

## 施策－２ 維持管理の重点化

### 予防保全型の維持管理

#### 橋梁・モノレールの長寿命化

橋梁やモノレールの支柱、桁等の維持管理について、重要度が高く健全度が低いものから長寿命化対策を実施するなど、ライフサイクルコストを縮減し、維持管理費の平準化を図ります。

#### 舗装の劣化対策

利用者の安全確保と走行性に配慮した効率的な維持管理を目指して、大阪中央環状線など重要な幹線道路は、管理レベル（MCI）を「5」以上、その他の道路は、管理レベル「3」を確保することとし、劣化した舗装を計画的に補修していきます。

※MCIとは、舗装路面の状況を表す維持管理指数で、ひび割れ程度、わだち掘れ量、平坦性を総合的に評価したもの。

（参考）補修工事後のMCIは「8」。MCI「3」を下回ると、安全を確保することが困難であり早急な補修が必要です。

### 効率的・効果的、きめ細かな維持管理

#### 日常的な維持管理

府民の安全・安心を確保するため、車道舗装の不具合を早期に発見し、損傷が小さい段階で補修を実施するなど、道路施設の点検や補修といった日常的な維持管理を着実に実施しています。

また、補修に併せて、騒音低減のための低騒音舗装や、ヒートアイランド抑制のための透水性舗装などの環境対策も実施しています。

H26年度においては、目視だけでは確認できない路面下の危険な空洞を見つけ出すため、新技術を取り入れた空洞調査を試行的に実施します。

#### 徒歩パトロール

車両による道路パトロールで発見できない歩道等の不具合箇所を徒歩により発見し、速やかに対応します。

【舗装陥没】



【集水桝開口部】



#### 特殊車両の取締り

特殊車両（※）の通行は、道路の構造を保全し、交通の危険を防止するため、道路管理者による許可制となっています。土木事務所では所轄警察署の協力を得て、無許可など違法通行による橋梁や舗装の劣化を未然に防止するために取締りを実施しています（道路法第47条～同条の3）。

平成25年度実績（平成26年2月末時点）：取締り回数＝12回、指導警告件数＝36件

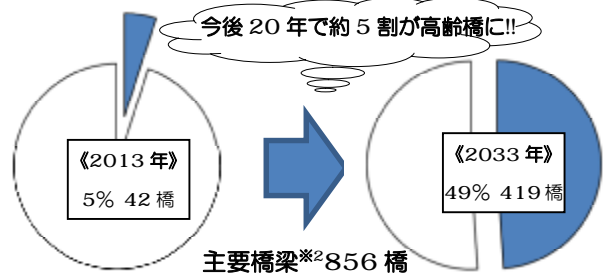
※ 特殊車両：次の値を超えるもの（道路法第47条第1項、車両制限令第3条）

〔重量〕 総重量 20t（重さ指定道路の場合 ～25t）、軸重 10t、隣接軸重 18t～20t、輪荷重 5t

〔寸法〕 幅 2.5m、高さ 3.8m（高さ指定道路の場合 ～4.1m）

〔最小回転半径〕 12m

#### 建設後60年<sup>※1</sup>を経過した橋梁の割合



※1 橋梁の耐用年数（減価償却資産の耐用年数等に関する省令）

※2 主要橋梁とは、橋長15m以上、鉄道を跨ぐ全ての跨線橋等

