

平成 19 年 4 月 27 日
福島県土木部道路管理グループ

「福島県道路アセットマネジメントの運用開始」について

～「荒廃する”ふくしま”としないために」
道路施設の新たな管理システムを構築しました～

福島県では、平成 16 年度～平成 18 年度の 3 ヶ年をかけて新たな道路管理計画（基本計画～実施計画）の策定作業を進めてまいりました。

この度、一連の作業を終えて、道路施設の新たな管理計画として「福島県道路アセットマネジメント」を構築しました。

そこで、平成 19 年度からこのシステムの運用を開始します。

- 1 道路管理計画の概要 : 別紙[1]のとおり
- 2 福島県道路アセットマネジメントの概要（別紙[2]及びパンフレット参照）

構造物部門	:	県管理道路の橋梁	4,550 橋
		シェッド・シェルター	180 基
舗装部門	:	舗装延長	5,386 km
トンネル部門	:	道路トンネル	135 本

以上の道路施設を対象としてデータベース化したので、今後、アセットマネジメントシステムのサイクルに基づき、適時適切な点検並びに補修・更新等を実施していきます。

- 3 アセットマネジメント策定経緯

H16	福島県道路管理計画（基本計画）策定	[検討委員会]
H16～17	構造物点検（橋梁・トンネルなど）実施	
H18	福島県道路管理計画（実施計画）策定	[検討委員会]
H19	福島県道路アセットマネジメント運用開始	

問い合わせ先

土木部道路管理グループ

担当者 安孫子辰雄、郷正美

電話 024-521-7468 内線3564

FAX 024-521-7951

福島県道路管理計画の概要

1 経緯

橋梁をはじめとする道路施設の高齢化に適切に対応するため、今後の福島県における道路管理のあるべき姿や基本方針について検討を行い、「福島県道路管理計画（基本計画）」を平成17年3月に策定した。

これと併せ、平成16年度から17年度にかけて各種構造物の点検を実施し、基礎データの収集を行った。

平成18年度には、基本計画並びに各種構造物等の基礎データを基として「福島県道路管理計画（実施計画）」の策定に取り組み、平成19年3月に取りまとめた。

2 基本方針

今後の道路管理は、橋梁等老朽化施設の大幅な増加に適切に対応するとともに、県民の視点に立つことを基本とし、福島県新道路計画の基本目標である「ともに考えともにつくる道づくり」の実現に向け、安全で安心できる生活を支え、全ての県民の財産である道路を次世代に引き継ぐことのできるよう、以下の施策に取り組むこととした。

予防保全を基本とした長寿命化の取り組み
道路管理の平準化、コスト縮減に向けた取り組み
継続的に改善していく道路管理の体制づくり

3 計画の位置付け

福島県新長期総合計画（うつくしま21）	平成13年 4月
うつくしま建設プラン21	平成13年12月
福島県新道路計画	平成14年11月

福島県道路管理計画（基本計画）平成17年3月

福島県道路管理計画（実施計画）平成19年3月

福島県道路管理検討委員会

道路管理計画策定に際しては、いづれも検討委員会を立ち上げ、それぞれ3回の検討委員会を開催し取りまとめたものであり、構成委員は下記のとおりです。

なお、県の関係職員は事務局として参画し説明等を行っています。

委員会構成委員

福島県道路管理計画（基本計画） 平成17年3月策定

	所 属 ・ 役 職	氏 名
委員長	日本大学工学部 教授	森 芳 信
委 員	福島大学経済学部 助教授	阿 部 高 樹
委 員	東北大学大学院工学研究科 助教授	岩 城 一 郎
委 員	福島工業高等専門学校 教授	根 岸 嘉 和

(五十音順)

福島県道路管理計画（実施計画） 平成19年3月策定

	所 属 ・ 役 職	氏 名
委員長	日本大学工学部 教授	森 芳 信
委 員	福島大学経済経営学類 教授	阿 部 高 樹
委 員	日本大学工学部 助教授	岩 城 一 郎
委 員	福島工業高等専門学校 教授	根 岸 嘉 和

(五十音順)

福島県道路アセットマネジメントの概要

1 道路施設管理の現状

県管理道路の実延長 約 5,600 km (5,593) における主要施設

構造物	橋梁	4,550	橋	スノーシェッド	128	基		
			ロックシェッド	25	基	スノーシェルター	27	基
トンネル		135	本					
舗装	延長	5,386	km					

上記施設のうち、橋梁やシェッドなどは高度経済成長時代に建設されたものが多く、今後大半の施設の老朽化が進むとともに、舗装の補修が必要な区間も年々増大してきていることから、これらの維持・改修に膨大な費用が必要になると見込まれている。

2 中長期的な対策として「アセットマネジメント」による管理を導入

「道路を資産としてとらえ、構造物全体の状態を定量的に把握・評価し、中長期的な予測を行うとともに、予算的制約の下で、いつ、どのような対策を、どこに行うのが最適であるかを検討し、計画的かつ効率的に管理する手法」である「アセットマネジメント」による道路管理計画の策定に取組み平成19年3月末に取りまとめた。

3 策定した管理計画の概要

今後50年間の中長期費用シュミレーション（予算制約なし）

従来型の維持管理（対処療法型事後保全）で実施した場合
年平均で217億円（総額10,800億円）
予防保全型の維持管理（アセットマネジメント）
年平均で132億円（総額6,600億円）

アセットマネジメントを着実に進めていけば、平均費用132億円で理想的な管理を実現でき、従来型管理と比較すれば50年間の総額で4,200億円もの削減効果がある。

今後の道路管理のマネジメントには、1.定期点検 2.健全度評価・予測 3.予防保全の検討、投資効果の分析 4.事業計画策定（維持・補修・補強・更新の実施） 5.事後評価 6.データ蓄積を繰り返すことが極めて重要となり、このサイクルを「急がず・休まず・着実」に展開していくことが重要である。

4 今後に向けての課題

今後50年間の中長期費用シュミレーション（予算制約なしでの試算）では、平均費用132億円で理想的な管理が実現できることとなったが、現在の予算との差が約50億円あることから、下記の点を重点課題として取り組む。

道路アセットマネジメントの運用に際しては、道路利用者の安全・安心の確保を図ることを最優先としたうえで、限られた予算をこれまで以上に有効に活用し、適時・適切な対応をしていく必要がある。

定期的を実施する道路施設の点検精度を上げる。

補修工法を検討する際には、新技術を積極的に導入し、コスト縮減を図る。

舗装クラックへのシール剤注入工法による舗装の延命化を図る。

（平成19年度から重点的に実施することとしている。）

道路施設の大規模修繕工事や構造物の改修工事などは、できるだけ補助系事業によって対応し、限られた県費予算の有効活用を図る。