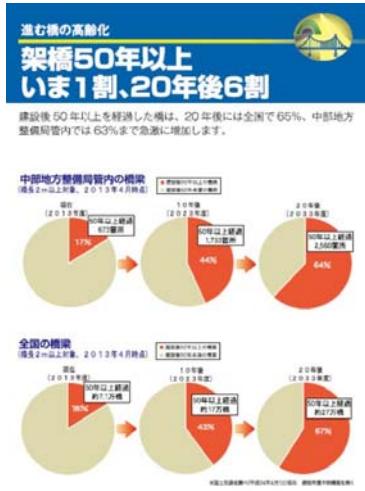


「道路老朽化対策」パネル展

別紙 2

○展示パネル（一例）



鋼材の破損や落橋など 重大な損傷も発生

**三重県・木曾川大橋で
トラス鋼材が破断**

2007年6月20日、国道23号・木曾川大橋(858m)で道路を支える鋼材の破断が発生しました。この橋は1日に6万台を超える交通量があり、中部圏の大動脈として、地域の経済活動と生活に密接な役割を果たしていました。発見の翌日から緊急補修工事を実施。完了まで約4カ月間を半壊状態で行われたため国道23号のみならず国道1号が大渋滞となり、周辺地域の交通に大きな影響が与えられました。木曾川大橋はその後、本格的な補修工事が行われ、安全性は確保されています。

岐阜県町道下田道1号種島田橋の落橋(1090m)

種島田道1号橋「高島橋」(岐阜県) 建設年度：昭和47年(1972年) 構造形式：RC造連続橋 橋長：約1.1km 補修年度：平成24年(2012年) 補修内容：RC造橋脚の補修、RC造橋脚の基礎の補修、RC造橋脚の基礎の補修

橋を長く安全に使えるように 定期点検で予防保全

中部地方整備局では、診断済み橋梁3,798橋のうち、約30%(1,151橋)が重大な損傷と判定されました。そのうち、緊急対策が必要な橋梁は、点検後速やかに修繕を実施し、早期に修繕を実施する必要がある橋梁は、次の定期点検までに修繕を完了する予定です。

点検の頻度

供用開始 → 定期点検(初回) → 定期点検(2回目) → 定期点検(3回目) → 定期点検(4回目)

橋を長く安全に使えるように 長寿命化修繕計画で橋を守る

今後、高齢化橋梁が急速に増大するため、従来の壊れてから修繕した場合、大規模な修繕や架け替えが必要になり、財政負担が予想されます。そのため、損傷が小さいうちから計画的に予防的修繕をすることで、橋の長寿命化と橋梁の修繕費用の削減ができます。

人も橋も健全であるためには適切な点検・保全を継続することが重要

予防保全の方法

◆本格的なメンテナンスサイクルを始動すべきである。

◆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、近接目標による全数監視を実施。等

道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 最後の警告-今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ

■時に危機は運行している

今や、危機のレベルは高進し、危険水域に達している。ある日突然、橋が落ち、犠牲者が発生し、経済社会に大きな打撃を受ける。

そのような事態はいつ起こっても不思議ではないのである。我々は再度、より厳しい言い方で申し上げたい。

「今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切らなければ、近い将来、橋梁の崩落など人命や社会システムに関わる致命的な事態を招くであろう。」

◆本格的なメンテナンスサイクルを始動すべきである。

◆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、近接目標による全数監視を実施。等

メンテナンス・サイクルで推進 経験と技術力を活用

ふだんは見えない所も近づいて技術者が近接目視にて点検

定期点検に基づいて、計画的、効率的な修繕を実施

点検 → 診断 → メンテナンス・サイクル → 記録管理 → 補修補強

○パネル展開催イメージ

