

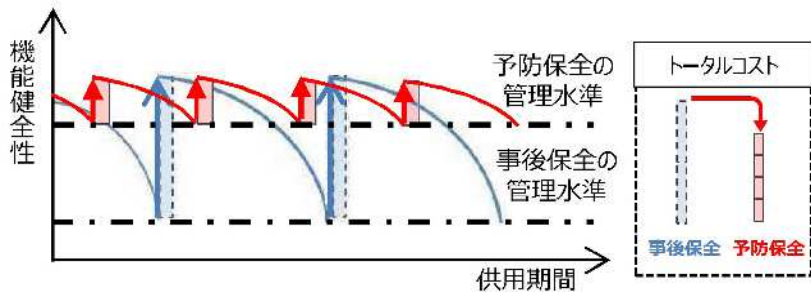
# 道路施設のストック効果の維持

～道路施設の老朽化対策の推進～

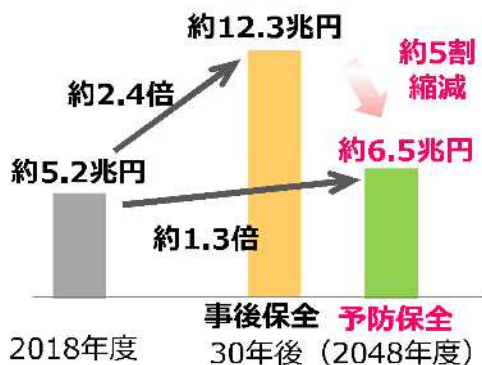
- 道路施設のストック効果を最大限発揮させるためには、計画的かつ効率的な維持管理を実施し、施設を良好な状態に保つことが不可欠。
- ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する「**予防保全によるメンテナンスへの転換**」が重要。

## 「予防保全」への本格転換

○インフラの機能に支障が生じる前に対策を行う「**予防保全**」により、増加が見込まれる**将来の維持管理・更新費用の縮減が可能**。



【事後保全と予防保全のメンテナンスサイクル】



【将来の維持管理・更新費用の推計】

出典：R2.9.4 第13回道路技術小委員会資料(国土交通省)

30年間(2019～2048年度)の合計にすると、  
事後保全：約280兆円  
予防保全：約190兆円  
となり、約3割の費用縮減が見込まれるんだツン！



○一方で、早急に修繕等の対策が必要な施設が多数存在。これらに対して**集中的な対策を実施し**、インフラ機能の早期回復を図るとともに、「**予防保全**」に基づく**インフラメンテナンス**を実現



※早急に修繕等の対策が必要な道路施設(鹿児島県管理)【R1～R5の点検・診断結果による(R6.4月時点)】

| 施設     | 管理施設数  | 早急に対策が必要な施設 |     |
|--------|--------|-------------|-----|
|        |        | 施設数         | 割合  |
| 橋梁     | 2,503橋 | 214橋        | 9%  |
| トンネル   | 105本   | 45本         | 43% |
| 道路附属物等 | 94施設   | 30施設        | 32% |