

近江大橋の維持管理のあり方を考える検討会

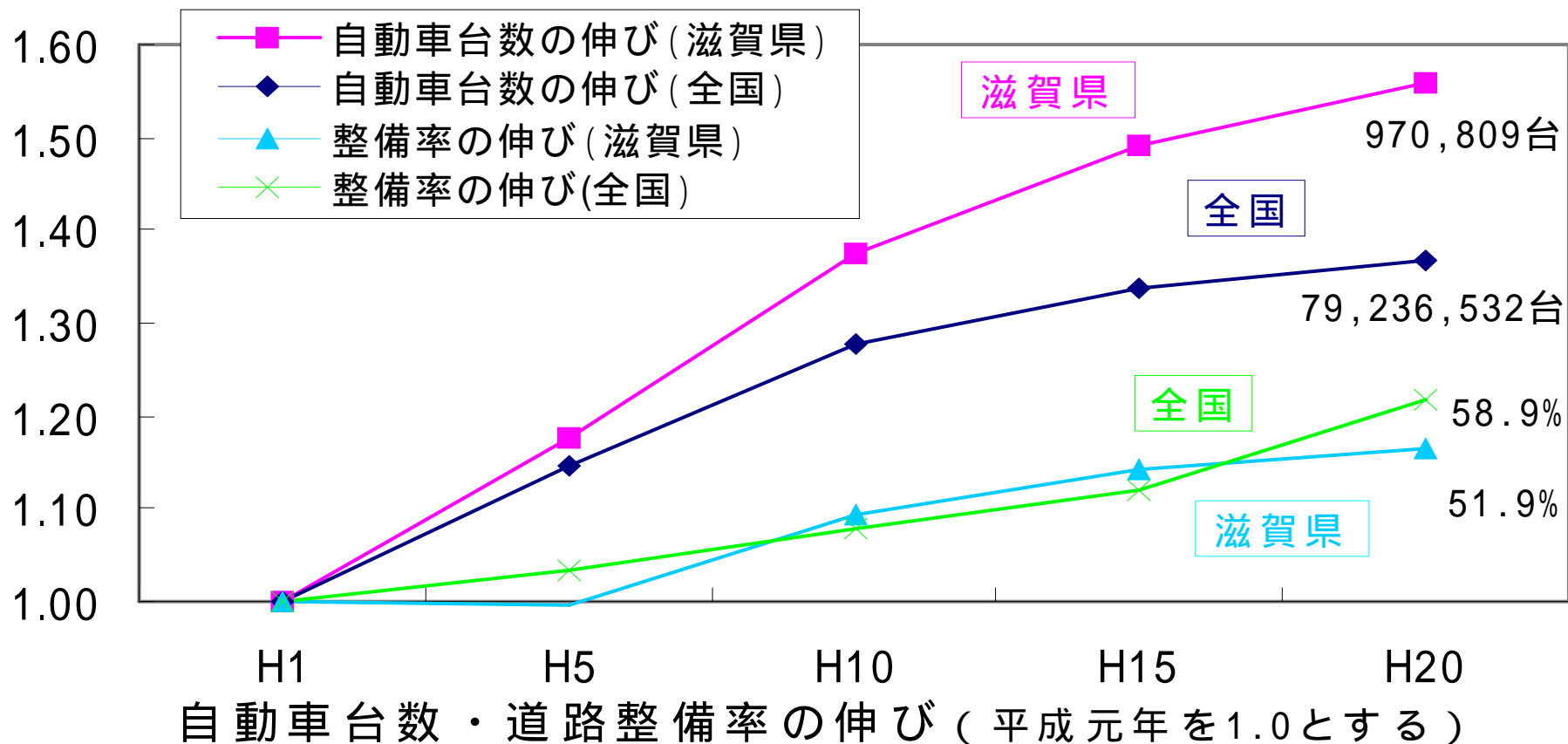
# 滋賀県をとりまく状況



滋賀県土木交通部道路課

# 道路交通の状況

## 滋賀県の自動車台数の伸び



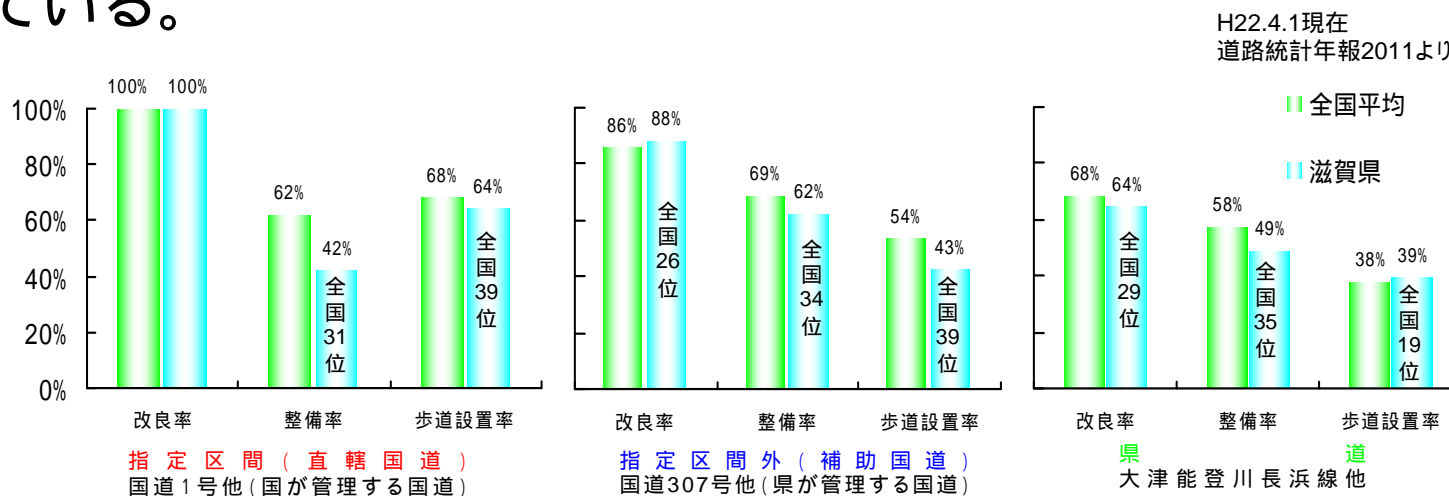
# 道路交通の状況

## 滋賀県の道路整備状況

新名神高速道路や国道1号バイパスの供用、湖西道路の無料化、大型商業施設の相次ぐ開店等により、滋賀の道路を取りまく状況が大きく変化している。

全国と比較して、滋賀県の道路整備は遅れている状況にある。

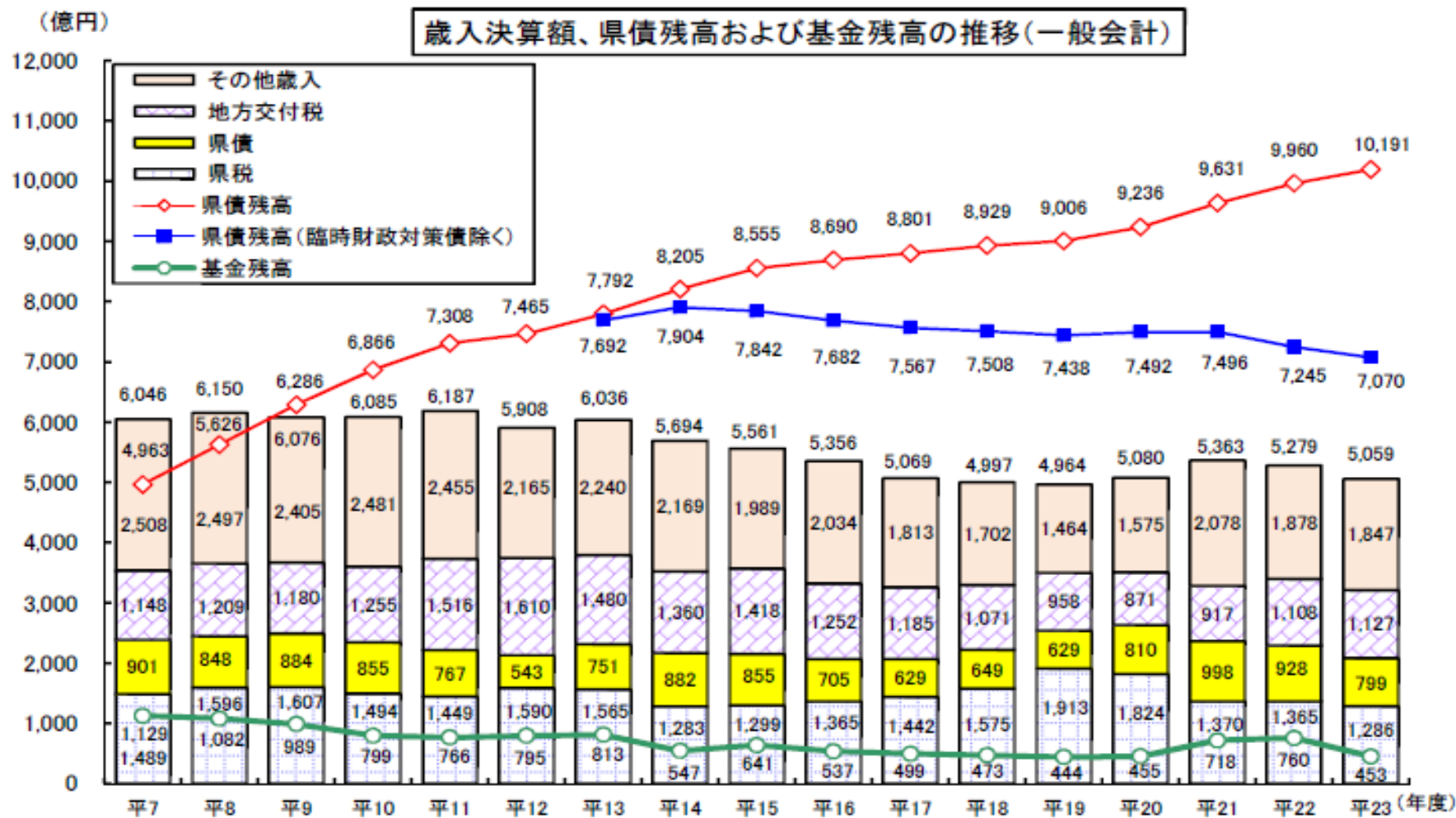
県の財政的な問題等により、道路整備の進捗が鈍化している。



改良率=改良済延長/実延長 整備率=(改良済延長-混雑度1以上の延長)/実延長  
混雑度=現況交通量/交通容量 歩道設置率=歩道設置延長/実延長

# 道路交通の状況

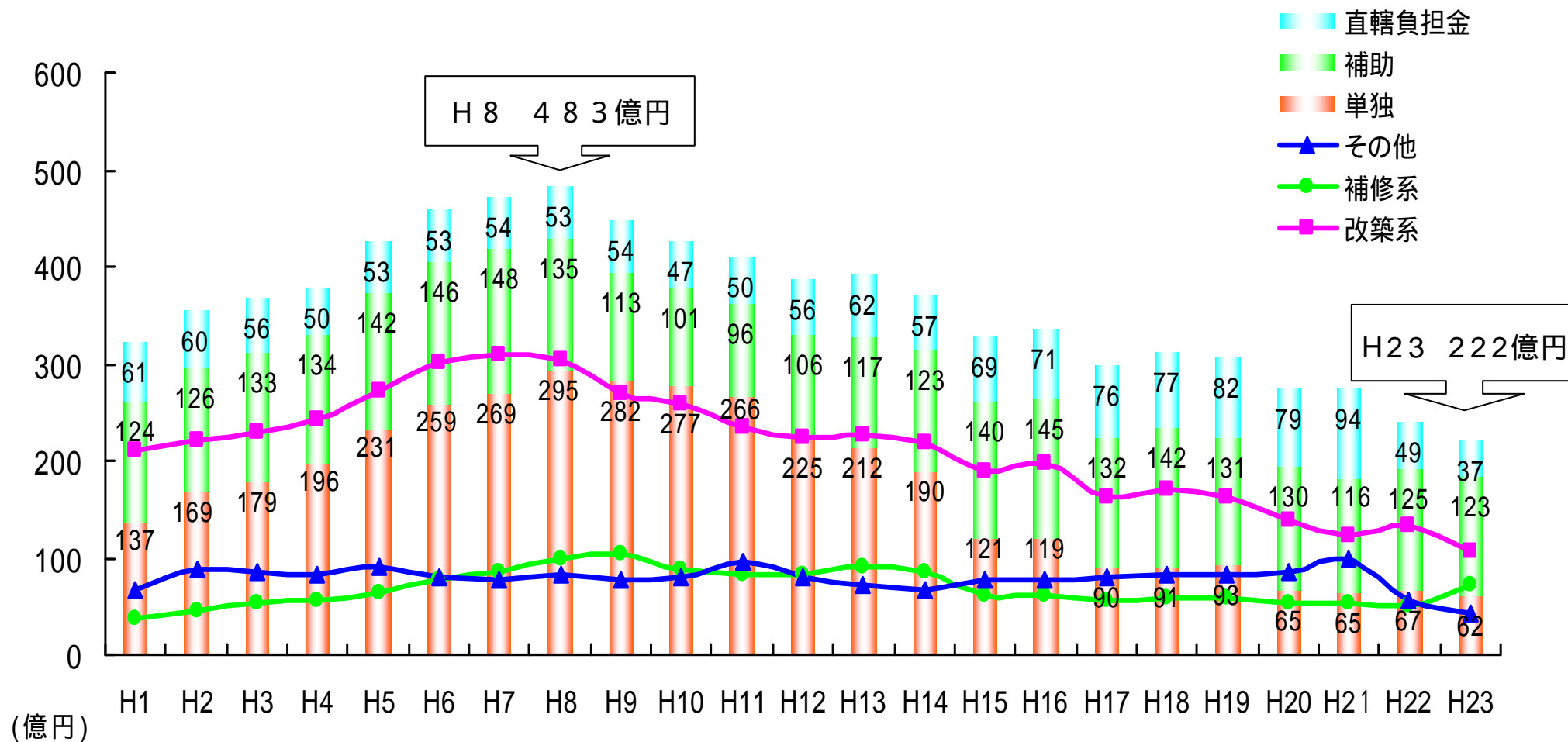
## 県財政状況



- (注) 1 県債は、借換債を除いています。  
 2 平成22年度までは決算額、平成23年度は9月補正後予算額です。  
 3 県債残高および基金残高は各年度末現在高であり、平成23年度は9月補正予算後の見込額です。

# 道路交通の状況

## 道路予算の経緯



# 今後の道路の維持管理

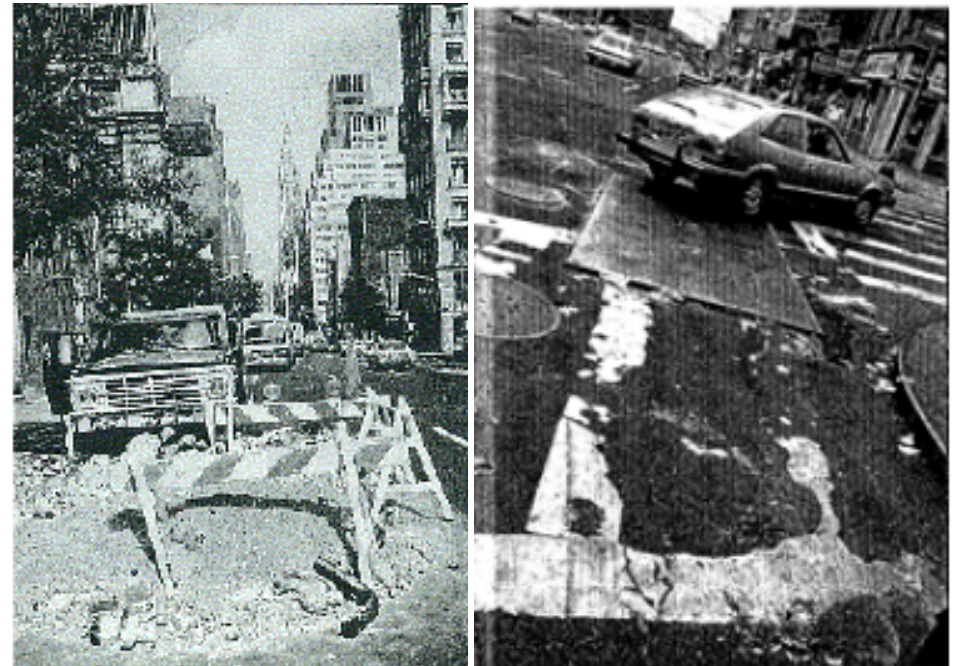
## 維持管理に関する海外事例

- 道路予算が減少し、道路の「メンテナンス」に十分な予算を割くことが出来なくなった結果、1983年には、コネチカット州にあるマイアナス橋が鋼桁の疲労ひび割れが原因で崩壊した。  
この事故により、日交通量約90,000台が通行していた道路は直ちに閉鎖され、米国北東部の経済が数ヶ月間、混乱した。

マイアナス橋の落橋



マンハッタンの荒れた舗装



出典：国土交通省



# 今後の道路の維持管理

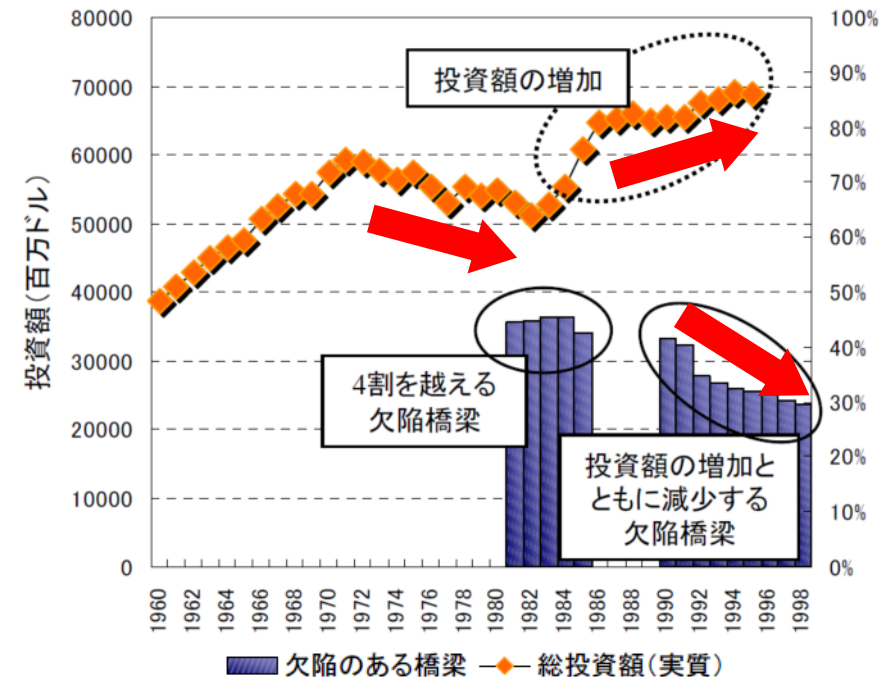
## 維持管理に関する海外事例

### ・維持管理費の財源確保

アメリカは、大量に建設された道路構造物の**老朽化**に対応できず、「荒廃するアメリカ」と呼ばれた。  
道路整備の財源として、**ガソリン税を増税し、  
欠陥道路・欠陥橋梁を改善した。**  
高速道路も、一部で無料から有料へ。

ドイツは、2005年よりアウトバーンを利用する**大型車**から利用距離に応じて料金を徴収する制度を開始した。12トン以上の大型トラックが課金されるようになったのは、**周辺各国から流出入する交通量の増加**で、**道路の維持管理に莫大な費用がかかるため**である。

### 道路投資額と欠陥のある橋梁の関係



(出典: Highway Statistics Summary To 1995, Highway Statistics 1999, Conditions & Performance Report 1999 アメリカ経済白書 ほか)

出典: 国土交通省

「更新時に対応した道路の考え方」

世界の動向をみると、維持管理費の重要性を認識し、財源を確保する方向へ変わっている。

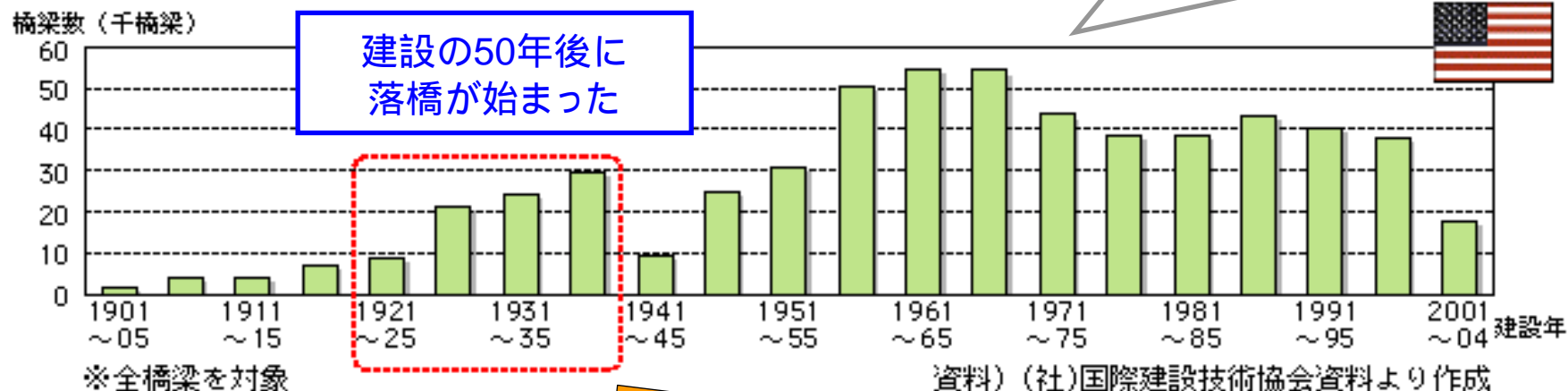
# 今後の道路の維持管理

## それぞれの年代につくられた橋の数の推移

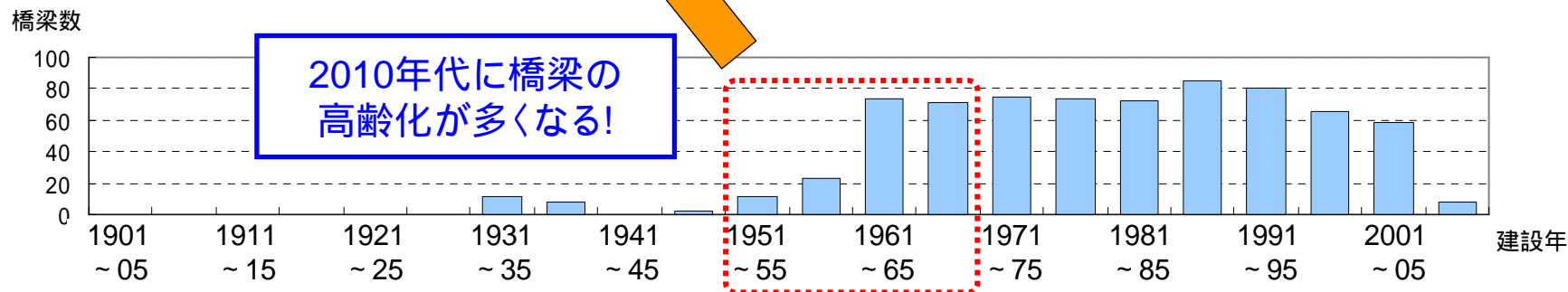
### 日米の橋梁の建設年の比較

今まさに、日本はアメリカと同じ状況を迎えようとしている。

【米国の橋梁の建設年】



【滋賀県の橋梁の建設年】





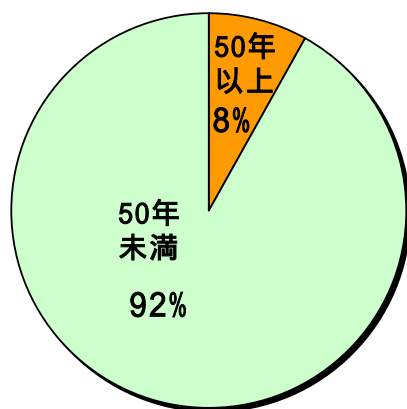
# 今後の道路の維持管理

## 滋賀県におけるアセットマネジメントの取り組み

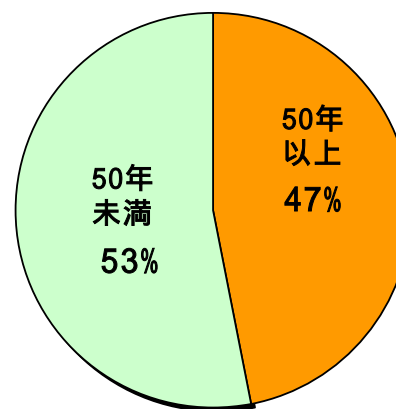
- ・H21年時点で、15m以上の橋梁は742橋あり、その中で、既に50年以上経過した高齡化橋梁は56橋(8%)
- ・**20年後には、348橋(47%)と急速に進行する。**

建設から50年が経過した橋梁の割合

2010年度56橋(8%)



2030年度348橋(47%)



- ・今後、膨大な費用を要する架替が一時期に集中しないように橋の長寿命化を図る。このため、損傷が大きくなってから対策を行う「事後保全」ではなく、**損傷が大きくなるまでに予防補修を行う「予防保全」を実施。**

# 近江大橋の位置づけ

## 緊急輸送道路

近江大橋は第一次緊急輸送道路に指定されている。特に迂回路は湖岸南側を通行することにより大きく迂回。通行ができない場合は復旧、復興に支障が生じる。

緊急輸送道路とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑確実に実施するために必要な道路

