

広島県における道路メンテナンス会議を通じた老朽化対策の取組み

国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 正会員 玉國 和広

1. はじめに

平成 24 年 12 月に発生した中央自動車道笹子トンネルでの天井板落下事故を踏まえ、国土交通省では平成 25 年を「メンテナンス元年」と位置付け、メンテナンスサイクルを回すための取組みに着手した。

特に、道路分野では、平成 25 年 6 月の道路法改正により、道路管理者による点検基準の法定化や国による修繕等代行制度の創設等を実施した。また、平成 26 年 4 月には、社会資本整備審議会道路分科会建議として「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」(図-1) がなされ、総力をあげた本格的なメンテナンスサイクルを回す取組みが始動した。

本稿では、一連の取組みによりスタートした本格的な老朽化対策について、中央を中心に整えられた仕組みが老朽化対策の現場においてどのように実行されているか広島県での取組みを事例に紹介する。

2. 広島県道路メンテナンス会議の設立

前章で述べた提言(図-1)において、具体的な取組みとして、「メンテナンスサイクルを確定(道路管理者の義務の明確化)」と「メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築」の 2 点があげられた。「メンテナンスサイクルを確定」では道路管理者の義務の明確化を行い、「メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築」では 4 項目により仕組みの構築を行うことと

された。そのメンテナンスサイクルを回す仕組みの 1 つ(体制)として「道路メンテナンス会議」の設置が位置付けられた。

「道路メンテナンス会議」は道路法第 28 条の 2(道路の管理に関する協議会の設置)に位置付けられた法定協議会であり、広島県においては平成 26 年 6 月 30 日に「広島県道路メンテナンス会議」(以下、メンテ会議)が設立された。メンテ会議には、国(広島国道事務所、福山河川国道事務所、三次河川国道事務所)、広島県、広島市、県内 22 市町、西日本高速道路会社、本州四国連絡高速道路会社、広島県道路公社、広島高速道路公社、広島県土木協会の 32 機関が参加し、県内全ての道路管理者が会議構成員となった事で、県内のあらゆる道路がメンテ会議における審議事項の対象範囲となった。

メンテ会議における審議事項は、(1) 道路施設の維持管理等に係る情報共有・情報発信に関すること、(2) 道路施設の点検、修繕計画等の把握・調整に関すること、(3) 道路施設の技術基準類、健全性の診断、技術的支援等に関すること、(4) その他道路の管理に関し会長が妥当と認めた事項、の 4 点が主なものであり、各道路管理者が相互に連絡調整を行うことにより、道路施設等の予防保全・老朽化対策の強化を図る事を主目的とした。

3. メンテ会議等の開催結果

平成 26 年 6 月 30 日にメンテ会議が設置されて以降、平成 26 年度には県内の全道路管理者が一堂に会し合計 3 回の会議が開催された。第 1 回会議では、道路保全を取り巻く最近の話題や、平成 26 年 6 月に策定された定期点検要領の運用方法や技術支援等について意見が交わされ、本格的な老朽化対策の実施に向けた広島県内の体制構築が行われた。

平成 26 年 10 月 24 日には第 2 回会議が開催され、今後 5 カ年(H26~H30 年度)の点検計画の策定に向け、橋梁定期点検の優先順位の考え方や点検計画の項目等について合意が図られ、優先順位を考慮し



図-1 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言・概要

Keywords: 道路の老朽化対策, メンテナンスサイクル, 広島県道路メンテナンス会議

連絡先: 広島国道事務所道路保全課 082-281-4152, tamakuni-k87hr@mlit.go.jp



写真-1 第1回メンテ会議開催状況

た点検計画の策定に着手した。優先順位はネットワークの位置付け（緊急輸送道路か否か）、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋や跨線橋、損傷履歴等により決定され、最優先橋梁については直ちに点検に着手することとされた。

平成26年12月25日には第3回会議が開催され、5カ年の点検計画、広島県跨道橋連絡会議の設置、JR 跨線橋の一括協議等について合意がなされた。跨道橋連絡会議は、メンテ会議の専門部会として位置付けられ、高速道路、直轄国道及び地方道路公社道路の全ての道路並びに補助国道等のうち「緊急輸送道路」に指定されている道路を跨ぐ道路法上の道路以外の施設（農道、林道、認定外道路、私道、等。ただし、鉄道橋は除く）の老朽化対策等について協議調整を行う場である。平成27年3月18日に第1回会議が開催され、道路管理者及び民間事業者を含めた対象施設の管理者、総勢34機関が出席し、今後の点検計画の策定に向けた意見交換、情報共有体制の構築を行った。またJR 跨線橋の一括協議については、これまで各管理者が個別に行っていた協議を調整会議の場でメンテ会議事務局が一括して行い、加えて5カ年の点検計画について調整を実施するものである。一括協議により、各管理者の事務手続きの負担軽減及び点検の効率化が期待される。平成26年度にはJR 各支社と2回の調整会議を実施し、点検計画策定にむけて調整を進めているところである。

4. メンテ会議の取組み成果(まとめ)

これら3回のメンテ会議、跨道橋連絡会議及びJR 調整会議の取組みにより、県内の道路施設についてメンテナンスサイクルを持続的に回す体制の構築を行った(図-2)。この体制の構築により、これまでの老朽化対策と比べ大きく前進した主な点は、①県内



図-2 メンテナンスサイクルを回すための体制イメージ

全ての道路管理者が参加することにより県内全ての道路がフォローされている点、②メンテナンスサイクルを持続的に回すために全道路管理者において統一的な点検計画を策定した点、③道路法上の道路に加え道路を跨ぐ施設についてもメンテナンスサイクルの一部として扱う事とした点の3点があげられる。また、上記に加え、県内全ての道路管理関係者において確実に意識共有が図られており、これまで以上に実行力が伴うスキームとなっている事も成果としてあげられる。

また、メンテ会議の取組みの一環として、パネル展等の老朽化対策の広報活動や、トンネルや橋梁の点検現地講習会等の現場をフィールドにした技術支援を行い、より強固なメンテナンスサイクルを回す仕組みの構築を図っている。

5. 今後の取組みについて

本稿では、広島県におけるメンテ会議の取組み事例を紹介したが、各地域によって求められるニーズや課題は異なっているものと考えられる。メンテ会議を含めたメンテナンスサイクルを回す仕組みを、各地域に適した形にブラッシュアップしていく事が老朽化対策の現場において求められている。そして、その成果をメンテナンスサイクル全体にフィードバックする事が重要である。

今後は、点検計画に沿った現地での点検実施が本格的に進み、更なる課題の発生が予想される。直面する課題については、各道路管理者をはじめとした道路に関する産学官のリソースを全て投入し、総力をあげて知恵を出し合い、メンテナンスサイクルを持続的かつより発展的に回す事ができるように老朽化対策の最前線として真摯に取り組んでまいりたい。