



解 禁 指 定 な し

平 成 29 年 2 月 27 日

国土交通省中部地方整備局 多治見砂防国道事務所

「道路老朽化対策」パネル展を開催します ～高齢化する道路施設を次世代に引き継ぐために～

記 者 発 表 資 料

1. 内 容

高度経済成長期に集中的に整備された橋やトンネル等の道路施設は急速に高齢化が進むことが確実で、老朽化対策は喫緊の課題となっています。

道路施設は国民の共用資産であり、少しでも長く使えるようにきめ細かい点検と修繕を行って次世代へ引き継いでいく必要があります。

多治見砂防国道事務所では、道路施設の現状と老朽化対策の取り組みについて広く皆様にご紹介することを目的にパネル展を開催いたします。

2. 時 期

平成29年3月6日（月）～平成29年3月17日（金）

3. 場 所

JR多治見駅 南北連絡線

4. 資 料 「道路老朽化対策」パネル展（資料1）

※取材を希望される報道関係者の方は、事前に多治見砂防国道事務所までお申し込み願います。



添付資料 1 枚

配 布 先

多治見市政記者クラブ、日刊建設工業新聞、日刊工業新聞社、建通新聞社、建設通信新聞

問 い 合 わ せ 先

国土交通省 多治見砂防国道事務所 副所長 秋田 修 TEL 0572-25-8020
道路管理課長 岩田 成人 FAX 0572-23-7236

道路の異状を発見したら・・・道路緊急ダイヤル **#9910**（通話料無料・24時間受付）

「道路老朽化対策」パネル展

資料 1

○展示パネル（一例）

進む橋梁の高齢化 高齢化する橋梁

中部地方整備局が管理する橋梁約6,000箇所のうち、全体の約40%が高齢化（50年以上）に達しています。建設後50年以上を経過した橋梁の割合は、現在21%ですが、今後20年で7%まで激増に増加します。

建設年度別橋梁数（中部地方整備局）

中部地方整備局の管理橋梁
(建設後20年以上、2016年9月時点)

建設年度	橋梁数	割合
100年未満	1,123箇所	21%
100年以上	2,500箇所	47%
200年未満	1,373箇所	67%

進む橋梁の高齢化 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号の「木曾川大橋」で、道路を支える鋼材の破断を職員が発見しました。この橋梁では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重要な役割を果たしています。発見の翌日から緊急対策工事のため、約4か月間も車線規制が行われ、国道23号のみならず、周辺地域の交通に大きな影響が与えました。木曾川大橋はその後、本格的な修繕工事が行われ、安全性は確保されています。

木曾川大橋、橋長850m、1963年架設

破断した鋼材より下部桁に伝わる力

破断した鋼材より下部桁に伝わる力

破断した鋼材より下部桁に伝わる力

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

静かに危機は進行している

高度成長期に一斉に建設された道路ストックが高齢化し、一斉に壊れやけり出しが発生する問題について、平成14年以降、当委員会が「今後適切な投資を行い、維持を行わなければ、近い将来大きな数値が生じる」と繰り返し警告してきました。

しかし、アフレが進行する社会情勢や財政事情を反映して、その後の社会の動きはこの警告に逆行するものとなっている。即ち、平成17年の道路関係四公団民営化に際しては普通道路の維持費が約30%削減された。平成21年の事業仕分けでは普通道路の維持費を10%削減するとの結論とされた。そして、社会全体がインフラのメンテナンスに關心を失った。時が過ぎた。国政も、管理責任のある地方自治体の長も、まは橋はすつこの味まであると思っているのだろうか。

この間にも、静かに危機は進行している。道路構造物の老朽化は進行を続け、日本の橋梁の70%を占める市町村が管理する橋梁では、通行止めや車両重量等の通行規制が約2,000箇所及び、その箇所数はこの5年間で2倍と増加し続けている。地方自治体の技術者の削減とあわせて点検すらままならないところも増えている。

今や、危機のレベルは高直し、危険水増しに達している。ある日突然、橋が落ち、犠牲者が発生し、経済社会が大きな打撃を受ける。そのような事態はいつだって我々思っていない。そのよすがを我々はいっしょに考えていかなければならない。【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、橋梁の崩壊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】と。

予防保全を推進 メンテナンスサイクルの構築

点検は、維持管理を行う上で、重要な第一歩です。点検から始まる、診断、修繕、記録というメンテナンスサイクルを構築して持続的に進めていく事が重要です。

記録：点検結果を正確に記録し、データベース化する。記録は、点検の履歴を蓄積し、今後の点検に活用する。

点検：点検員による目視点検と、センサーによる非破壊検査を行う。点検結果を記録する。

診断：点検結果に基づき、専門家で構成された診断委員会が、点検結果を総合的に判断し、修繕方針を決定する。

措置：修繕方針に基づき、修繕工事を行う。修繕工事の進捗を記録する。

メンテナンスサイクル：道路管理者の決定

見えない損傷は非破壊検査で 最先端の機器を活用

技術者による目視点検でも発見できない損傷が疑われる場合は、詳細調査として最先端の機器を用いた非破壊検査を行います。センサーがキャッチしたデータを技術者が解析することによって、未知の損傷を見いだします。

コンクリート橋の非破壊検査

- X線撮影：コンクリート内部の空洞やクラックを検出。
- リバウンドハンマー：コンクリートの強度を非破壊で測定。
- 超音波式橋厚測定器による検査：コンクリートの厚さを非破壊で測定。

鋼橋の非破壊検査

- 磁粉探傷試験：鋼材表面のひび割れや欠陥を検出。

南海トラフ巨大地震に備える 耐震補強対策を実施

駿河湾から四国沖にいたる太平洋岸では、南海トラフを震源とするマグニチュード9クラスの巨大地震が想定されています。地震に備え、高橋や側溝の致命的な被害を回避する耐震補強対策を実施しています。

これまでの取り組み

- 高橋、側溝の防止：高橋の倒壊防止と側溝の崩壊防止。
- 上部構造（橋）の落下防止対策：橋の上部構造の落下防止。
- 下部構造（橋脚）の耐震補強対策：橋脚の耐震補強。

今後の取り組み

- 今後の対策一環大規模な補修の防止：高橋の倒壊防止と側溝の崩壊防止。
- 主な対策内容：高橋の倒壊防止、側溝の崩壊防止、橋脚の耐震補強。

○パネル展開催イメージ

