名／現状通り 1 名）