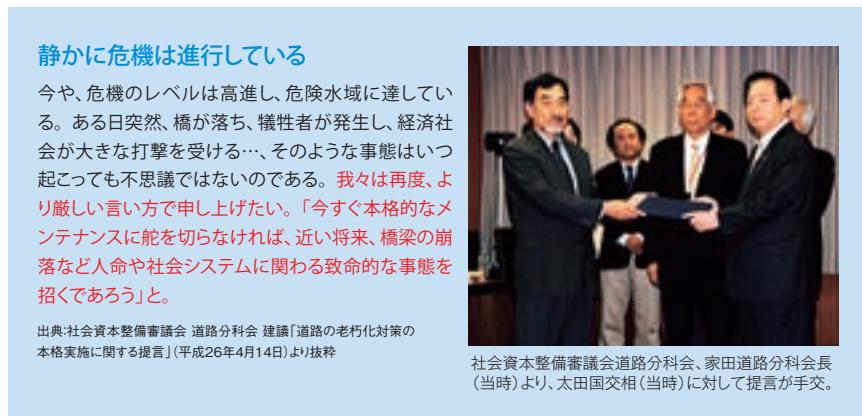


## 道路の老朽化対策～メンテナンス元年～

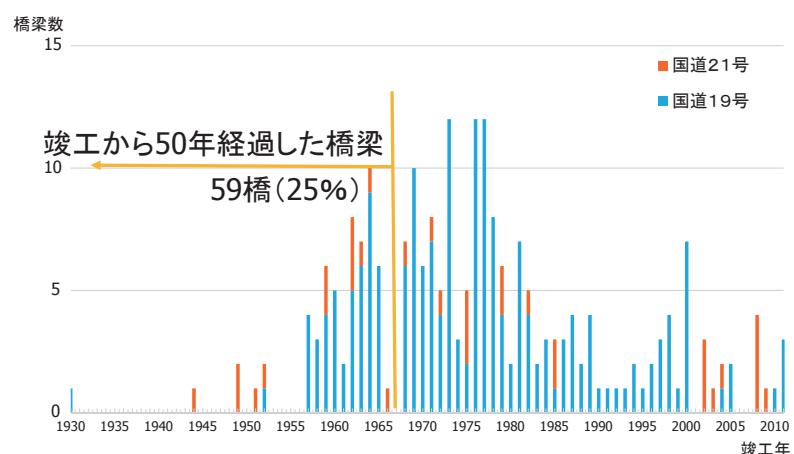
平成24年12月に発生した中央自動車道笛子トンネル天井板落下事故により9名の尊い命が犠牲となり、長期に渡って通行止めになりました。このことは、我が国にも道路施設の老朽化時代が本格的に到来したことを告げる出来事となりました。このような背景から、国土交通省においては、平成25年を「メンテナンス元年」と位置づけ、緊急点検等を実施し、第三者被害防止の観点から最低限の安全性を確認するとともに、本格的にメンテナンスサイクルを回すための取組みに着手しています。



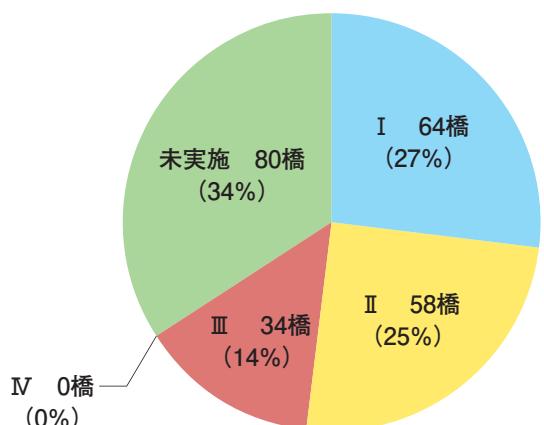
### 多治見砂防国道事務所の状況（橋梁）

多治見砂防国道事務所が管理する道路施設のうち、橋梁(L=2m以上)は平成28年度末時点では236橋あり、その内の25%は竣工してから50年が経過しています。平成25年度の道路法改正(点検基準の法定化)に基づいた点検と診断を平成26年度より実施しており、平成28年度までに156橋の点検と診断を行いました。診断の判定区分が予防保全段階(Ⅱ)と早期措置段階(Ⅲ)の橋梁については、計画的に補修等の措置を行います。平成30年度までに全ての橋梁について一回目の点検と診断を行い、以後はメンテナンスサイクルを回して適切な維持管理を実施します。

竣工年度別橋梁数



H28年度末時点の診断(I~IV)状況



| 判定区分 | 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 |