

第2回 寒地道路連続セミナー「舗装マネジメントシステム講演  
会」

平成16年7月30日(金) 北海道開発土木研究所

# アセットマネジメントの必要性

国土交通省北海道開発局 建設部 道路維持課

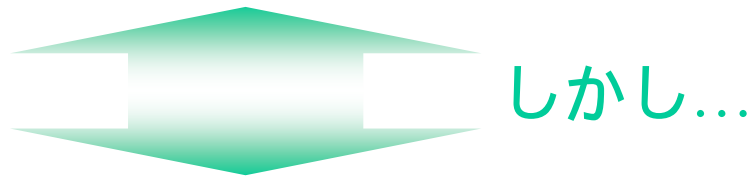
道路防災対策官 福本 淳

# 【背景】 なぜAM(アセットマネジメント)は必要なのか？

国、自治体とも、**財政がひっ迫**

公共事業費の**縮減**

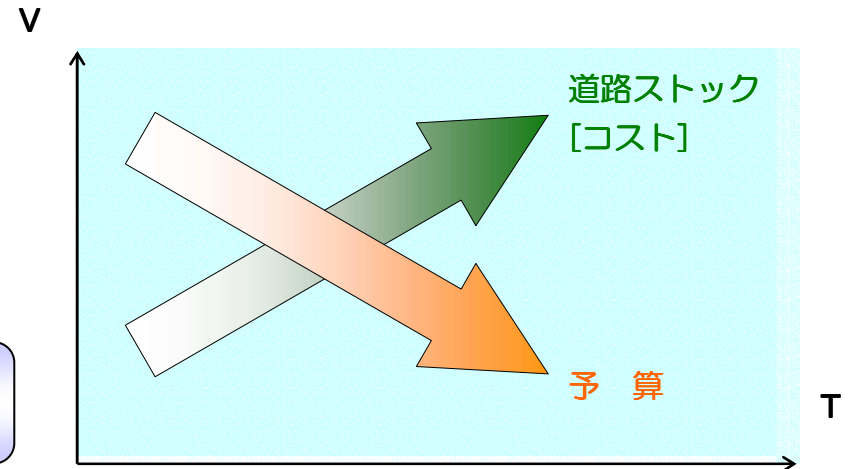
当然、維持修繕事業費も**縮減**



これまで整備を進めてきた道路ストックは**増大**  
(今後も、新たなストックの整備推進は必要)

過去の道路ストックの**老朽化**

維持・修繕・更新コストは増加

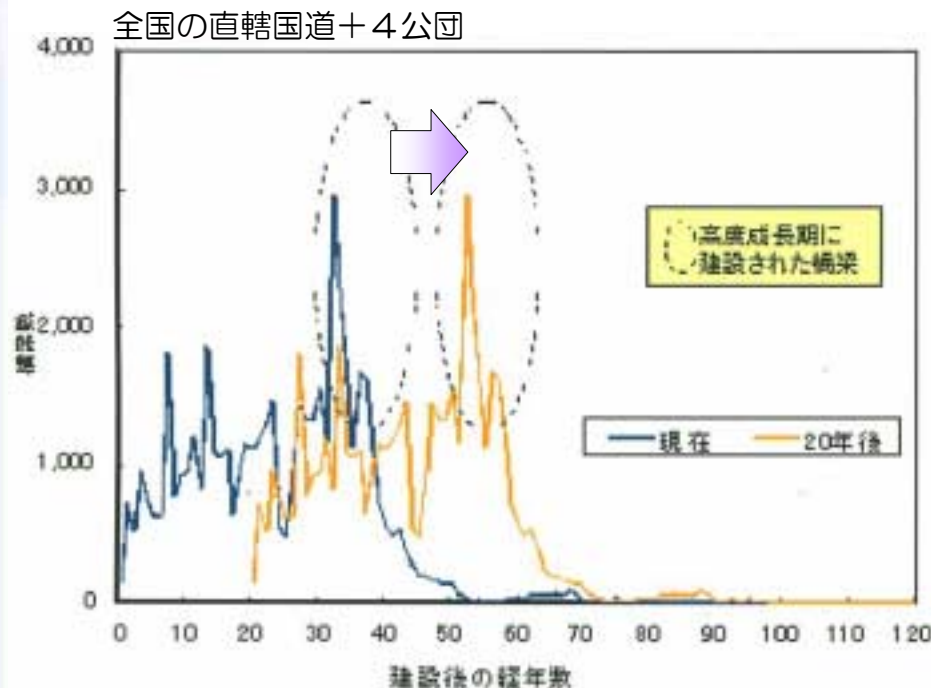
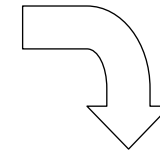


# 例えば...（「橋梁」を例に、道路ストック増大を説明）

高度経済成長期に整備された橋梁が多い（ピーク）

現在、これらが建設後、30～40年経過している

北海道の国道においても、同様の傾向



全橋梁およそ3200橋のうち、

- ・経過年数40年以上：740橋（23%）
- ・経過年数30年以上：1220橋（38%）

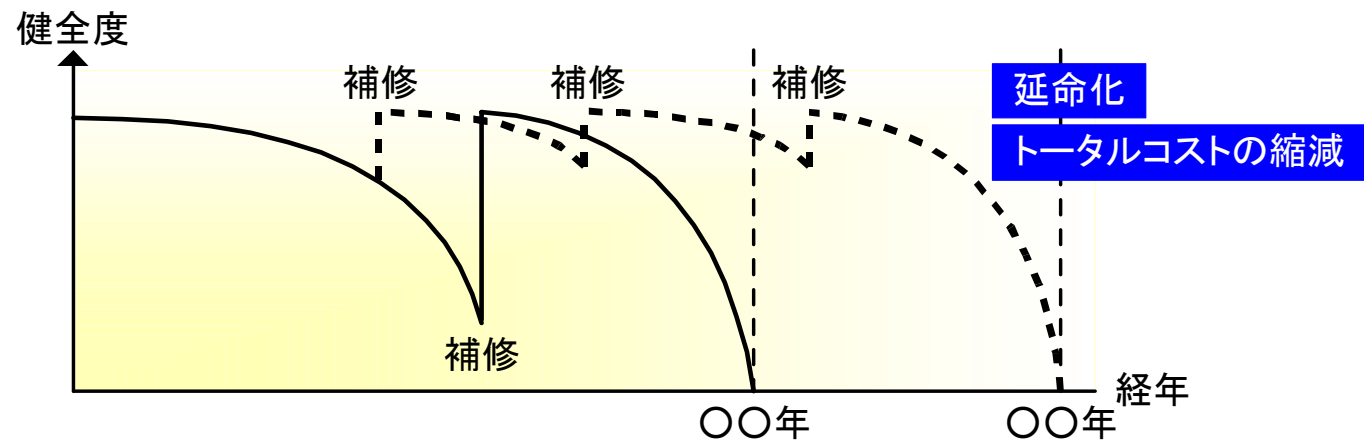


20年後には...

経過年数50年以上の橋梁が、**全体のおよそ4割**を占める！

# 【最近のコスト縮減への取り組み】

新規に整備する場合、設計段階より **LCC（ライフサイクルコスト）** の概念を導入、LCC最小化のための比較検討を実施。



新技術に関する調査研究、新工法の開発・活用

- (例) ・ 橋梁塗装の長寿命化、塗り替えサイクルの延長  
・ 舗装材料の検討 (耐流動舗装、排水性舗装、等)

# 【これまでの反省点・課題点】

従前は、維持修繕事業が**事後的・対処療法的**であったことは否めない。（**橋梁、トンネル、舗装、...**）

例えば、『**舗装**』の場合 ...

**MCI（維持管理指数）**評価による修繕

**LCCを最小化することと同一ではない！**

**全ての国道の全ての区間で、一律の基準による対応**

- ・ **道路管理者の一方的な理屈？**
- ・ **各々の道路利用者の感覚と合わない面もある？**
- ・ **地域特性や利用状況に応じて求められる特性も異なる？**  
（**快適性、騒音対策、振動対策、わだち掘れ対策、等々**）

# 【今後求められる改善点・方向性】

## 行うべき事項

これまで整備された道路ストックに対するデータ蓄積  
今後整備される 道路ストックに対するデータ蓄積

対象とする構造物・データ項目は？ 蓄積・更新方法は？ ……

劣化の予測…

## 狙いとする効果

トータルコストの最小化、対策の平準化  
道路利用者満足度の向上

# 【アセットマネジメントの必要性】

各道路施設の将来の劣化状態を想定し、

限られた財源の中で、

適切な補修更新計画を策定し、実施する必要がある。

これまでの知識や経験も踏まえた、関係各機関の連携・協力による...

**アセットマネジメントが必要**

