

## 48 橋梁、トンネル、大型の構造物(横断歩道橋、門型標識、シェッド等)の老朽化対策及び橋梁の事前防災対策の適確な推進による道路ネットワークの安全性・信頼性の確保(防災・安全)

### 計画概要

#### ◆計画期間

平成27年度～令和2年度(6年間)

#### ◆交付団体

愛知県

#### ◆計画の目標

点検及び長寿命化計画に基づく橋梁、トンネル、大型の構造物(横断歩道橋、門型標識、シェッド等)の計画的な修繕や第3次あいち地震対策アクションプラン(法定計画)に基づく地震対策を適確に推進し、道路ネットワークの安全性・信頼性を確保する。

#### ◆計画の成果目標(定量的指標)

指標①:「橋梁」、「トンネル」、「シェッド・大型カルバート等」、「横断歩道橋」、「門型の標識・情報提供装置」の老朽化対策により、この機能の確実かつ効率的な確保を図る。

長寿命化計画に基づく補修実施率※<sup>1</sup> 0%(H27)→100%(R2)

※1) 補修実施率 = 補修等実施済み施設数/長寿命化計画により補修等が計画された施設数

指標②: 橋梁の地震対策により、これらの機能の確実かつ効率的な確保を図る。

第3次あいち地震対策アクションプランに基づく耐震補強実施率※<sup>2</sup> 0%(H27)→100%(R2)

※2) 耐震補強実施率 = 補強実施済み橋梁数/アクションプランにより補強が計画された橋梁

## 評価内容

### ◆交付対象事業の進捗状況

交付対象事業	事業費※1 (百万円)	事業の進捗状況	進捗率(%)※2
A 基幹事業	30,212	長寿命化計画及び第3次あいち地震対策アクションプランに基づき、対策が必要な施設に対し、計画的に補修・補強等を実施	81%
B 関連社会資本整備事業	—	—	
C 効果促進事業	230	【桃花台線の撤去】12橋の撤去工事を完了	
合 計	30,442		

※1事業費は、実績値

※2進捗率(%)は、各事業の計画に対する実施割合(箇所ベース)

### ◆計画期間に実施した事業の効果発現状況、目標値の達成状況

#### I 定量的指標に関連する交付対象事業の効果の発現状況

- ・ 橋梁、トンネル、大型の構造物(横断歩道橋、門型標識、シェッド等)の各施設について、定期点検の結果に基づき、長寿命化計画を策定し、対応が急がれる判定区分Ⅲ・早期措置段階と診断された施設に対し、集中的に修繕を実施することにより、道路ネットワークの安全性・信頼性を確保した。
- ・ 第3次あいち地震対策アクションプランに基づき、津波浸水区域における緊急輸送道路の橋梁や鉄道を跨ぐ28橋梁について、優先的に対策を実施することにより、被災後、速やかに通行が可能となるよう耐震性能を強化した。

## Ⅱ 定量的指標の達成状況

### 指標①-1(長寿命化計画に基づく、「橋梁」の補修実施率)

当初現況値	0%	目標値と実績値に差が出た要因	鉄道と交差する跨線橋等における補修工事において、関係機関との協議に不測の期間および事業費を要し、計画期間内に完了できない箇所があったため。
R2年度末目標値	100%		
R2年度末実績値	80%		

### 指標①-2(長寿命化計画に基づく、「トンネル」の補修実施率)

当初現況値	0%	目標値と実績値に差が出た要因	—
R2年度末目標値	100%		
R2年度末実績値	100%		

### 指標①-3(長寿命化計画に基づく、「シェッド・大型カルバート」の補修実施率)

当初現況値	0%	目標値と実績値に差が出た要因	—
R2年度末目標値	100%		
R2年度末実績値	100%		

### 指標①-4(長寿命化計画に基づく、「横断歩道橋」の補修実施率)

当初現況値	0%	目標値と実績値に差が出た要因	—
R2年度末目標値	100%		
R2年度末実績値	100%		

## Ⅱ 定量的指標の達成状況

指標①－5(長寿命化計画に基づく、「門型の標識・情報提供装置」の補修実施率)

当初現況値	0%	目標値と実績値 に差が出た要 因	—
R2年度末目標値	100%		
R2年度末実績値	100%		

指標②(第3次あいち地震対策アクションプランに基づく耐震補強実施率)

当初現況値	0%	目標値と実績値 に差が出た要 因	跨線橋の補強工事の実施にあたり、必要となる他機関協議に不測の期間を要したことなどにより、計画期間内に完了できない箇所があったため。
R2年度末目標値	100%		
R2年度末実績値	65%		

## Ⅲ 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況(必要に応じて記述)

- 平成18年に運行を廃止した桃花台線については、県・市からなる「桃花台線インフラ利活用検討会」において、利活用方針について検討した結果、平成27年に全線撤去することを公表した。
- 撤去については、それに併せて平面道路を再整備する区間や単純撤去する区間など、立地条件に応じて、区間を4つに分けて検討を進め、各区間における撤去の順序については、「構造物の劣化損傷による第3者リスク」、「点検修繕の困難さ」、「地域整備との整合性」、「地域交通の改善効果」を考慮し、地元小牧市等と調整を図り、高速道路を跨ぐ跨道橋など令和2年度までに12橋撤去した。
- これにより、第3者被害による潜在的なリスクや将来の維持管理費用の低減を図った。

## ◆今後の方針

急速にインフラの高齢化が進む中、平成25年の道路法改正により、平成26年度から橋梁、トンネル等の重要構造物について、近接目視による定期点検を行うことが義務化され、メンテナンスサイクルの構築に向けた具体的取組が始まった。

本整備計画では、平成26年度から平成30年度までの1巡目の定期点検の結果、対応が急がれる判定区分Ⅲ・早期措置段階の施設を一掃するため、集中的に修繕等を実施することとし、これらの施設に対しては、令和2年度までに概ね修繕工事を完了させた。

今後は、2巡目点検で新たに区分Ⅲと診断された構造物の修繕を進めるとともに、損傷が軽微な区分Ⅱ・予防保全段階であるものの、次回点検において区分Ⅲ・早期措置段階に移行すると想定される構造物に対し、計画的に修繕を実施することにより予防保全型のインフラメンテナンスへ本格転換を図り、維持管理にかかる費用を縮減する。

また、本県では南海トラフ地震の発生が危惧される中、防災・減災対策の推進が喫緊の課題となっていることから、被災時における救援活動や物資輸送を支え、その後の社会機能を維持するため、被災後、速やかに通行が可能となるように、橋脚などの耐震性能を一層強化することとしている。このため、今後引き続き、くしの歯ルートなど重要な路線の橋梁を優先し、段階的に耐震性能を強化していく。

## ◆事後評価の実施体制、実施時期

事後評価の実施体制	策定主体にて評価を実施
事後評価の実施時期	令和3年12月
公表の方法	WEBページ掲載 ( <a href="http://www.pref.aichi.jp/soshiki/douroiji/0000083252.html">http://www.pref.aichi.jp/soshiki/douroiji/0000083252.html</a> )