

播但連絡道路の大規模修繕等に関する 有識者会議(第一回)

開催日:令和元年9月17日(火)

場 所:兵庫県民会館 7階 鶴

事務局:兵庫県高速道路推進室・兵庫県道路公社



1 播但連絡道路の概要と現状

2 将来にわたって健全な状態で管理していくための課題

(1) 大規模修繕・橋梁耐震の必要性とあり方

(2) 財源確保の必要性

播但連絡道路の概要

- 播磨と但馬を結ぶ延長65.1kmの全国の地方道路公社が管理する最も長い路線
- 中国道、山陽道、北近畿豊岡自動車道の高規格幹線道路等と接続し、重要な高速道路ネットワークを形成しており、広域的に利用される

① ネットワーク網

高規格幹線道路である山陽自動車道、中国自動車道、北近畿豊岡自動車道などとそれぞれ連絡し、高速道路ネットワーク網を形成

② 産業と観光

播磨の中心都市である姫路市と、観光資源に富む但馬地域を結ぶ地域高規格道路

③ 生活道路

並行する国道312号の朝夕の混雑を緩和するなど、沿線地域における生活道路としての役割も担う

④ 命を守る道

全線が緊急輸送道路に指定されており、年920台の緊急車両(救急・消防)が利用する命を守る道



播但連絡道路の整備経緯

◆有料道路事業の導入

播但連絡道路は早期に播磨地域と但馬地域の交流促進や産業の振興を図るため、有料道路事業を導入し、S45年から整備を開始。

◆整備経緯

- | | | | |
|---|-------------------------|--------|------|
| ① | 昭和48年11月
砥堀～福崎区間 | 10.2km | 供用開始 |
| ② | 昭和50年11月
福崎～市川北区間 | 9.2km | 供用開始 |
| ③ | 昭和56年 1月
花田～砥堀区間 | 4.9km | 供用開始 |
| ④ | 昭和57年 9月
市川北～神崎北区間 | 10.7km | 供用開始 |
| ⑤ | 昭和60年12月
姫路～花田区間 | 4.7km | 供用開始 |
| ⑥ | 平成 4年 3月
神崎北～生野北第2区間 | 8.2km | 供用開始 |
| ⑦ | 平成12年 5月
生野北第2～和田山区間 | 17.2km | 供用開始 |

⇒全線65.1km 供用開始



[1 播但連絡道路の概要と現状]

播但連絡道路の整備経緯

◆高速道六基幹軸

兵庫県は1986年に県内外の交流の円滑化や県土の一体的な発展を図る基盤施設として、東西3本、南北3本の基幹軸からなる「高速道六基幹軸」を示し、基幹道路ネットワークの形成に鋭意努めてきた。

播但連絡道路は播磨地域と但馬地域を結ぶ播磨但馬軸を構成

高速道六基幹軸

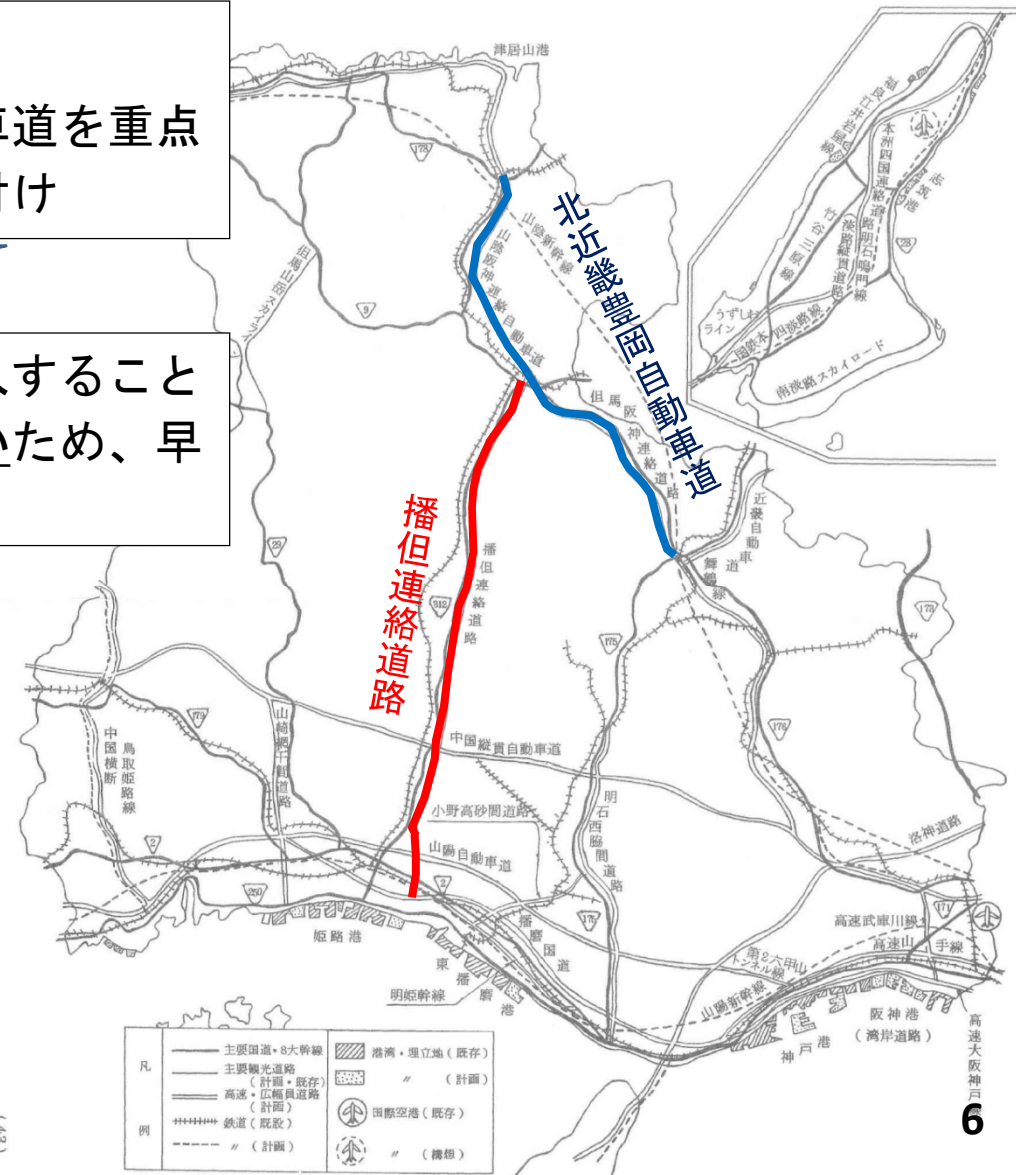


基幹道路ネットワークの整備経緯

【県勢振興計画(昭和45年3月)】

播但連絡道路及び北近畿豊岡自動車道を重点的に整備を進める路線として位置付け

播但連絡道路は有料道路事業を導入することにより、予算制約(税金)を受けないため、早期整備が可能であった



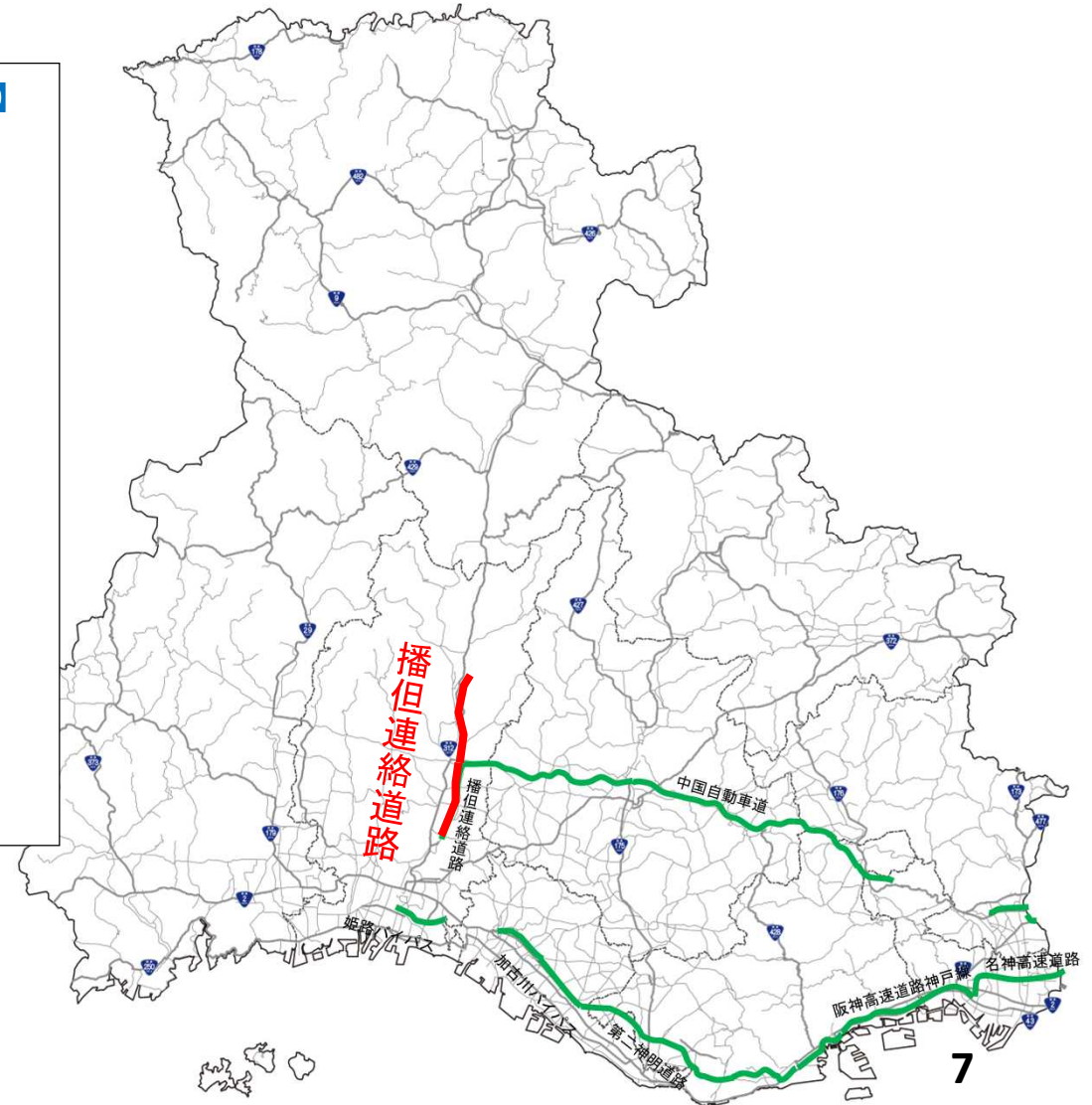
基幹道路ネットワークの整備経緯

【1975年(昭和50)年】

【播但連絡道路】

- 昭和48年11月
砥堀～福崎区間 10.2km
- 昭和50年11月
福崎～市川北区間 9.2km

【北近畿豊岡自動車道】



基幹道路ネットワークの整備経緯

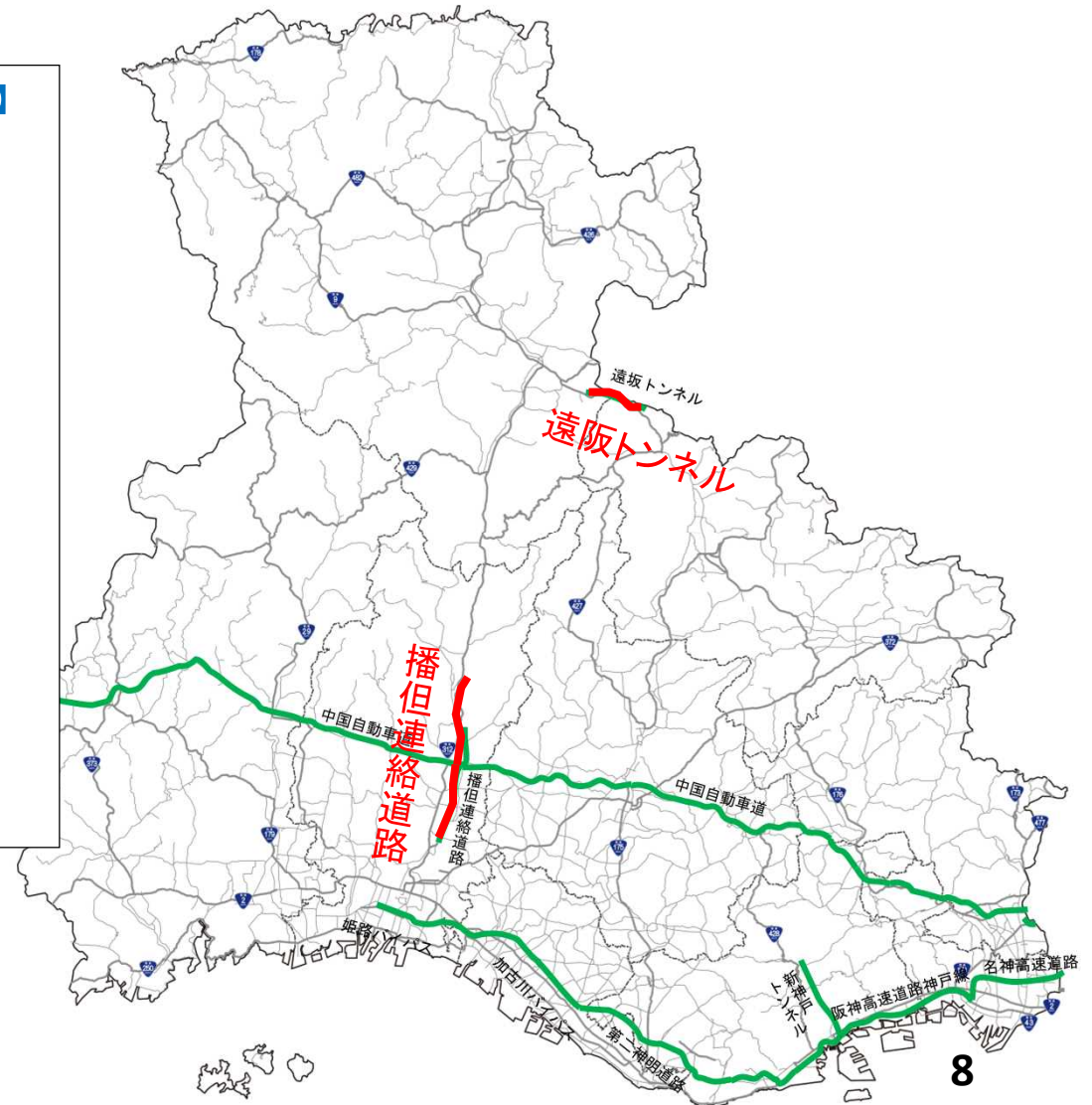
【1980年(昭和55)年】

【播但連絡道路】

- 昭和48年11月
砥堀～福崎区間 10.2km
- 昭和50年11月
福崎～市川北区間 9.2km

【北近畿豊岡自動車道】

- 昭和52年5月
遠阪トンネル
4.7km(内トンネル2.6km)



基幹道路ネットワークの整備経緯

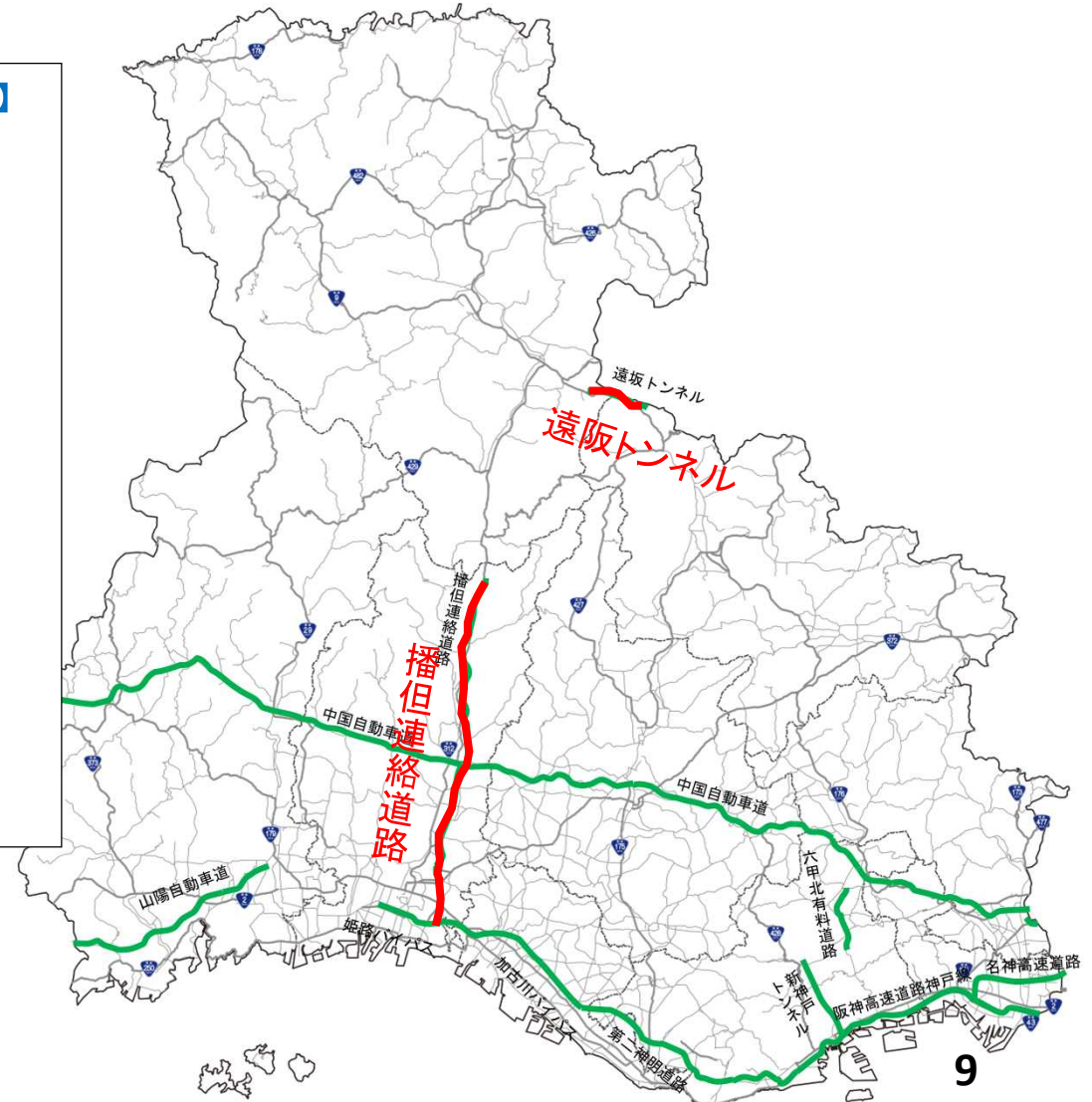
【1985年(昭和60)年】

【播但連絡道路】

- 昭和48年11月
砥堀～福崎区間 10.2km
- 昭和50年11月
福崎～市川北区間 9.2km
- 昭和56年1月
花田～砥堀区間 4.9km
- 昭和57年9月
市川北～神崎北区間 10.7km
- 昭和60年12月
姫路JCT～花田区間 4.7km

【北近畿豊岡自動車道】

- 昭和52年5月
遠阪トンネル
4.7km(内トンネル2.6km)



[1 播但連絡道路の概要と現状]

基幹道路ネットワークの整備経緯

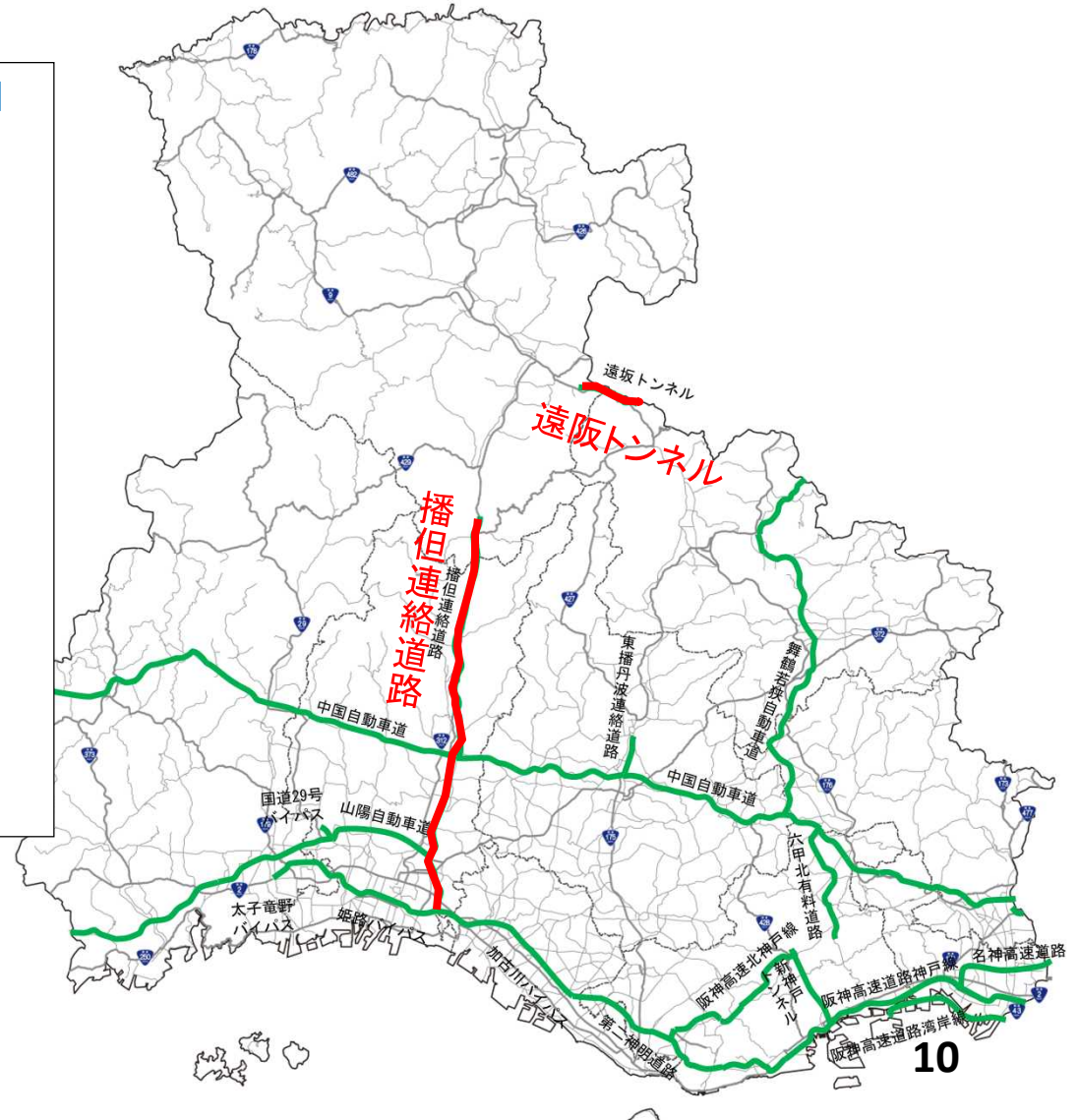
【1995年(平成7)年】

【播但連絡道路】

- 昭和48年11月
砥堀～福崎区間 10.2km
- 昭和50年11月
福崎～市川北区間 9.2km
- 昭和56年1月
花田～砥堀区間 4.9km
- 昭和57年9月
市川北～神崎北区間 10.7km
- 昭和60年12月
姫路JCT～花田区間 4.7km
- 平成4年3月
神崎北～生野北第2 8.2km

【北近畿豊岡自動車道】

- 昭和52年5月
遠阪トンネル
4.7km(内トンネル2.6km)



[1 播但連絡道路の概要と現状]

基幹道路ネットワークの整備経緯

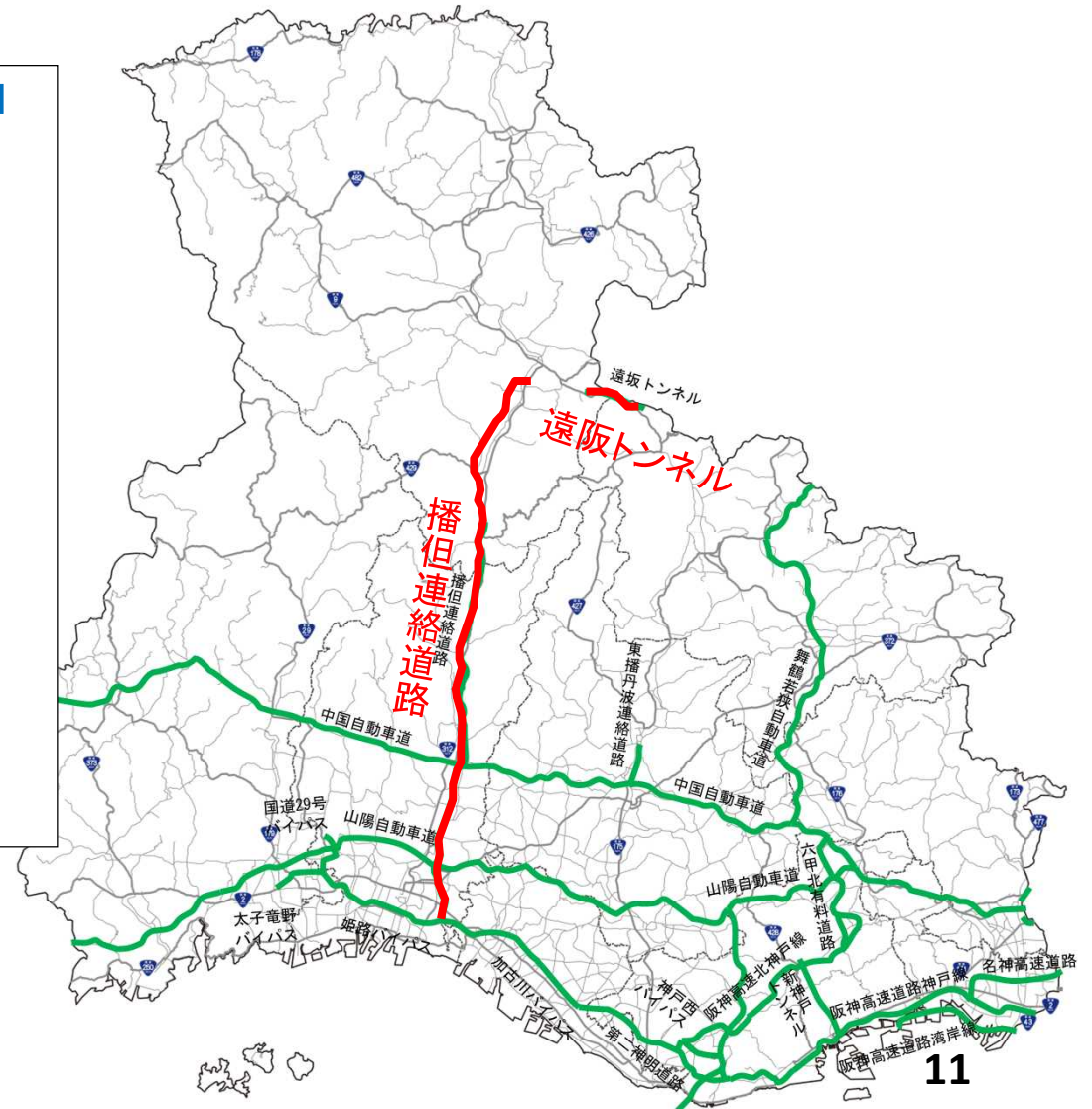
【2000年(平成12)年】

【播但連絡道路】

- 昭和48年11月
砥堀～福崎区間 10.2km
- 昭和50年11月
福崎～市川北区間 9.2km
- 昭和56年1月
花田～砥堀区間 4.9km
- 昭和57年9月
市川北～神崎北区間 10.7km
- 昭和60年12月
姫路JCT～花田区間 4.7km
- 平成4年3月
神崎北～生野北第2 8.2km
- 平成12年5月
生野北第2～和田山 17.2km

【北近畿豊岡自動車道】

- 昭和52年5月
遠阪トンネル
4.7km(内トンネル2.6km)



[1 播但連絡道路の概要と現状]

基幹道路ネットワークの整備経緯

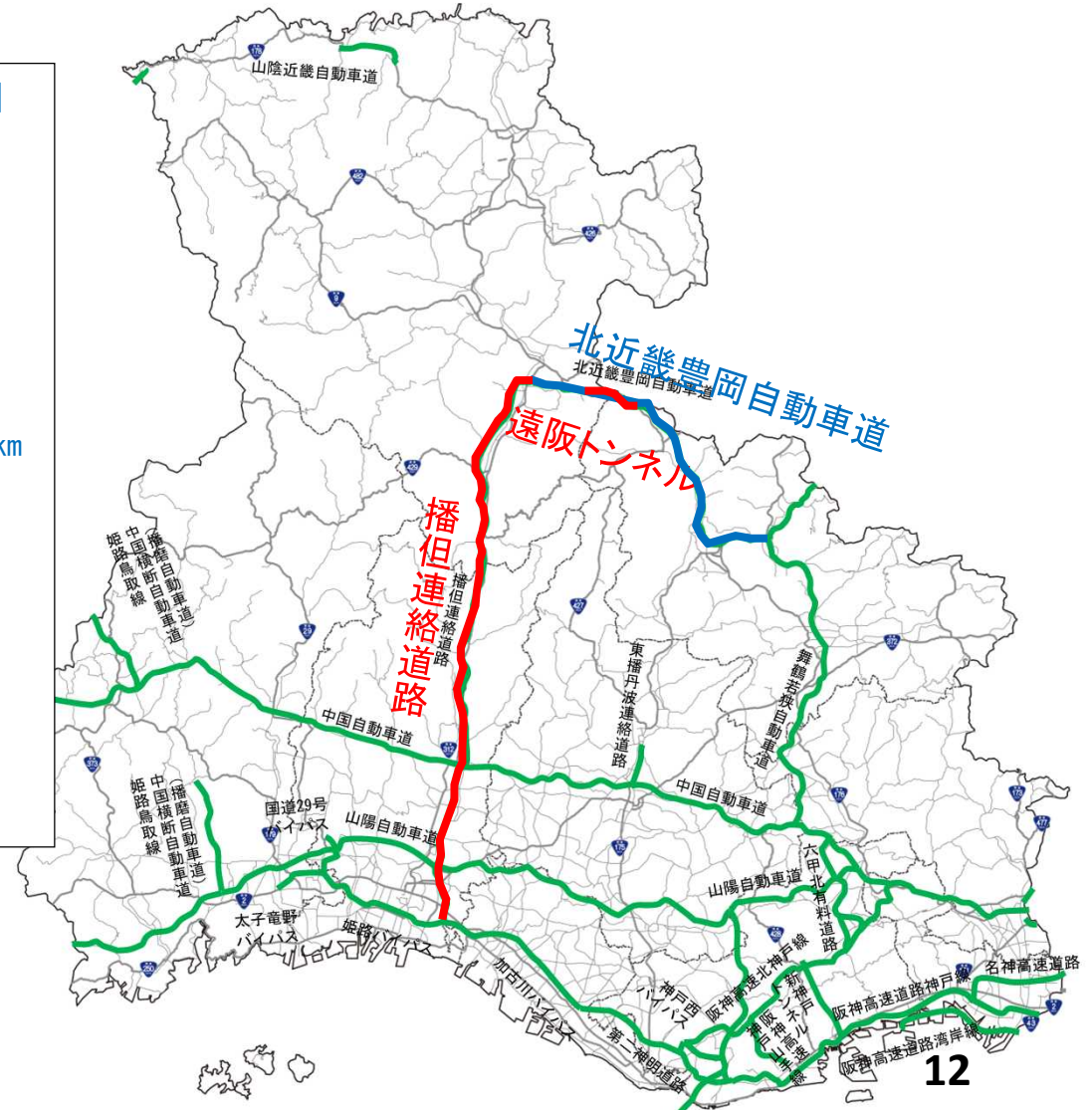
【2010年(平成22)年】

【播但連絡道路】

- 昭和48年11月
砥堀～福崎区間 10.2km
- 昭和50年11月
福崎～市川北区間 9.2km
- 昭和56年1月
花田～砥堀区間 4.9km
- 昭和57年9月
市川北～神崎北区間 10.7km
- 昭和60年12月
姫路JCT～花田区間 4.7km
- 平成4年3月
神崎北～生野北第2 8.2km
- 平成12年5月
生野北第2～和田山 17.2km

【北近畿豊岡自動車道】

- 昭和52年5月
遠阪トンネル
4.7km(内トンネル2.6km)
- 平成17年4月
春日～氷上区間 I 6.9km
(春日和田山道路 I)
- 平成18年7月
春日和田山道路 I II 24.8km



[1 播但連絡道路の概要と現状]

基幹道路ネットワークの整備経緯

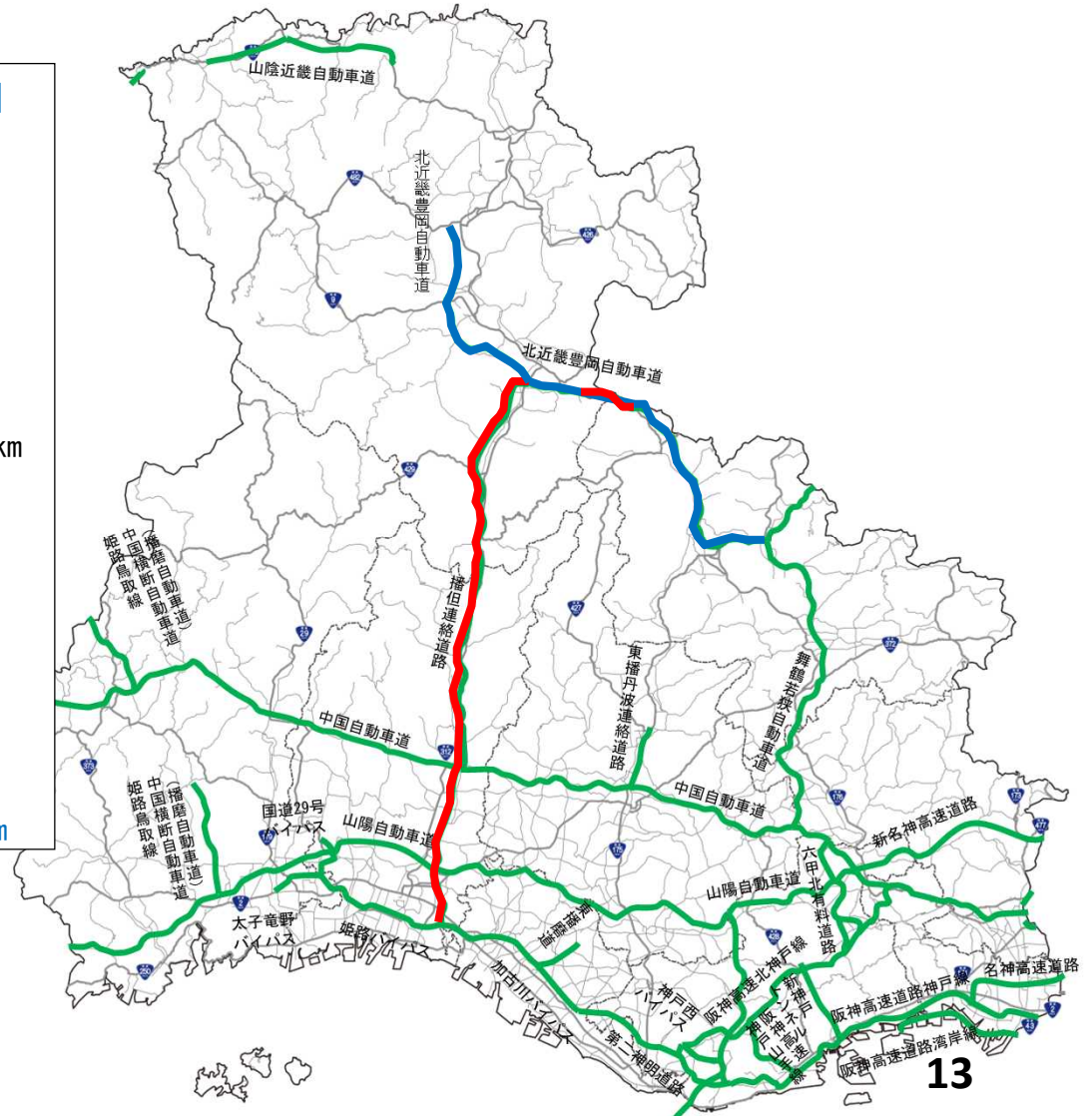
【2018年(平成30)年】

【播但連絡道路】

- 昭和48年11月
砥堀～福崎区間 10.2km
- 昭和50年11月
福崎～市川北区間 9.2km
- 昭和56年1月
花田～砥堀区間 4.9km
- 昭和57年9月
市川北～神崎北区間 10.7km
- 昭和60年12月
姫路JCT～花田区間 4.7km
- 平成4年3月
神崎北～生野北第2 8.2km
- 平成12年5月
生野北第2～和田山 17.2km

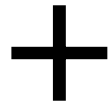
【北近畿豊岡自動車道】

- 昭和52年5月
遠阪トンネル
4.7km(内トンネル2.6km)
- 平成17年4月
春日～氷上区間Ⅰ 6.9km
(春日和田山道路Ⅰ)
- 平成18年7月
春日和田山道路ⅠⅡ 24.8km
- 平成24年11月
和田山八鹿道路 13.7km
- 平成29年3月
八鹿日高道路 9.7km
- 事業中
日高豊岡南道路 6.1km
豊岡道路 2.0km
- 調査中
豊岡市新堂～戸牧 約5km



播但連絡道路の整備経緯

◆既存の基幹道路ネットワーク

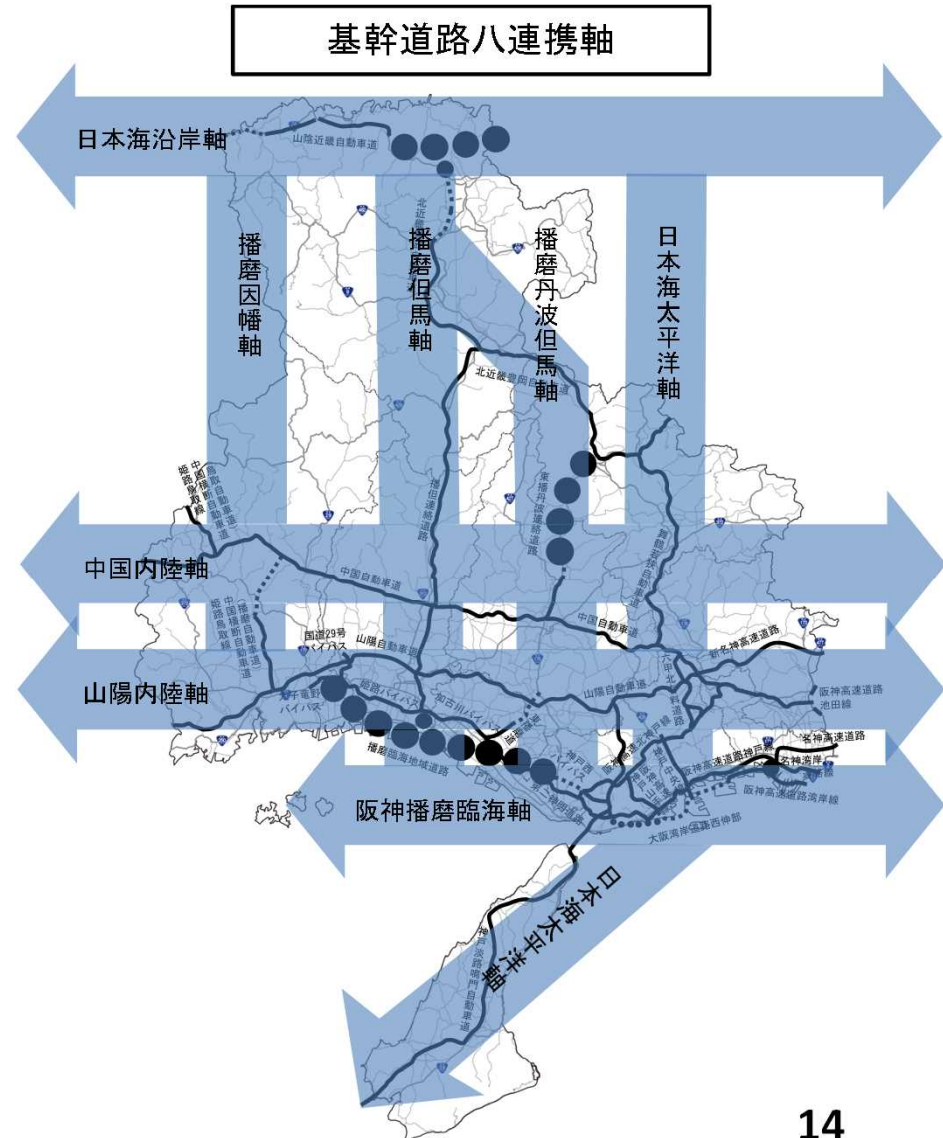


◆今後順次整備を進める基幹道路

持続可能な地域づくりを進めるためにミッシングリンクの早期解消が必要な路線や、交通容量不足を解消し地域の経済活動を支える路線

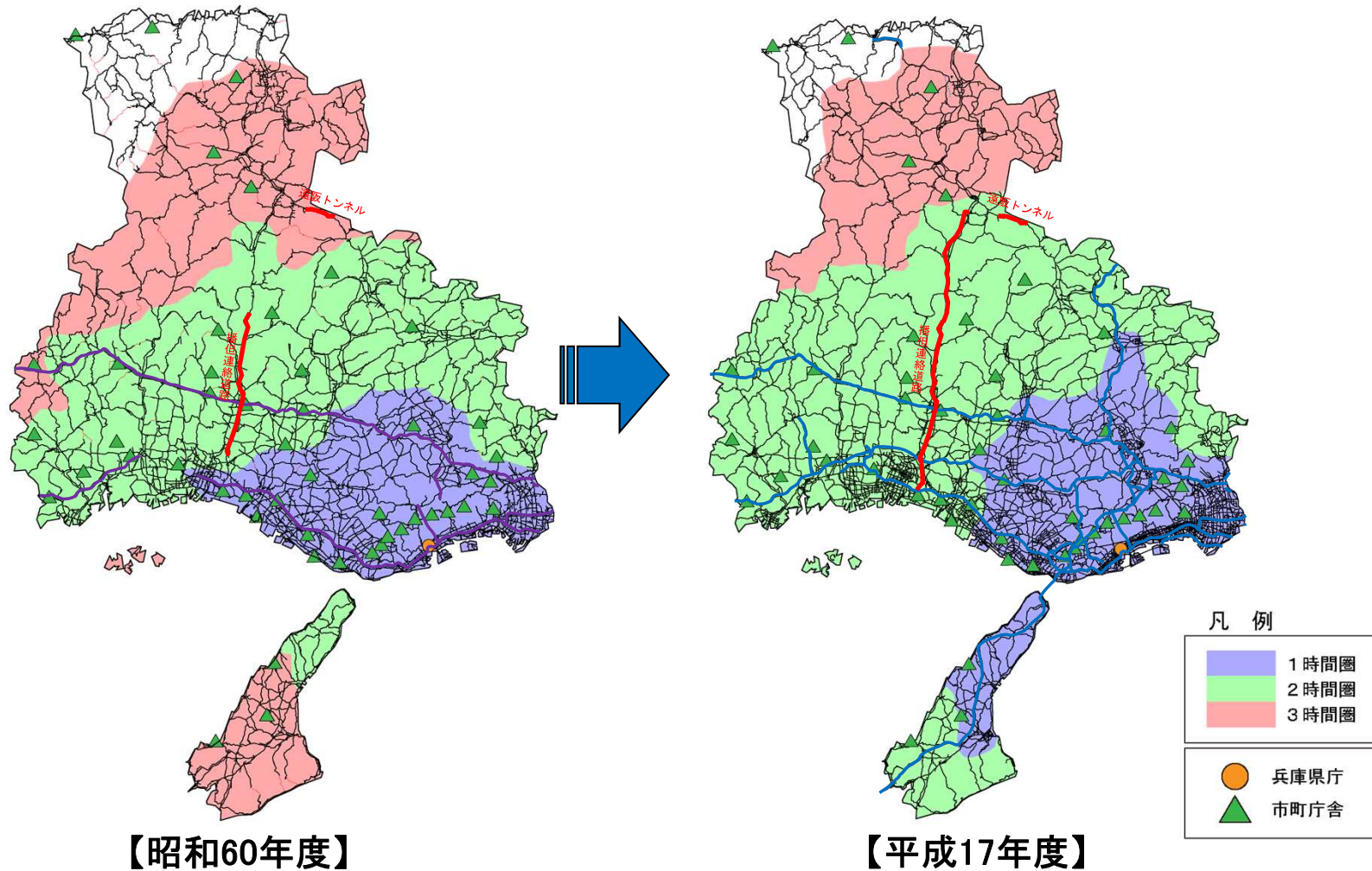


基幹道路八連携軸



播但連絡道路の役割 【時間短縮】

○ 播但連絡道路の全通により、兵庫県北部のアクセスが向上した



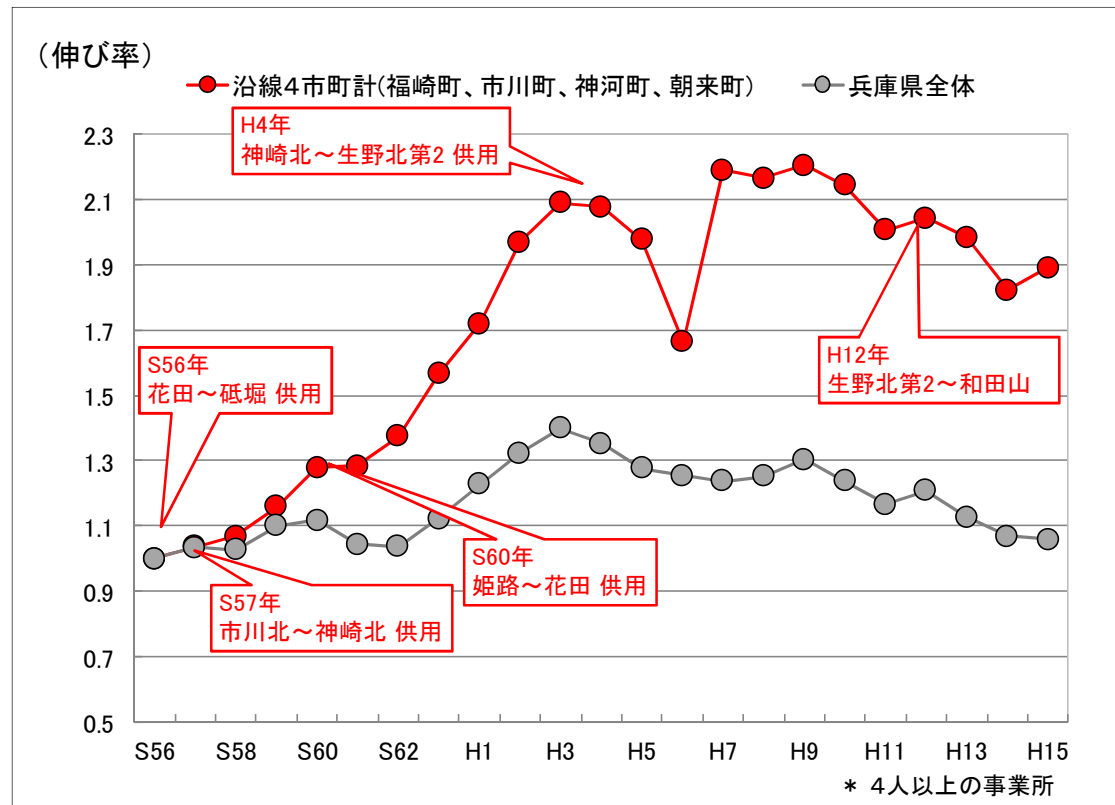
【 県庁からの等時間圏図】

播但連絡道路の役割 【産業】

- 播但道沿線地域は播但道の整備により県内外とのアクセスが向上し、多くの工業団地が立地
- 沿線市町の製造業製造品出荷額等は兵庫県全体よりも高い伸び率となっている



【製造業製造品出荷額等の伸び率】



16
* 市区町別主要統計指標(兵庫県)から算出

[1 播但連絡道路の概要と現状]

播但連絡道路の役割【観光】

- 播但連絡道路は、沿線に姫路城、竹田城跡など県内有数の観光地が多く、また、城崎温泉へのアクセスにも重要な役割を果たす等、ひょうごゴールデンルート的主要道路
- 播但連絡道路は観光シーズンに交通量が増加する
⇒観光道路として大きな役割を果たす

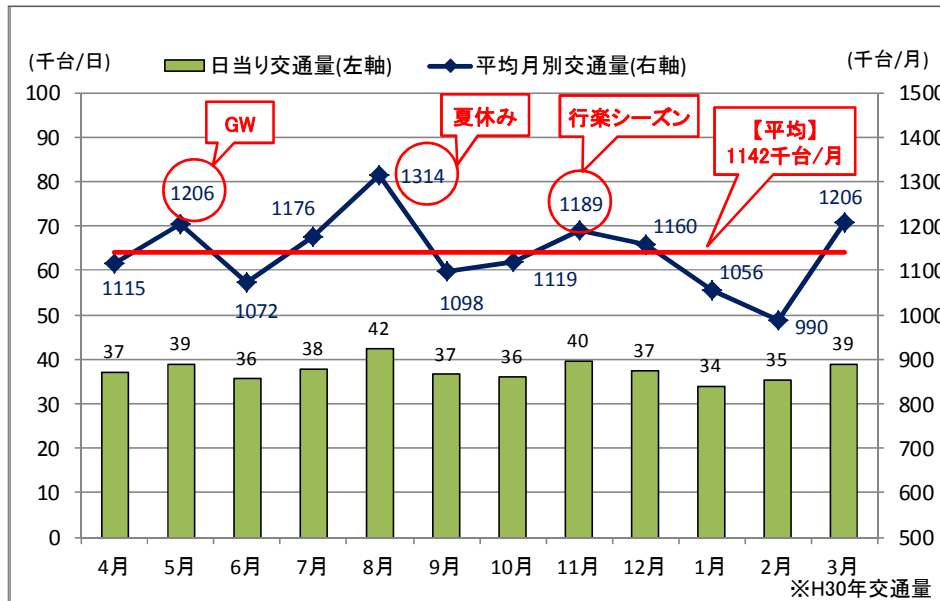
姫路城



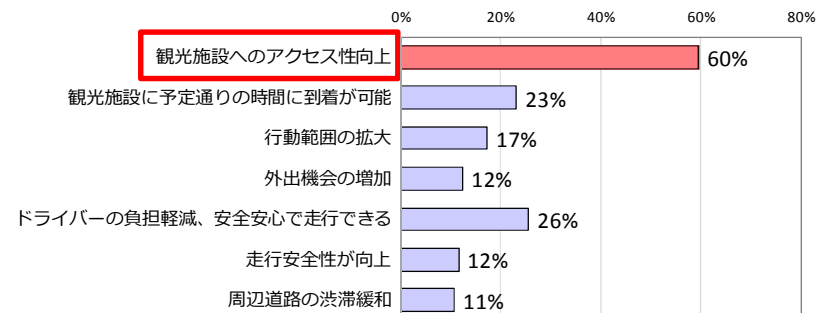
城崎温泉



竹田城跡



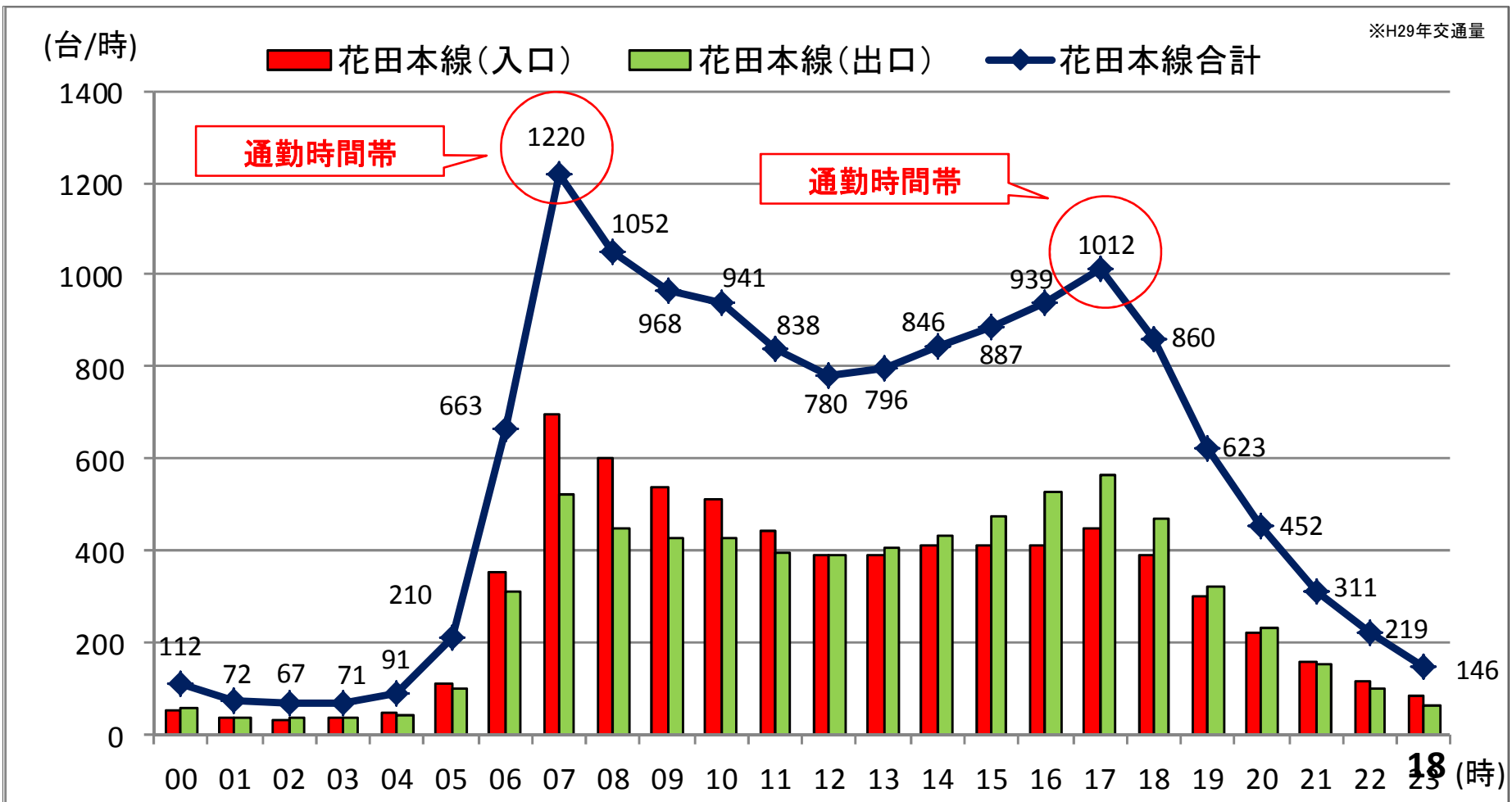
- ・平成30年度に播但道利用者を対象に実施したアンケート調査では、播但道を利用する目的は、「観光施設へのアクセス性の向上」のためと答えた人が6割で最も多い。
⇒時間に余裕が生まれることで、観光地での消費の拡大が期待される。



* 平成30年度秋季・冬季実施アンケート調査の回答者数の合計で集計。複数回答。17

播但連絡道路の役割 【生活道路】

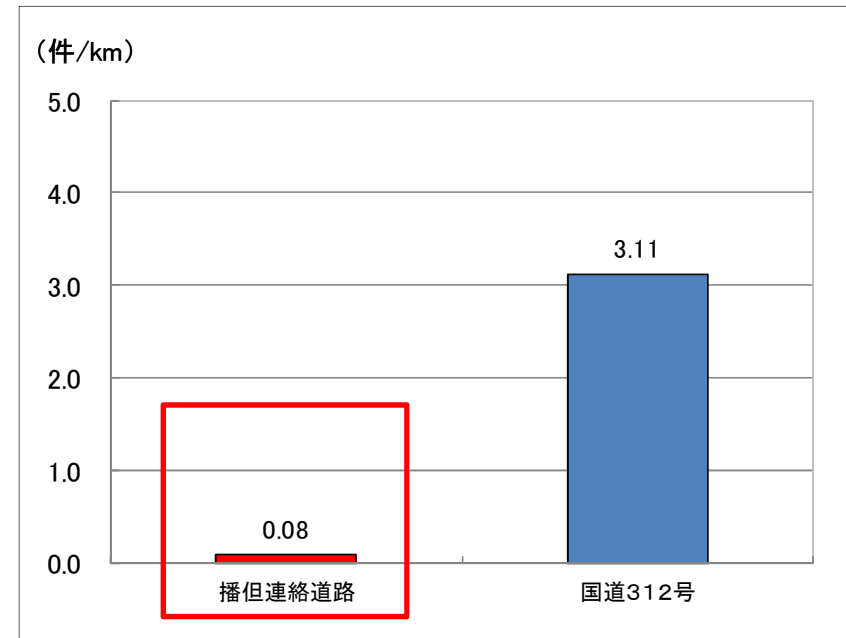
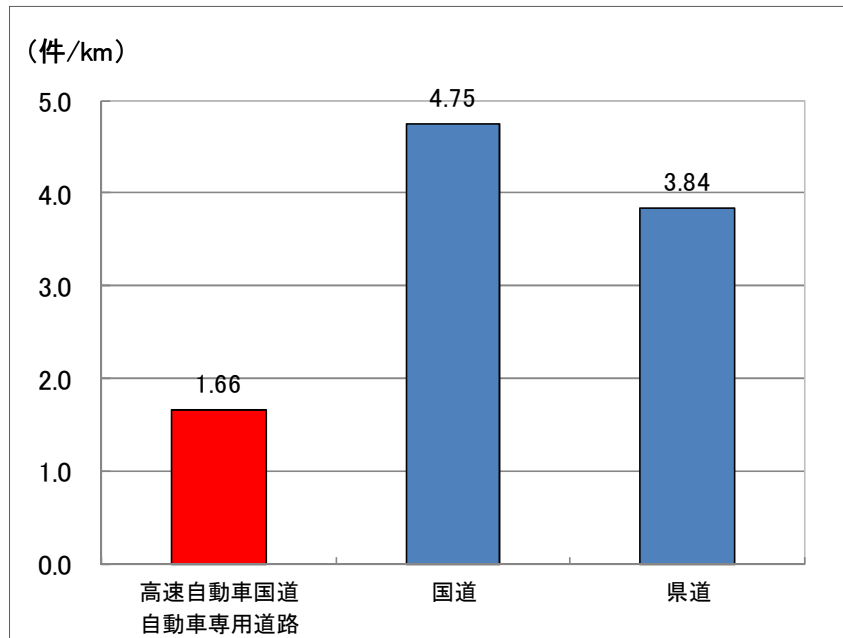
- 並行する国道312号の朝夕の交通混雑を緩和する
- 播但連絡道路(花田本線料金所)では通勤時間帯の交通量が多い
⇒沿線地域における生活道路としての役割も果たす



播但連絡道路の役割 【安全】

- 兵庫県の高速自動車国道・自動車専用道路は、キロ当たりの事故発生件数が一般道よりも低い。
- また、播但連絡道路の事故発生件数は0.08件/kmで、並行する国道312号より低く、安全性が高い。⇒安全で安心なサービスを提供している

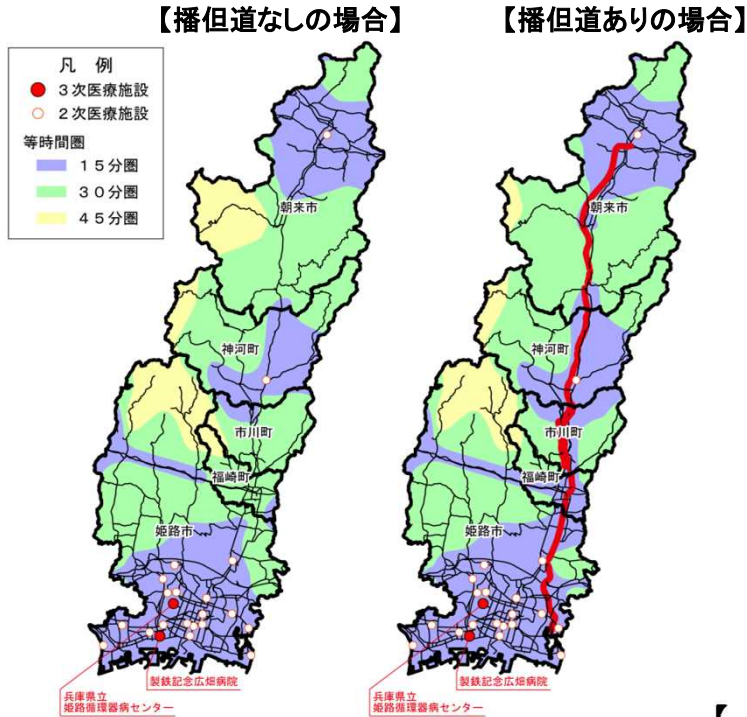
【路線別キロ当たり事故件数(平成29年)】



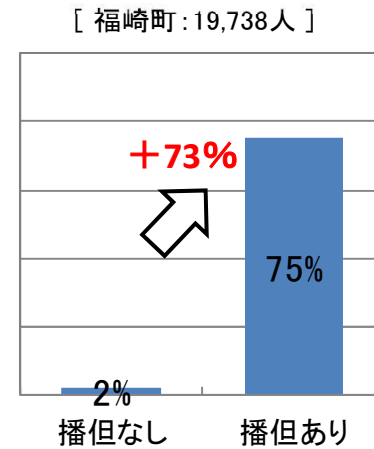
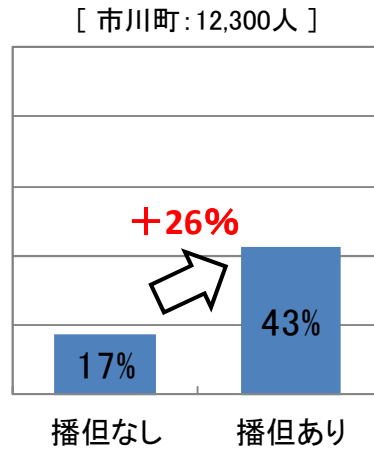
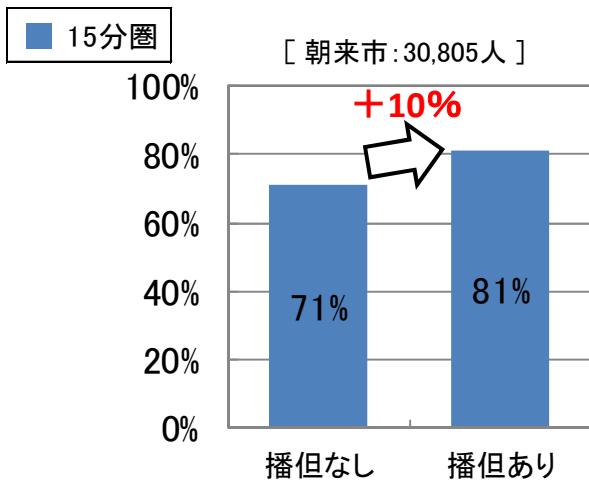
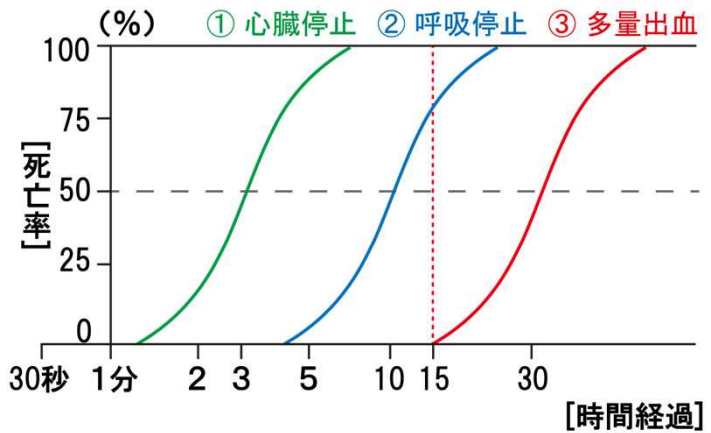
* 平成29年 交通年鑑(兵庫県警察本部)から算出

[1 播但連絡道路の概要と現状]

播但連絡道路の役割【医療搬送】



- 播但連絡道路を利用する緊急車両(救急・消防等)は年間920台(平成29年実績)。
 - 播但連絡道路を利用することにより、2次救急医療機関へのアクセス時間が短縮される。
- ⇒**県民の命をまもる道路としての役割を果たす**

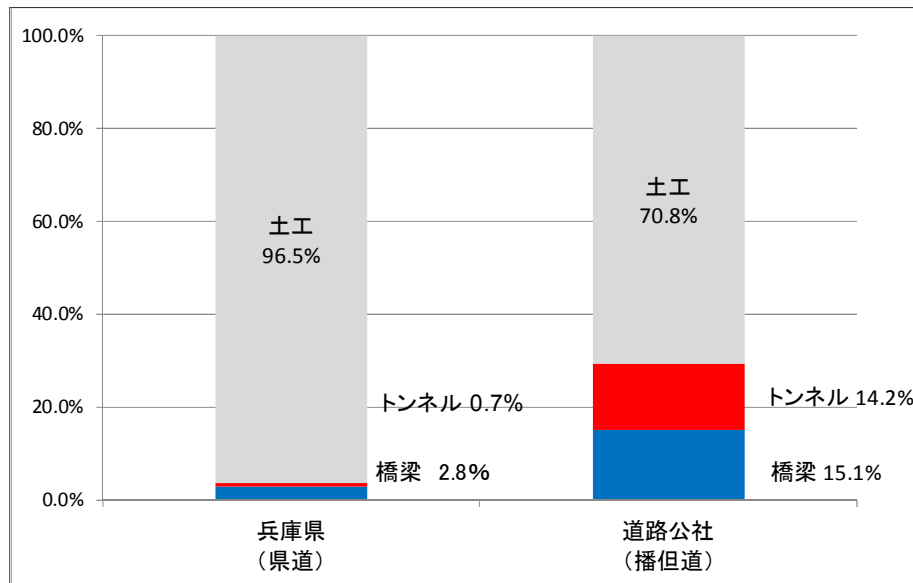


一般道に比べ高い構造物の比率

- ◆ 播但連絡道路は一般道に比べ、高速走行ができる上、安全で快適な道路であり、質の高いサービスを提供している ⇒ **管理水準が一般道より高い**
- ◆ 一般道より、橋梁やトンネル等の**構造物の比率が高い**



一般道に比べ多額のメンテナンス費用が必要となる



【道路別の構造物比率】

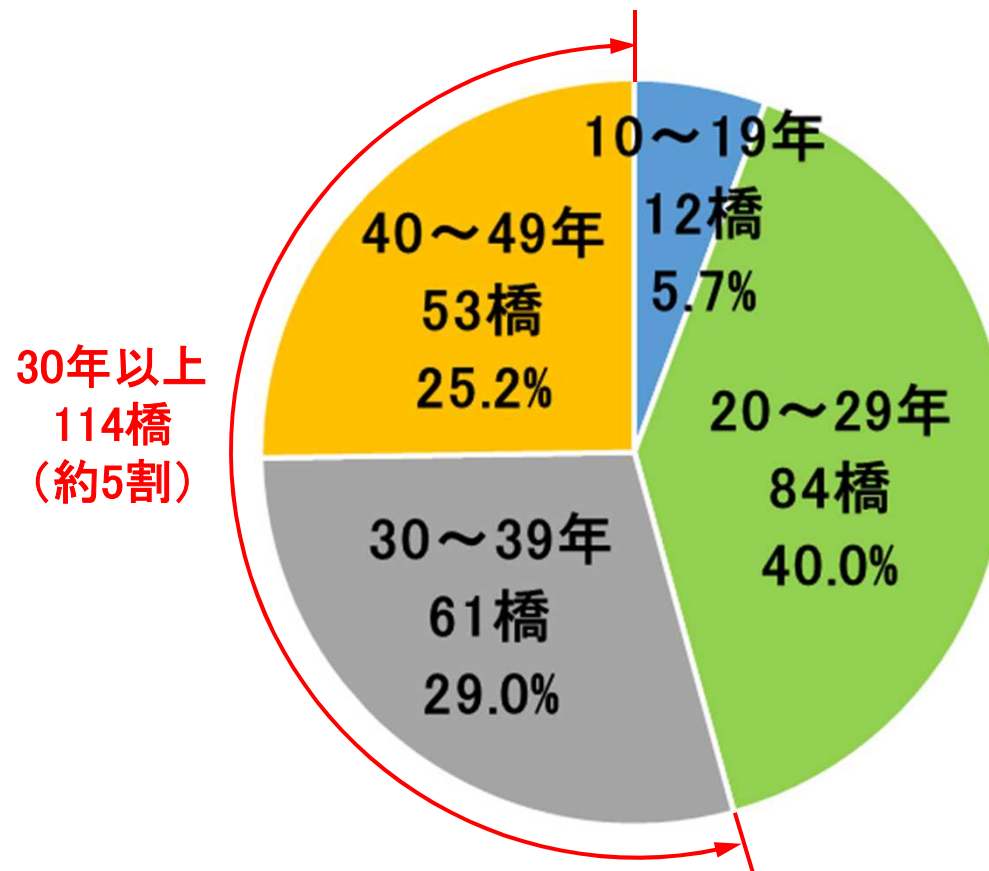


【交通管理(24時間監視)】

播但連絡道路の橋梁架設年数

◆若くない橋梁

管理している橋梁（210橋）のうち、5割以上が架設から30年以上経っていると
ともに、最も古い橋梁は46年経っている。



【架設経過年数〔H30年度末時点〕】

播但連絡道路の料金改定の経緯

◆主な料金改定

○平成12年5月（全線開通時）

区間料金制から対距離料金制へ移行

基本料金：31(円/km:税込み) × L(km)
(全線利用料金:2,000円)

○平成17年7月

料金割引社会実験

○平成18年6月

基本料金改定:20.67(円/km) × L(km) + 税

(全線利用料金:1,400円)

○平成27年4月

現在の料金体系及び割引

基本料金改定:20.67(円/km) × L(km) + 税
(全線利用料金:1,440円、休日全線割引:860円)

[普通車・軽自動車等] 通勤時間帯割：30%

休日割引：30%

休日全線割引：40%

[中型・大型・特大車] 深夜時間帯割：40%

○平成29年4月

平日上限料金の社会実験を開始

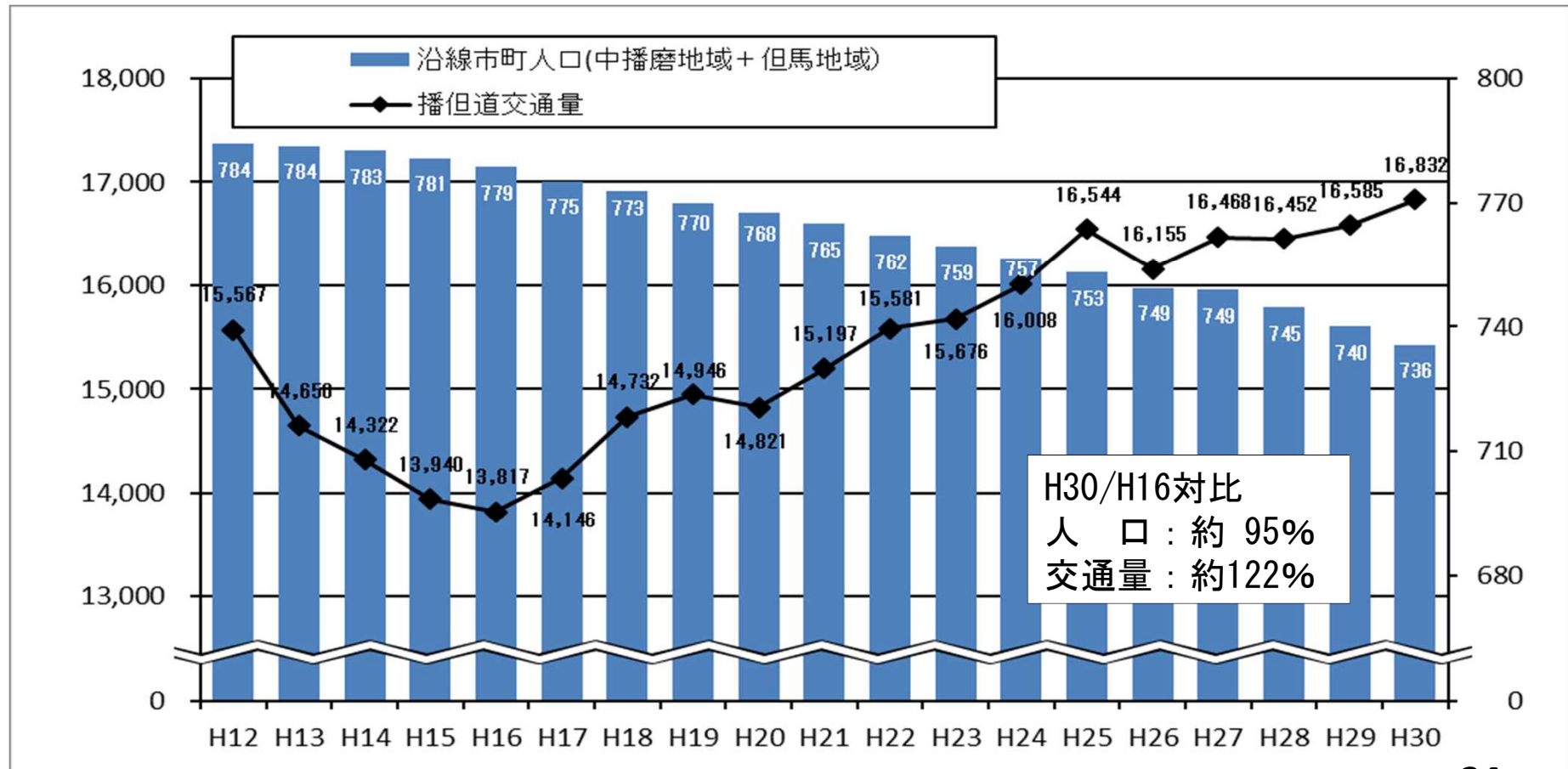
(普通車：1,000円、軽自動車等：800円)



播但連絡道路の交通量

◆交通量

- 平成17年度から地域活性化、沿道の渋滞対策等を目的にした料金施策を実施
- 沿線市町の人口が減少する中、播但道の交通量は増加



1 播但連絡道路の概要と現状

2 将来にわたって健全な状態で管理していくための課題

(1) 大規模修繕・橋梁耐震の必要性とあり方

(2) 財源確保の必要性

課題1【大規模修繕】 現行の有料道路事業 の課題

◆有料道路制度が導入された当時の構造物に対する考え方

コンクリート構造物は永久構造物であり、また、土構造物は劣化せず、鋼構造物も塗装の塗り替えにより相当長期間使用できる



◆道路の構造物は日常的な維持管理を行っていけば、機能や価値が損なわれない

◆構造物の大規模な更新・修繕をすること自体が想定されていない

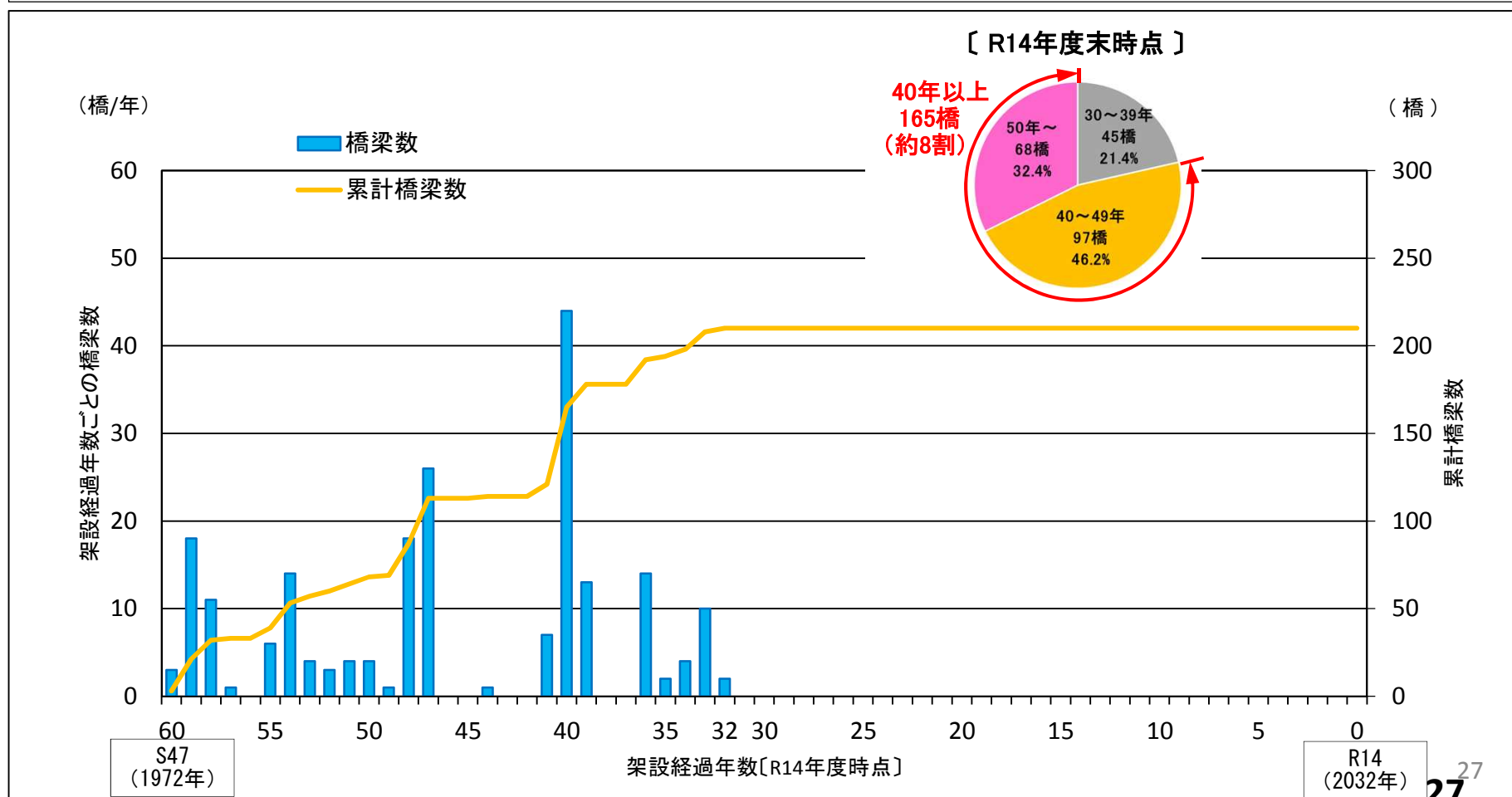


現在は、経年劣化の進展及び過酷な使用環境などにより、大規模な修繕等が必要

課題1【大規模修繕】 播但連絡道路 経年劣化の進展

◆進む経年劣化

償還期間が満了する令和14年（2032年）には、橋梁の約8割が架設後40年以上となり、劣化が進展していく。



課題1【大規模修繕】播但連絡道路の構造物の変状発生要因

①経過年数の増大

架設から**30年以上経過した橋梁が5割以上**を占めているなか、構造物の健全度の低下がみられる。

②車両制限令の規制緩和

平成5年に車両制限令等の改正で、規制が緩和されたことにより、**車両の大型化**（総重量：20t→25t（トレーラー28t））が進み、道路（構造物）にとって過酷な状況となり、床板等の劣化要因になっている。

③冬季交通の安全確保

冬季交通の安全確保のため、凍結防止剤（塩化ナトリウム）や**特に自動車専用道路では塩水を散布**しているが、この塩化物が構造物の劣化要因となっている。

◆橋梁

平成3年度：遠望目視を主とした点検(全橋対象)

平成6年度：遠望目視を主とした点検(跨線橋・跨道橋対象)

平成11～12年度：遠望目視を主とした点検(全橋対象)

平成21年度：遠望目視を主とした点検(全橋対象)

平成23年度：遠望目視を主とした点検(全橋対象)

平成23年度：橋梁長寿命化修繕計画策定

平成26年7月 道路法施行規則の改正により、1回／5年、近接目視による点検を義務化

平成27～28年度：近接目視・打音検査等による点検(全橋対象)

令和元年度：橋梁長寿命化修繕計画の見直し(予定)

◆トンネル

平成11年度： 遠望目視を主とした点検(全TN対象：当時5本)

平成18年度： 緊急点検(覆工背面調査)(播但第1TN、森垣TN)

平成22～25年度： 遠望目視を主とした点検(全TN対象：15本)

平成26年7月 道路法施行規則の改正により、1回／5年、近接目視による点検を義務化

平成27～30年度： **近接目視・打音検査等**による点検(全TN対象)

メンテナンスに伴う法定点検の義務化

◆法定点検

平成24年の中央道笹子トンネルの天井板崩落事故を受け、老朽化が進む道路構造物の点検を適切に実施していくため、平成26年7月1日の道路法施行規則の改正により、近接目視による、5年に1回の頻度の点検を義務化

法令・定期点検要領の体系

道路法

政令

省令・告示

定期点検要領

H26.3.31 告示
H26.7.1 施行

H26.6.25策定

・維持、点検、措置を講じることを規定

・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、その他の異常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のあるものについて定期点検を規定。

・5年に1回、近接目視を基本として実施

・健全性の診断結果を4段階(判定区分Ⅰ～Ⅳ)に区分

◆播但連絡道路 ⇒ 近接目視による橋梁定期点検を実施(平成27、28年度)

・未補修の橋梁については、経年による劣化進行のほか、近接目視点検の結果、前回確認できなかった損傷を新たに発見 ⇒ **修繕費用が大幅に増加**

主要構造物の調査・点検状況

◆近接目視点検実施状況



課題1【大規模修繕】点検結果

◆播但連絡道路の点検状況

橋梁210橋※、トンネル15基を管理しており、平成30年度までに一巡目の点検を完了

※ボックスカルバート等は含まない

構造物	施設数	判定区分		
		I	II	III
橋梁	210	3 (1.4%)	195 (92.9%)	12 (5.7%)
トンネル	15	—	8 (53.3%)	7 (46.7%)
合計	225	3 (1.3%)	203 (90.2%)	19 (8.4%)

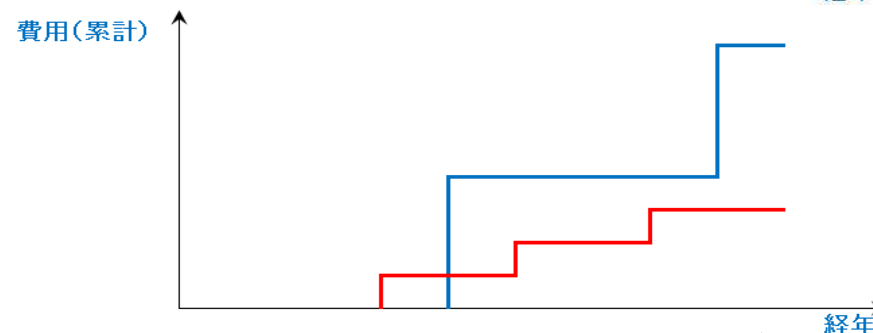
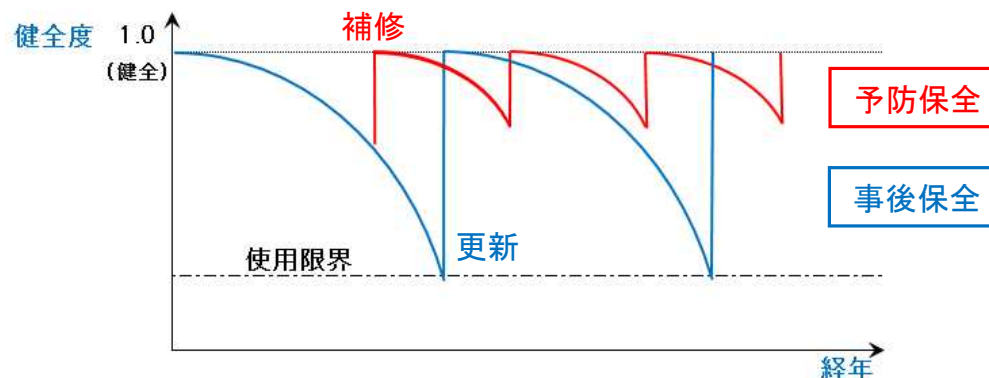
判定区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期(概ね5年以内)に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずるべき状態(措置するまでは通行止等規制する)

課題1【大規模修繕】修繕の進め方

①経年劣化した構造物を健全な状態に修繕し、予防保全型管理を行うことで維持管理費用のコスト低減を図る。

②大規模修繕にあわせて、耐震補強等、基準の変更による構造物の改築と同時施工を行い、コスト縮減に努める。

③安全・安心で快適な道路環境の確保を図るため、構造物の安全性確保を徹底し、PDCA※サイクルによる維持管理の継続的な改善を進める。



〔 予防保全型管理のイメージ 〕

※PDCAサイクル：Plan(長寿命化修繕計画)・Do(補修対策)・Check(橋梁点検)・Action(改善・見直し)を繰り返すことによって、管理業務を継続的に改善していく手法

課題1【大規模修繕】修繕計画

◆橋梁の修繕計画について

○橋梁長寿命化修繕計画の見直し(令和元年度)

- ・近接目視点検の結果を受け、前計画(平成23年度)から修繕する橋梁の優先順位(補修年度)を見直し
- ・特に判定区分Ⅲの橋梁については、概ね5年以内に補修を完了させる

将来にわたって良好な維持管理を行うためには、判定区分Ⅱに区分される橋梁についても計画的に対策を行うなど、予防保全を含めた大規模な修繕が必要

～老朽橋の健全性を大幅に回復～

【大規模修繕の定義】

○通常修繕とは・・・

損傷した構造物の性能、機能を日常的な部分補修により、保持、回復すること

○大規模修繕とは・・・

古い設計基準により建設された構造物の健全性低下が著しく、構造物の健全性を必要水準まで引き上げるとともに、新たな損傷の発生を抑制し、長寿命化を図るため、大規模な修繕を行うこと

課題1【大規模修繕】損傷状況①



市川大橋5

【床版の劣化(漏水・遊離石灰)】



市川大橋2

【床版の劣化(ひび割れ・鉄筋腐食)】



市川大橋1

【支承の腐食】



岡部川大橋3

【床版の損傷(鉄筋露出)】



第2高架橋(その3)

【桁の損傷(鉄筋露出)】



第7高架橋(その3)

【桁の損傷(剥離)】

課題1【大規模修繕】損傷状況②



落ヶ池橋2

【鋼桁の腐食】



物部第9橋

【伸縮装置の破損】



佐良和高架橋

【壁高欄の破損】



播但第一トンネル

【覆工の劣化(漏水・遊離石灰)】



播但トンネル

【覆工の劣化(ひび割れ)】



森垣トンネル

【導水工の破損】

課題2【橋梁耐震対策】① 阪神・淡路大震災を受けて

◆阪神・淡路大震災後の橋梁対策 (H7 国土交通省通知)

阪神・淡路大震災で、旧基準が適用された、単柱橋脚の橋梁の被害度合いが高かったことから、「緊急度の高い橋梁(複断面区間の橋梁や跨線橋・跨道橋)のうち、昭和55年の道路橋示方書※(以下「道示」という)より古い耐震設計に係る基準を適用した鉄筋コンクリート製の単柱橋脚及び落橋防止装置の補強を優先的に実施する」

※道路橋示方書とは、道路法に基づく政令である道路構造令により、国土交通省が定めた日本における橋や高架の道路等に関する技術基準

◆播但連絡道路の取組み状況

地震時に落橋・倒壊の恐れのあるS55道示※より前の基準で設計された橋梁について、耐震性能3を確保する対策に取り組んでいる

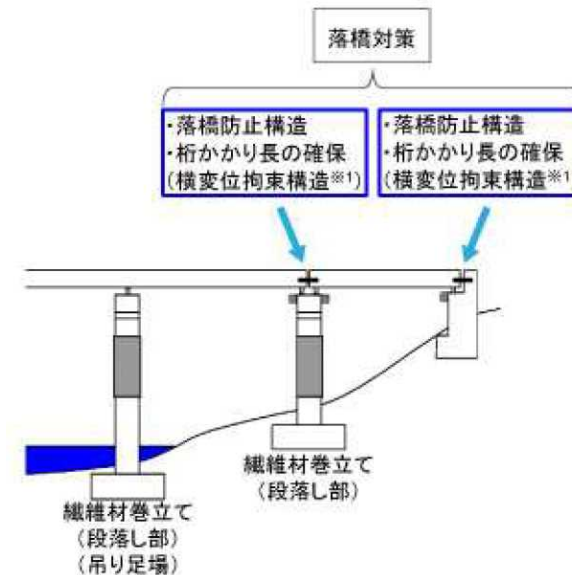
※S55道示=昭和55年 道路橋示方書

【耐震性能の定義】

○耐震性能3とは・・・

地震による損傷が致命的とならない性能

※対策内容: 落橋防止構造、桁かかり長の確保



課題2【橋梁耐震対策】② 熊本地震を受けて

◆国の新たな方針（H29年度公表）

～緊急輸送道路の耐震補強の加速化～

- H28熊本地震を受け、高速道路や直轄国道について、落橋・倒壊対策に加え、路面に大きな段差が生じないように、支承の補強や交換等を行う対策を加速化させる
- 今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域では当面5年間で、それ以外の地域も10年間(R8年まで)で対策完了を目指す

⇒性能を耐震性能2確保へ向上

※播但連絡道路の区間は、
全線“それ以外の地域”に該当

【耐震性能の定義】

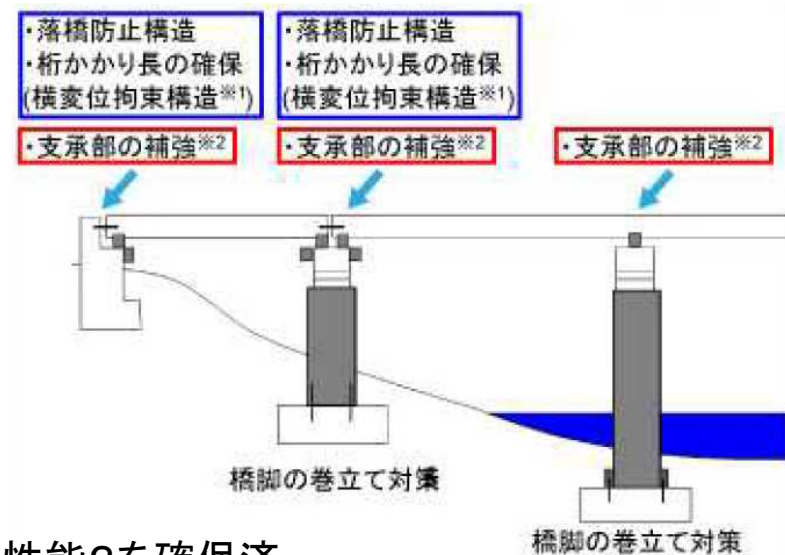
○耐震性能2とは・・・

橋としての機能を速やかに回復させることができる性能

※対策内容：落橋防止構造、桁かかり長の確保

+

橋脚全体の補強、支承部の補強



播但連絡道路のこれまでの耐震対策実施分は耐震性能2を確保済
⇒残る81橋の対策が課題

課題2【橋梁耐震対策】対策事例①

◆落橋防止構造の設置



【対策前】



【対策完了】

庄跨道橋

課題2【橋梁耐震対策】対策事例②

◆桁かかり長の確保



【対策前】



【対策完了】

深志野高架橋

課題2【橋梁耐震対策】対策事例③

◆ 支承部の補強(せん断ストッパー)



【対策前】



【対策完了】

課題2【橋梁耐震対策】対策事例④

◆橋脚の全面巻き立て



【対策前】



【対策完了】

課題1【大規模修繕】修繕に要する費用

◆対策

○近接目視点検の結果、判定区分Ⅲ（早期措置段階）の構造物は橋梁12橋、トンネル7基

⇒点検(発見)から5年以内に修繕が必要

○判定区分Ⅱ（予防保全段階）の構造物のうち損傷の進行が見られる橋梁95橋、トンネル3基

⇒放置しておくとは致命的な損傷に至るため、判定区分Ⅲ（早期措置）となる前に、計画的な対策が必要

◆点検結果

構造物	施設数	判定区分				修繕費	うちⅢ 判定施設
		Ⅰ (健全)	Ⅱ (予防保全)		Ⅲ (早期措置)		
			軽微	進行			
橋梁	210	3	100	95	12	約90億円	約30億円
トンネル	15	—	5	3	7		
合計	225	3	105	98	19		

課題2【橋梁耐震対策】対策に要する費用

◆播但連絡道路の対策状況(H30末時点)

- 耐震性能2未確保:対象橋梁210橋のうち81橋の対策が必要
⇒計画的に対策を実施することが必要

種別	橋梁数	事業費
耐震性能2未確保	81橋※	約80億円
設計基準H8道示対応済 【耐震性能2確保】	129橋	—
合計	210橋	—

【耐震性能の定義】

耐震性能2とは・・・

橋としての機能を速やかに回復させることができる

※うち、8橋はS55道示より前の基準で設計

1 播但連絡道路の概要と現状

2 将来にわたって健全な状態で管理していくための課題

(1) 大規模修繕・橋梁耐震の必要性とあり方

(2) 財源確保の必要性

財源確保の必要性

道路公社は計画に基づき償還を進めているが、災害等が一度も発生しない場合でも、償還期限(令和14年10月21日)時点での道路公社内部保留金はゼロ



対策に必要な費用は約170億円（大規模修繕費約90億円、橋梁耐震対策費80億円）



現計画で新たに大規模修繕費・耐震対策費が加わると償還は不可能

補助金等の状況

- ◆ 有料道路制度は、利用者負担を原則としているため、現行の有料道路制度では考慮されていない大規模修費等に、国や県からの補助金・交付金等を活用できない
- ◆ 地方道路公社法第30条、第30条第2項により、国や県から地方道路公社への補助金は、「災害復旧」に限られる

**現行制度上では、道路公社が独自で
対策費用を確保する必要がある**

大規模修繕等の基本的な考え方(案)

① 播但連絡道路が担う社会的役割の重要性を鑑み、自動車専用道に相応しい安全・安心・快適なサービスを将来にわたって維持するため、老朽化対策及び耐震性能の向上を計画的に実施する

② 実施にあたっては、ライフサイクルコストの縮減を図るため、予防型保全管理を行い、構造物の長寿命化をはかる

③ 国の方針をふまえ、優先度の高いものから順に、計画期間内に完了させる