

# **I 基本事項編**

---

# I 基本事項編

1	はじめに .....	I-1
1.1	計画の背景・経緯 .....	I-1
1.2	計画の目的 .....	I-1
1.3	計画の見直し .....	I-2
1.4	用語の定義 .....	I-4
2	神奈川県道路施設長寿命化計画の位置づけ .....	I-7
2.1	対象施設 .....	I-7
2.1.1	橋りょう .....	I-7
2.1.2	トンネル・洞門 .....	I-7
2.1.3	横断歩道橋 .....	I-8
2.1.4	門型標識・門型道路情報提供装置 .....	I-8
2.2	他計画との関連 .....	I-9
3	神奈川県における道路施設の現状と課題 .....	I-10
3.1	道路施設の高齢化 .....	I-10
3.2	維持管理・更新に係る予算 .....	I-10
3.3	道路維持管理の目指すべき姿と課題 .....	I-11
4	基本的な考え方 .....	I-12
4.1	課題への対応 .....	I-12
4.2	管理区分・管理水準 .....	I-13
4.3	計画の実践 .....	I-14
4.4	新技術の活用等 .....	I-15
5	今後の検討事項 .....	I-15

# 1 はじめに

## 1.1 計画の背景・経緯

本県では、道路施設の維持管理に求められる安全性・快適性といったニーズに応えるとともに、計画的な道路施設の維持管理・更新に取り組むため、平成19年10月に「かながわのみちづくり計画<sup>1</sup>」を策定しました。「かながわのみちづくり計画」の策定後は、

- ① 計画的な維持管理による橋りょう等の道路施設の長寿命化
- ② 地域特性に応じた道路維持管理の実施
- ③ 「県民とともに考え、ともに実行していく」ための仕組みづくり

という基本方針のもと、道路施設の維持管理・更新に取り組んできました<sup>2</sup>。

また、高度経済成長期に集中的に建設された道路施設が今後、一斉に高齢化するため、事故や致命的な損傷の発生リスクが高まることや、維持管理・更新に係る費用が増加することが懸念されており、事実、近年国内外において橋りょうの老朽化による重大な事故が発生<sup>3</sup>したこともあり、本県では、平成22年3月に「神奈川県橋りょう長寿命化修繕計画<sup>4</sup>」を策定し、予防保全型の維持管理によって、利用者の安全・安心を確保するとともに、橋りょうの長寿命化を図ることで、維持管理・更新に係るトータルコストの縮減を目指してきました。

一方で、平成24年12月に中央自動車道笹子トンネルにおいて天井板落下事故が発生したことを受け、平成25年6月に道路法が改正され、点検に関する技術的基準が規定されたほか、平成26年7月には道路法施行規則の一部を改正する省令などが施行され、橋りょうやトンネル等の道路施設を対象として、5年に1回、近接目視により定期点検を行うことが義務付けられました。また、平成25年11月に国や地方公共団体等がインフラの戦略的な維持管理・更新に取り組むための「インフラ長寿命化基本計画」を政府が決定し、地方公共団体においても、インフラの維持管理・更新を着実に推進するため、インフラの長寿命化に向けた個別施設毎の対応方針を定める「インフラ長寿命化計画（個別施設計画）」の策定が求められ、本県における道路施設の維持管理・更新についての具体の対応方針を定める個別施設計画として、平成28年3月に本計画を策定しました。

令和4年3月には、計画の策定から概ね5年が経過したことから、それまでの定期点検の結果などを反映し、本計画を見直しました。

## 1.2 計画の目的

本計画の目的は

- 老朽化に起因する事故を未然に防ぎ、道路利用者の安全・安心を確保すること
- 中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストを縮減し、平準化することとします。

<sup>1</sup> 神奈川県県土整備局道路部 道路企画課・道路管理課・道路整備課（平成19年10月策定、平成28年3月改定）

<sup>2</sup> 橋りょうは平成20年度までに全施設の点検が完了。トンネル・洞門は平成25年度までに全施設の点検・調査が完了。横断歩道橋は平成23年度から、門型標識・門型道路情報提供装置は平成21年度から点検を開始している。また、点検を実施した全ての施設について点検結果に基づく修繕等を実施。

<sup>3</sup> 木曾川大橋の鋼材破断事故（平成19年6月）、ミネソタ州高速道路の落橋事故（平成19年8月）など

<sup>4</sup> 神奈川県県土整備部 道路管理課（平成22年3月策定）

## 1.3 計画の見直し

本計画は、道路法施行規則に基づく定期点検サイクルを考慮し、概ね5年ごとに見直しを行います。

表 1-1 社会背景・国の動向・神奈川県の実施の変遷

年度	社会背景	国の動向	県の取組み
平成15年度 (2003年度)		平成15年4月 道路構造物の今後の管理・更新等のあり方提言 (道路構造物の今後の管理・更新等のあり方に関する検討委員会) 平成16年3月 橋梁定期点検要領改定	
平成16年度 (2004年度)			平成16年度～ 橋りょう定期点検に着手
平成18年度 (2006年度)	平成18年7月 ポストン高速道路トンネル天井板落下事故		
平成19年度 (2007年度)	平成19年6月 木曾川大橋斜材破断事故 平成19年8月 本荘大橋斜材破断事故 ミネソタ州落橋事故	平成19年度～ 橋梁長寿命化修繕計画策定事業の推進	平成19年度～ トンネル定期点検に着手 平成19年10月 かながわのみちづくり計画策定 (道路整備計画と道路維持管理計画を合わせた計画)
平成20年度 (2008年度)		平成20年5月 道路橋の予防保全に向けた提言 (道路橋の予防保全に向けた有識者会議)	
平成21年度 (2009年度)			平成21年度～ 道路附属物(大型道路標識等)定期点検に着手 平成22年3月 神奈川県橋りょう長寿命化修繕計画策定 平成22年3月 かながわのみちづくり計画改訂
平成23年度 (2011年度)			平成23年度～ 横断歩道橋定期点検に着手 平成24年3月 かながわのみちづくり計画改定
平成24年度 (2012年度)	平成24年12月 中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故	平成25年2月 道路ストック総点検の実施 平成25年3月 社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置	
平成25年度 (2013年度)		平成25年6月 道路法改正 平成25年11月 インフラ長寿命化基本計画の決定 (インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議)	
平成26年度 (2014年度)		平成26年4月 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 (社会資本整備審議会道路分科会) 平成26年5月 国土省インフラ長寿命化計画(行動計画)策定 平成26年6月 道路構造物の定期点検要領策定 平成26年7月 道路の維持修繕に関する省令・告示の施行	平成26年6月 神奈川県道路メンテナンス会議設立
平成27年度 (2015年度)		平成27年11月 道路メンテナンス年報の公表	平成28年3月 神奈川県道路施設長寿命化計画策定 (基本事項編、橋りょう編、トンネル・洞門編) かながわのみちづくり計画改定
平成28年度 (2016年度)			平成29年3月 神奈川県道路施設長寿命化計画策定 (横断歩道橋編)
平成29年度 (2017年度)			平成30年3月 神奈川県道路施設長寿命化計画策定 (門型標識・門型道路情報提供装置編)
平成30年度 (2018年度)		平成31年3月 道路構造物の定期点検要領改定	
令和3年度 (2021年度)		令和3年6月 国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)(第二期)	令和4年3月 神奈川県道路施設長寿命化計画改定 (基本事項編、橋りょう編、トンネル・洞門編、 横断歩道橋編、門型標識・門型道路情報提供装置編)

## 1.4 用語の定義

### ○道路

道路法第2条に規定する一般交通の用に供する道および道路施設。

### ○道路施設

道と一体となってその効用を全うする施設や工作物。橋りょう、トンネル・洞門、横断歩道橋、道路標識、道路情報提供装置、舗装、道路照明灯などがある。

### ○道路の機能

交通機能（通行機能、アクセス機能、滞留機能）および空間機能（市街地形成、防災空間、環境空間、収容空間としての機能）。

### ○老朽化（＝劣化）

施設の供用に伴う疲労の蓄積や、塩分による鋼構造物の腐食といった要因によって施設の機能が損なわれること。

### ○高齢化

建設後の経過年数が大きくなること。必ずしも老朽化ではない。

### ○長寿命化

道路施設の新設から撤去までの期間を延長し、将来にわたり道路の機能を発揮し続けるための計画的な維持管理の取組み。

### ○管理

道路管理者が行う道路法上の管理行為すべて（道路の新設、改築、維持管理、更新、災害復旧など）のこと。

### ○維持管理

管理のうち、点検・診断、維持、修繕の行為。

### ○更新

道路施設の全体または主たる部分を撤去し、同程度の機能で再整備する行為（橋りょうの架替えなど）。

### ○維持

道路の機能及び構造の保持を目的とする日常的な行為（巡回、清掃、除草、除雪など）。

### ○修繕

道路の損傷した構造を当初の状態に回復させる行為（補修、部材交換など）。

### ○予防保全的管理

施設の機能に支障が生じる前に維持や修繕、更新を行うこと。

### ○事後保全的管理

施設の機能に支障が生じている、または生じる可能性が著しく高い段階で大規模修繕や更新を行うこと。

### ○予防保全（状態監視保全）

定期的な点検・診断の結果に基づき、施設の機能に支障が生じる前に維持や修繕、更新を行うこと。

### ○予防保全（時間計画保全）

予め定めた耐用年数に基づき、施設の機能に支障が生じる前に維持や修繕、更新を行うこと。

**○トータルコスト**

一定の期間に要する費用の総計。

**○第三者被害**

施設を構成する部材の一部又は全体が落下・倒壊することによって、当該施設の下を通過あるいは施設に接近する者（車及び列車などを含む）に対して人的・物的被害や交通障害などを与えること又はその恐れを生じさせること。

**○メンテナンスサイクル**

点検⇒診断⇒措置⇒記録⇒点検⇒…によって構成されるサイクル。

**○点検**

道路施設の変状や取付け状態の異常を発見し、その程度を把握することを目的として道路施設を検査すること。必要に応じて応急措置を実施する。トンネル、橋りょう等については、近接目視により、5年に1回の頻度で行うことが道路法施行規則第4条の5の2により定められている。

**○診断**

点検や調査によって把握された変状・異常の程度や健全性を判定すること。トンネル、橋りょう等については、健全性をⅠ～Ⅳの区分に分類することが「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」により定められている。

**○措置**

点検・診断結果に基づき、必要な監視、修繕、更新、通行規制・通行止めを行うこと。

**○記録**

点検・診断・措置の結果を保存し、蓄積すること。

## コラム 道路の維持修繕に関する省令・告示の制定について

今後、橋りょう等の道路構造物が急速に老朽化していくことを踏まえ、各道路管理者の責任による点検→診断→措置→記録というメンテナンスサイクルを確立するために具体的な点検頻度や方法等を法令で定めることが必要とされていました。

このため、道路法施行令第35条の2第2項の規定に基づき、道路法施行規則において、道路の維持・修繕に関する具体的な基準等を定めるため、「道路法施行規則の一部を改正する省令」及び「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」が平成26年3月31日に公布され、同年7月1日に施行されました。

### 【具体的な内容】

- ・橋りょう、トンネル等は、国が定める統一的な基準により、5年に1回の頻度で、近接目視により点検を行うことを基本とすること
- ・点検、診断の結果等について、記録・保存すること
- ・統一的な尺度で健全性の診断結果を分類すること

### ○道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）

（道路の維持又は修繕に関する技術的基準等）

第四条の五の二 令第三十五条の二第二項の国土交通省令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準  
 その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの（以下この条において「トンネル等」という。）の点検は、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。
- 二 前号の点検を行つたときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。
- 三 第一号の点検及び前号の診断の結果並びにトンネル等について令第三十五条の二第一項第三号の措置を講じたときは、その内容を記録し、当該トンネル等が利用されている期間中は、これを保存すること。

### ○トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成二十六年国土交通省告示第四百二十六号）

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類すること。

区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。



## 2 神奈川県道路施設長寿命化計画の位置づけ

### 2.1 対象施設

本計画は、本県が管理する道路施設のうち、変状や異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがある施設として、橋りょう、トンネル・洞門、横断歩道橋、門型標識・門型道路情報提供装置を対象としています。

なお、各施設の長寿命化に向けた具体的な対応方針については、各施設編にとりまとめています。

#### 2.1.1 橋りょう

橋りょうは、河川や道路、線路などの上空を通過するための道路施設<sup>5</sup>であり、本県では令和4年3月末現在、1,219橋を管理しています。

維持管理・更新を適切に実施できなかつた場合、老朽化によって、鋼部材の腐食による構造の安定性の低下や、コンクリートの剥落による第三者被害などが生じるおそれがあることから、計画的な維持管理・更新によって保全することが必要です（橋りょうの維持管理・更新の対応方針については、II 橋りょう編参照）。



写真2-1 宮川大橋 (県道215号(上宮田金田三崎港)/三浦市)



写真2-2 上平間架道橋 (県道44号(伊勢原藤沢)/伊勢原市)

#### 2.1.2 トンネル・洞門

トンネルは、山腹など自然の障害物を通過するために建設されたもので、人や車両が通行するための内空断面を有する道路施設であり、洞門は、落石などの被害を防止するために建設された道路施設です。本県では令和4年3月末現在、トンネル87箇所、洞門9箇所を管理しています。

維持管理・更新を適切に実施できなかつた場合、老朽化によって、トンネル覆工のひび割れによる漏水や、コンクリートの剥落などが生じるおそれがあることから、計画的な維持管理・更新によって保全することが必要です（トンネル・洞門の維持管理・更新の対応方針は、III トンネル・洞門編参照）。



写真2-3 竜宝寺トンネル (県道402号(阿久和藤沢)/鎌倉市)



写真2-4 芝安戸洞門 (県道76号(山北藤野)/山北町)

<sup>5</sup> 本計画では、橋長2m以上の道路橋を橋りょうとしている（土被り1m未満のボックスカルバートを含む）。

### 2.1.3 横断歩道橋

横断歩道橋は、歩行者が安全に車道を横断するために設けられた橋状の立体横断施設であり、本県では令和4年3月末現在、157橋を管理しています。

維持管理・更新を適切に実施できなかつた場合、老朽化によって、鋼部材の腐食による構造の安定性の低下や、ボルトのゆるみ等による部材落下などを招くおそれがあることから、計画的な維持管理・更新によって保全することが必要です（横断歩道橋の維持管理・更新の対応方針は、IV 横断歩道橋編参照）。

### 2.1.4 門型標識・門型道路情報提供装置

門型標識および門型道路情報提供装置は、車道をまたぐ門型支柱によって標識板あるいは情報板を車道部の上方に設置している施設であり、本県では令和4年3月末現在、22基を管理しています。

維持管理・更新を適切に実施できなかつた場合、老朽化によって、支柱部材の腐食による倒壊や、ボルトのゆるみ等による部材落下などを招くおそれがあることから、計画的な維持管理・更新によって保全することが必要です（門型標識・門型道路情報提供装置の維持管理・更新の対応方針は、V 門型標識・門型道路情報提供装置編参照）。



写真2-5 及川八幡神社前歩道橋(国道412号/厚木市)



写真2-6 門型標識(国道135号/湯河原町)

## 2.2 他計画との関連

本県では、県の総合計画（かながわグランドデザイン）の都市づくり分野における基幹的な個別計画である「かながわ都市マスタープラン」や交通施策に関する部門計画である「かながわ交通計画」を策定しています。さらに、交通渋滞の発生といった本県の道路網が抱える様々な課題に対応していくための道路整備計画と、効率的かつ効果的な道路維持管理を推進するための目標や施策を示した道路維持管理計画を、総合的な道路部門の実施計画「かながわのみちづくり計画」として取りまとめ、平成19年10月に策定しました。

「神奈川県道路施設長寿命化計画」は、2.1に示した道路施設を対象として、これまでに取り組んでいる点検の結果や1.1において述べた社会背景の変化や国の動向を踏まえ、今後の維持管理・更新の具体的な対応方針を定める計画として策定するものです。

また、「神奈川県道路施設長寿命化計画」は「かながわのみちづくり計画」において取組みの一つとしている“橋りょうやトンネルなどの長寿命化”の対応方針を定める計画として位置付けるとともに、インフラ長寿命化基本計画に基づき各施設管理者が定めることとされている「個別施設計画」のうち、道路分野に係る計画として位置付けています。

なお、橋りょうについては、平成22年3月に策定した「神奈川県橋りょう長寿命化修繕計画」を改定し、「神奈川県道路施設長寿命化計画」の橋りょう編として位置付けています。

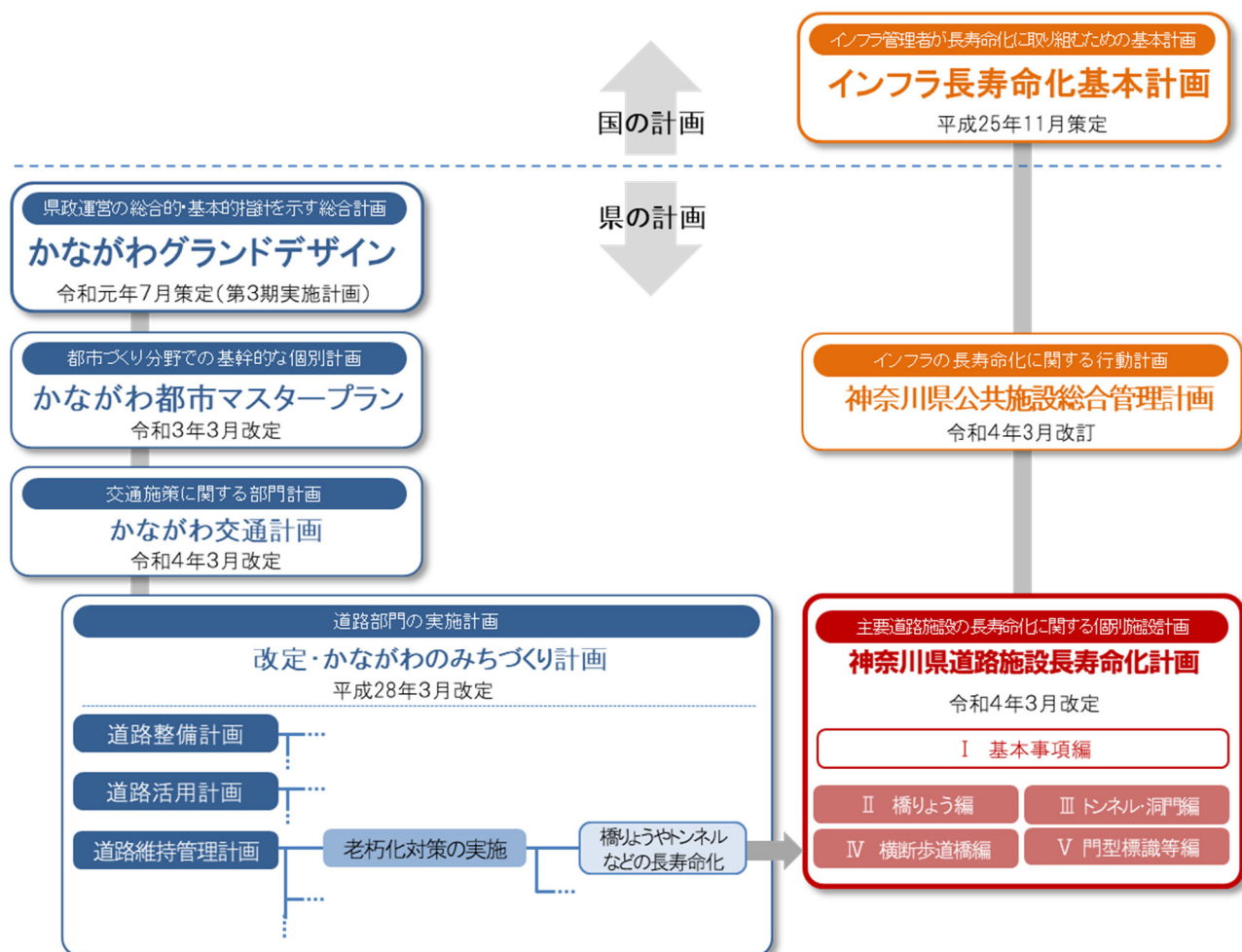


図 2-1 神奈川県の計画体系

### 3 神奈川県における道路施設の現状と課題

#### 3.1 道路施設の高齢化

本県が管理する橋りょうやトンネル・洞門等は、高度経済成長期（1950年代後半～1970年代前半）に集中的に建設されています。橋りょうの高齢化率<sup>6</sup>は、令和4年3月末現在では約50%ですが、10年後には約73%、20年後には約82%と増加します。道路施設の高齢化が進行することで、老朽化した施設が増加し、事故等が発生するリスクが高まることや、維持管理・更新に要する費用が増加することが懸念されます。

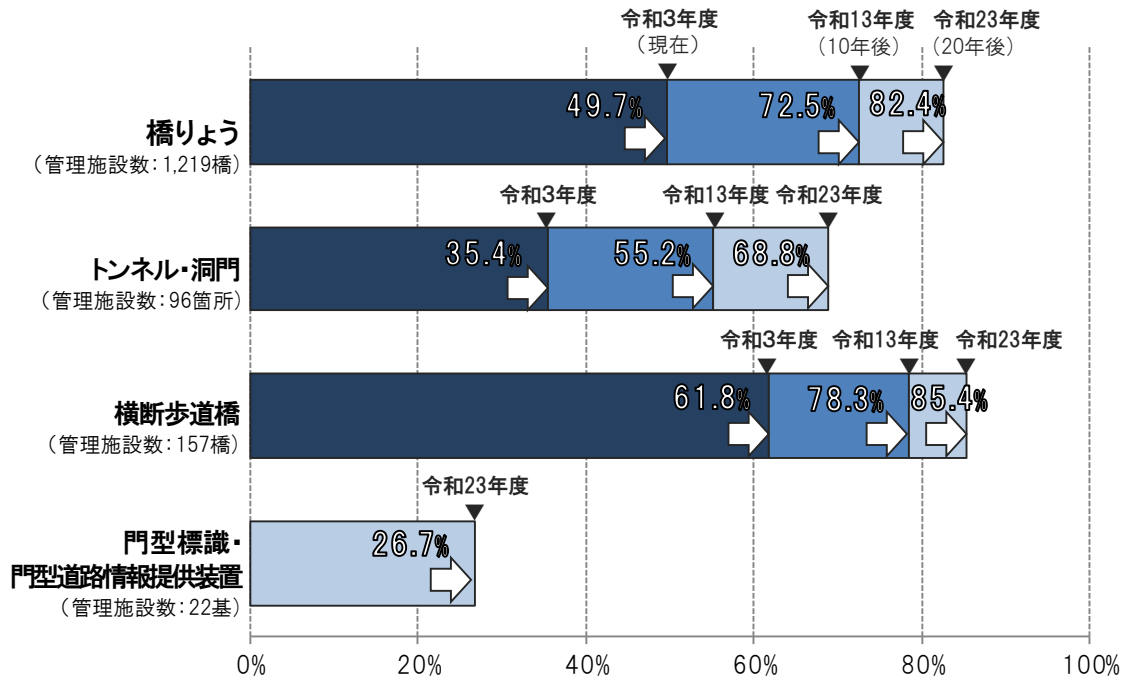


図 3-1 県が管理する橋りょう、トンネル・洞門等の高齢化率の推移

#### 3.2 維持管理・更新に係る予算

道路施設の維持管理・更新に関する予算は、概ね120億円/年で横ばいとなっています。今後、道路施設が一斉に高齢化することに伴い、将来的に予算が不足することが懸念されます。

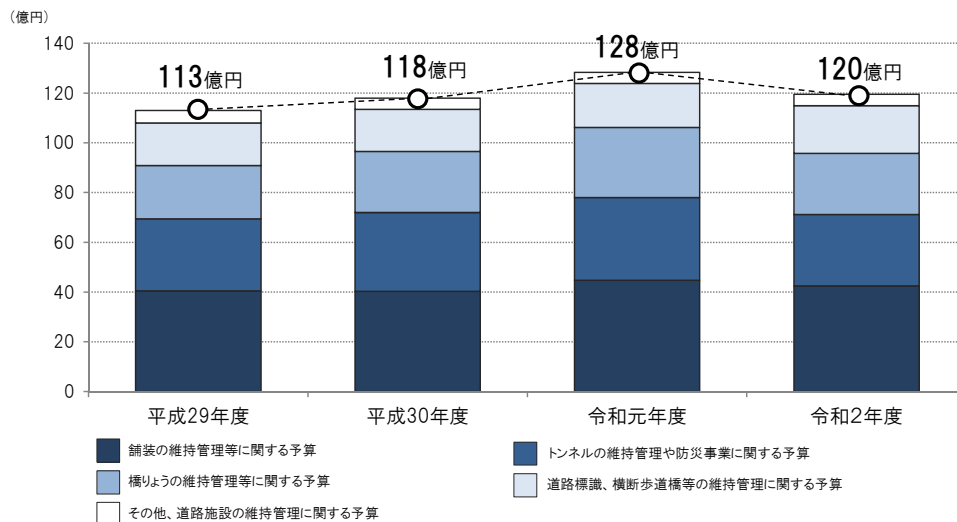


図 3-2 維持管理予算の推移

<sup>6</sup> 高齢化率＝全管理施設に対する建設後50年以上経過した施設の割合（建設年次不明の施設は除外して算出）



### 3.3 道路維持管理の目指すべき姿と課題

本県では、これまで「かながわのみちづくり計画」に基づき、メンテナンスサイクルに取り組むことで、道路利用者の安全・安心を確保してきましたが、本県が管理する道路施設は高度経済成長期に建設されたものが多く、維持管理予算は横ばいという現状です。

今後予測される姿として、管理する道路施設が一斉に高齢化することにより、老朽化によって道路施設の健全性が低下するとともに、維持管理・更新に要する費用が増加することが懸念されます。このような長期的な見通しの中においても、道路維持管理の目指すべき姿（目標）として

- ・老朽化による事故等を未然に防ぎ、道路利用者の安全・安心を確保すること
- ・必要な維持管理・更新を実施すること

を実現し、持続させることが必要となります。

このような現状、予測される姿、目指すべき姿（目標）の関係を整理すると、**図3-3**のようになり、予測される姿と目指すべき姿（目標）とのギャップが将来的な課題であると考えられます。

具体的には、将来にわたり目指すべき姿を実現し、持続させるための課題は、

- ・老朽化に伴う事故等が発生するリスクの増加
- ・維持管理・更新に必要な予算の不足

に対応していくことといえます。

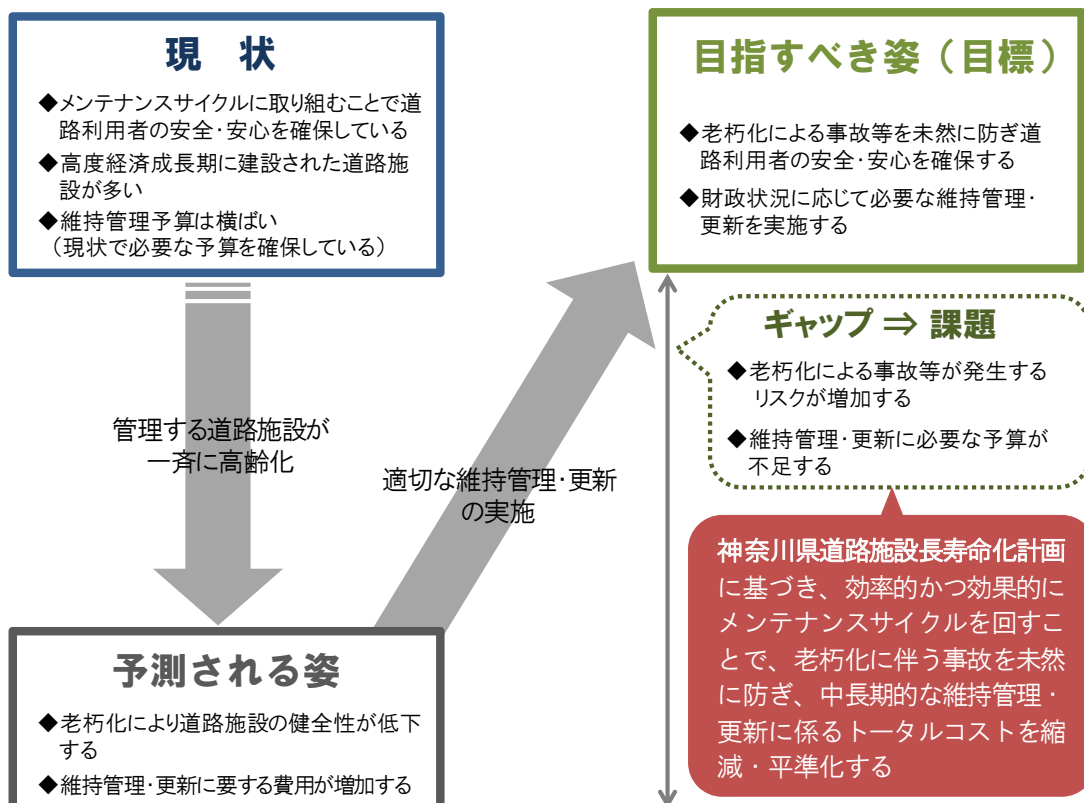


図 3-3 道路維持管理の目指すべき姿と課題

## 4 基本的な考え方

### 4.1 課題への対応

3.3 で示された課題を解決するため、本計画では、効率的かつ効果的なメンテナンスサイクルによって道路施設の健全性を保ちつつ、中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化を図ります。具体的な対応方針として、

- ・各施設の重要度に応じた管理区分
- ・施設の健全性や維持管理・更新に係るトータルコストの中長期的な見通しを踏まえた管理水準
- ・計画的に措置を行い、年度毎の予算を平準化するための優先度指標

を定めます。

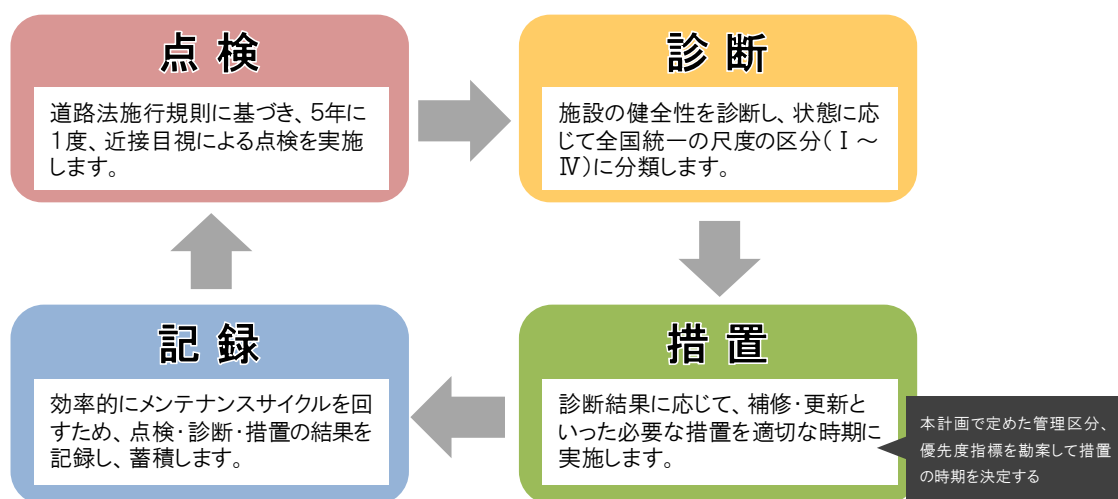


図 4-1 道路施設のメンテナンスサイクル

## 4.2 管理区分・管理水準

道路施設の施設特性や地域特性に応じた維持管理を実現するため、特性に応じた管理区分に分類し、適切な管理水準を設定します。

本計画では、道路施設の保全の考え方を、表4-1のような管理区分に分類します。

また、道路利用者の安全・安心を確保する観点から、保全の考え方は「予防保全的管理」を原則としたうえで、施設特性や地域特性に応じて管理区分1～3のいずれかに分類します。

管理区分の分類にあたっては、道路施設の機能の持続、安全性の確保、中長期的な維持管理・更新に係るトータルコストの縮減、予算の平準化などの観点から、適切な区分を選定します。（道路施設ごとの管理区分は各施設編で定めています）

表 4-1 道路施設の管理区分と保全の考え方

管理の考え方	管理区分	維持管理・更新の主な考え方		管理水準※
予防保全的管理	1：予防保全型	予防保全 状態監視保全	定期的に点検・診断を行い、機能に支障が生じる前に保全する。	健全性の区分がⅡ以下となった段階で、修繕・更新などの措置を行い、健全な状態（健全性の区分Ⅰ）を保つ。
	2：早期措置型	予防保全 状態監視保全	定期的に点検・診断を行い、機能に支障が生じる可能性がある段階で保全する。	健全性の区分がⅢ以下となった段階で、修繕・更新などの措置を行い、機能に支障のない状態（健全性の区分Ⅰ～Ⅱ）を保つ。
	3：時間計画型	予防保全 時間計画保全	機能に支障が生じる前に保全が可能となるよう、予め定めた時間計画に基づき保全する。	予め定めた耐用年数に基づき、施設の機能に支障が生じる前に修繕・更新などの措置を行う。
事後保全的管理	4：事後保全型	事後保全	機能に支障が生じているのを発見した段階で必要な措置を講ずる。	健全性の区分がⅣとなった段階で、大規模修繕や更新などの措置を行う。

※健全性の区分については、表4-2参照

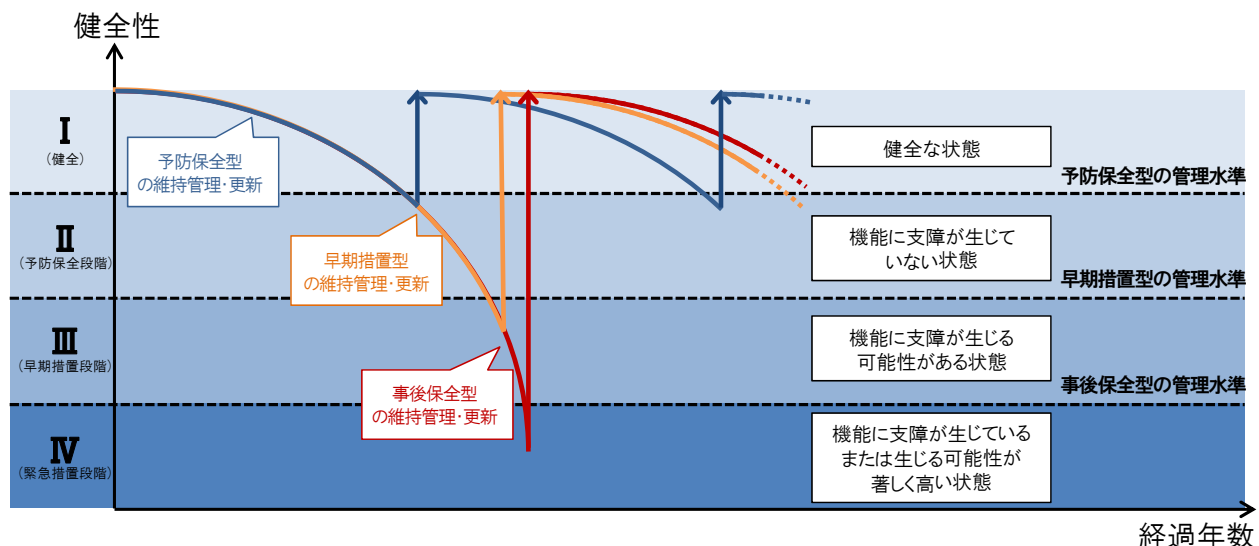


図 4-2 管理の考え方と管理区分・管理水準

表4-2 健全性の区分（「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」による）

健全性の区分		内 容
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

### 4.3 計画の実践

本計画は、計画(Plan)に基づき各道路施設のメンテナンスサイクルを実施(Do)したのち、実施結果を評価(Check)し、評価結果に基づく計画の見直し(Action)を行うようなPDCAサイクルにより実践します。

なお、実施結果の評価(Check)および評価結果に基づく計画の見直し(Action)については、1.3で定めたとおり、5年ごとに行います。

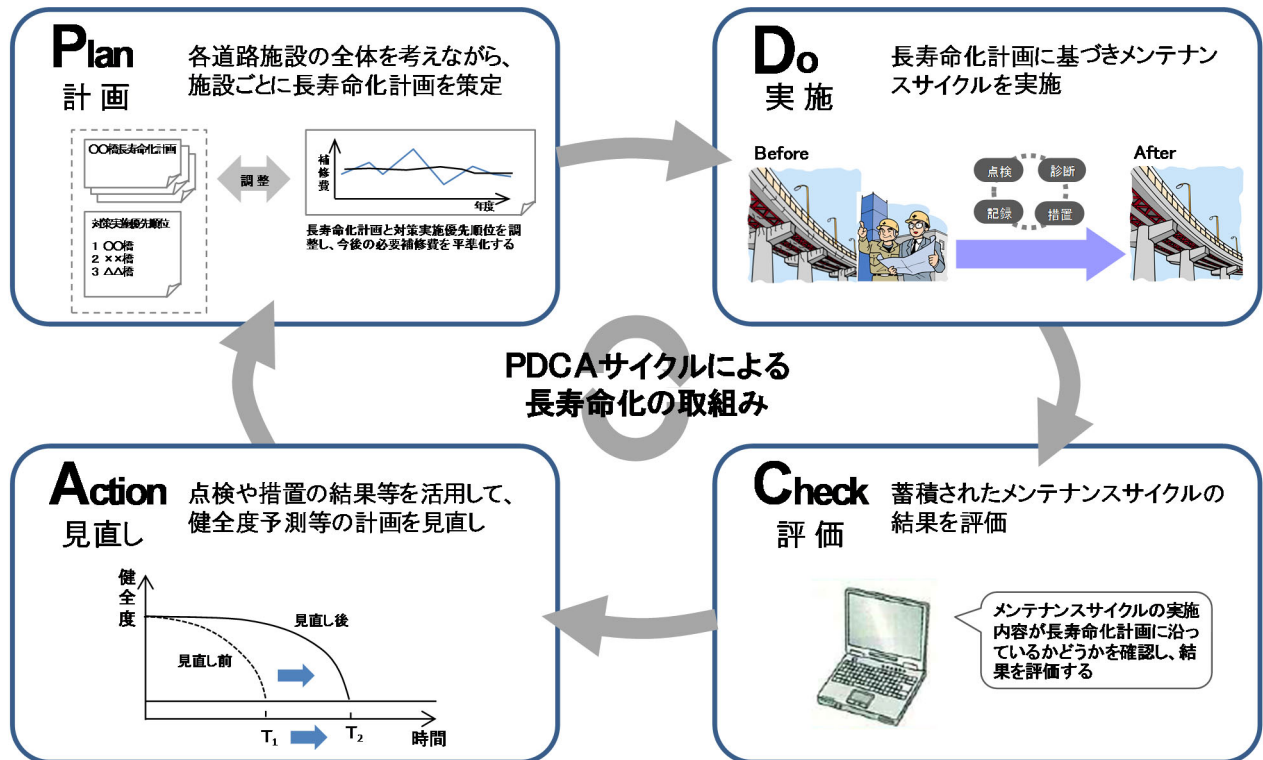


図 4-3 PDCAサイクルによる長寿命化計画の実践



## 4.4 新技術の活用等

道路施設の点検や修繕等の実施にあたっては、国土交通省の点検支援技術性能カタログ（案）や新技術情報提供システム（NETIS）などを参考に、新技術等の活用を検討し、コスト縮減や事業の効率化等を図ります。

また、道路施設の点検結果や利用状況などを踏まえ、必要に応じて施設の集約化・撤去を検討し、維持管理のコスト縮減を図ります。

## 5 今後の検討事項

本計画に基づく取組みを、より効率的かつ効果的に継続していくため、以下に示す課題に対応しながら、計画の改善を図っていく必要があります。

### ◆PDCAサイクルによるスパイラルアップ

本計画に基づきメンテナンスサイクルを回すとともに、計画の遂行状況の評価・見直しを行い、長寿命化計画の各要素（管理区分・管理水準、優先度指標、将来推計条件など）について、検討する必要があります。

### ◆さらなる長寿命化への取組み

2050年代半ばから、高度経済成長期に建設された道路施設が建設後100年を迎え、大規模修繕や更新が急増することが見込まれます。そのため、PDCAサイクルにより計画の改善を図る中で、道路施設の構造や地域性に応じた損傷の進行速度などの特性を把握し、さらなる長寿命化の可能性について検討する必要があります。

### ◆施設特性を考慮した管理区分の設定による効率化

本計画では、全ての橋りょう、トンネル・洞門、横断歩道橋、門型標識・門型道路情報提供装置について予防保全型の維持管理に取り組むこととしています。さらなる効率化を図るため、次のような道路施設については、今後の点検結果などから、一般的な施設と異なる管理区分とすべきか、検討する必要があります。

- ・歴史的価値のある重要な道路施設
- ・斜張橋などの特殊な形式の道路施設
- ・溝橋などの小規模施設