

令和4年 2月28日

北陸地方整備局

道路メンテナンス年報 北陸版（新潟県・富山県・石川県）の公表

～橋梁等の2020年度（令和2年度）点検結果をとりまとめ～

- 2013年度の道路法改正等を受け、2014年度より道路管理者は全ての橋梁、トンネル、道路附属物等について、5年に1度の点検を行っています。
2018年度に1巡目点検が完了し、2019年度から2巡目点検が実施されています。
- 2021年8月にその結果をとりまとめた「道路メンテナンス年報」が国土交通省道路局より公表されました。
- 今般、北陸地方整備局はこの公表された道路メンテナンス年報を基に、管轄する北陸3県（新潟県、富山県、石川県）の各道路管理者が適確かつ計画的にメンテナンスを実施できるよう、より詳細な分析を加えた「道路メンテナンス年報 北陸版（新潟県・富山県・石川県）」をとりまとめました。

〈点検結果等のポイント〉

1. 2巡目点検は1巡目点検より進捗(P1)
 - 2巡目（2019年度～2020年度）の点検実施状況は、橋梁:37%（前回27%）、トンネル:38%（前回27%）、道路附属物等:36%（前回26%）と、前回1巡目点検よりも進捗しました。
2. 各構造物の判定区分Ⅲ・Ⅳの割合は全国平均を上回る(P1)
 - 2巡目の点検で判定区分Ⅲ（早期措置段階）となった割合は、橋梁14%（全国平均9%）、トンネル39%（全国平均31%）、道路附属物等26%（全国平均11%）であり、いずれも全国平均を上回る状況です。また、判定区分Ⅳ（緊急措置段階）の割合も、全国平均を上回るもしくは同等な状況です。
3. 修繕等措置の着手率は全国平均を上回るものの、全国と同様に着手率が低い地方公共団体(P2)
 - 1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、2020年度末までに修繕等の措置に着手した割合は、橋梁では国土交通省95%（全国平均83%）、高速道路会社60%（全国平均66%）、地方公共団体36%（全国平均55%）であり、トンネルは国土交通省98%（全国平均90%）、高速道路会社95%（全国平均90%）、地方公共団体68%（全国平均76%）と、全道路管理者の合計で全国平均を下回る状況です。
 - 各道路管理者が管理する橋梁の着手率を比較すると、地方公共団体では、全国と同様に地方公共団体の修繕等の着手率が低い状況です。

道路メンテナンス年報 北陸版は、以下ホームページにてご覧いただけます。

<https://www.hrr.mlit.go.jp/road/roukyuukataisaku/index.htm>

＜問い合わせ先＞ ○：主な問合せ先

- 北陸地方整備局 道路部 道路保全企画官 笹岡 和幸（ささおか かずゆき） TEL025-280-8880（内4121）
- 新潟国道事務所 総括保全対策官 金川 亨（かながわ とおる） TEL025-244-2159（内303）
- 富山河川国道事務所 総括保全対策官 岡田 謙一（おかだ けんいち） TEL076-443-4724（内308）
- 金沢河川国道事務所 総括保全対策官 山田 宗明（やまだ むねあき） TEL076-233-9632（内308）

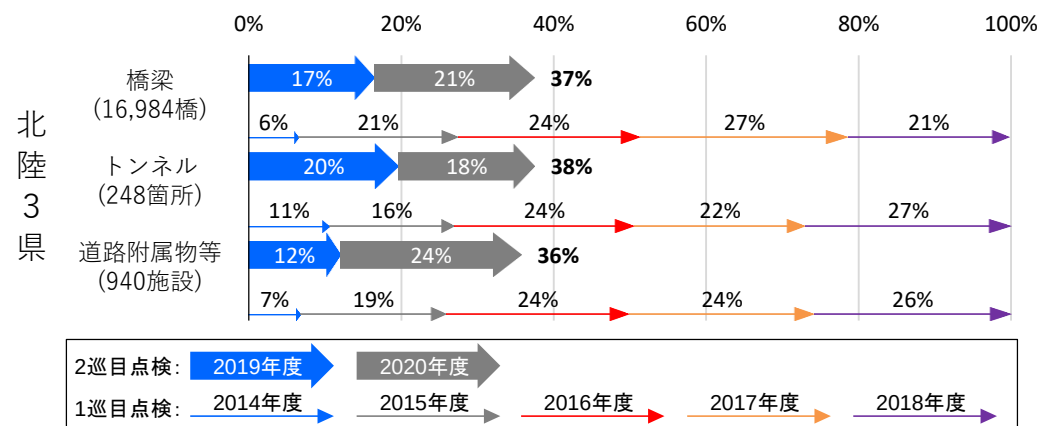
＜同時発表記者クラブ＞

新潟県政記者クラブ 新潟県政記者クラブ 新潟県内専門紙
富山県政記者クラブ 富山県内専門紙 石川県政記者クラブ 石川県内専門紙

2巡目(2019～2020年度)の点検実施状況・判定区分結果

- 2巡目点検（2019～2020年度）の北陸3県における全道路管理者の点検実施状況は、橋梁37%、トンネル38%、道路附属物等36%であり、1巡目点検の進捗を上回る状況
- 2巡目(2019～2020年度)の点検では、判定区分Ⅲ（早期措置段階）の割合は橋梁14%、トンネル39%、道路附属物等26%で全国平均を5～15ポイント上回る状況、判定区分Ⅳ（緊急措置段階）も全国平均を上回るもしくは同等な状況

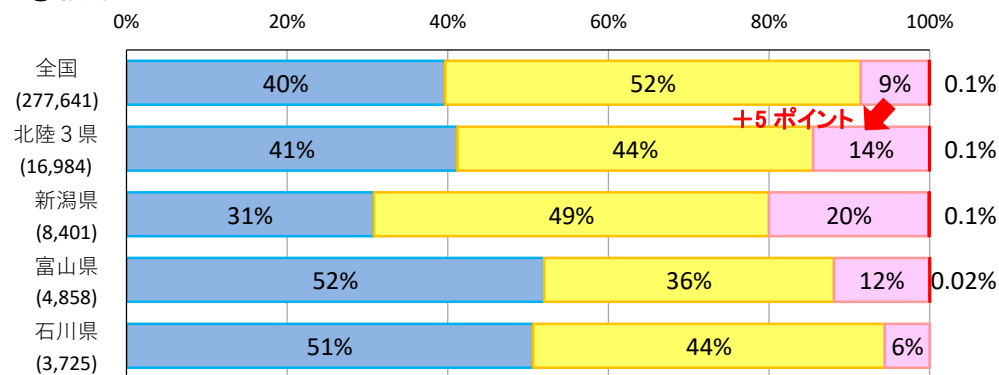
○2巡目(2019～2020年度)の点検実施状況



※()内は、2019～2020年度に点検を実施した施設数の合計。

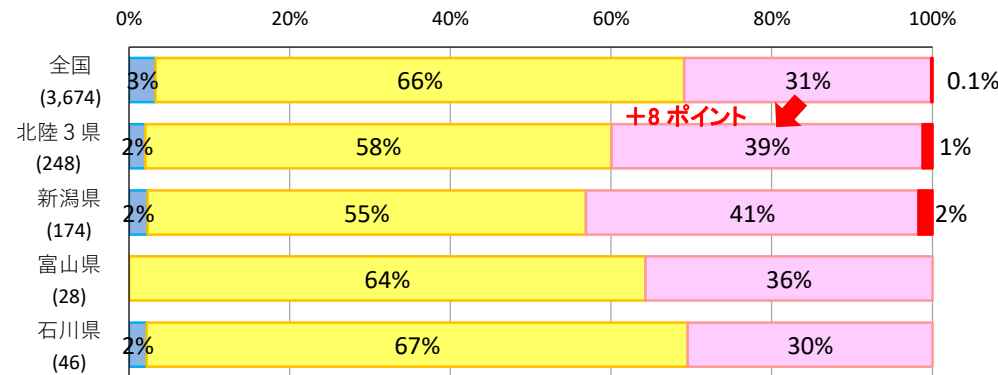
○2巡目(2019～2020年度)の点検結果

①橋梁

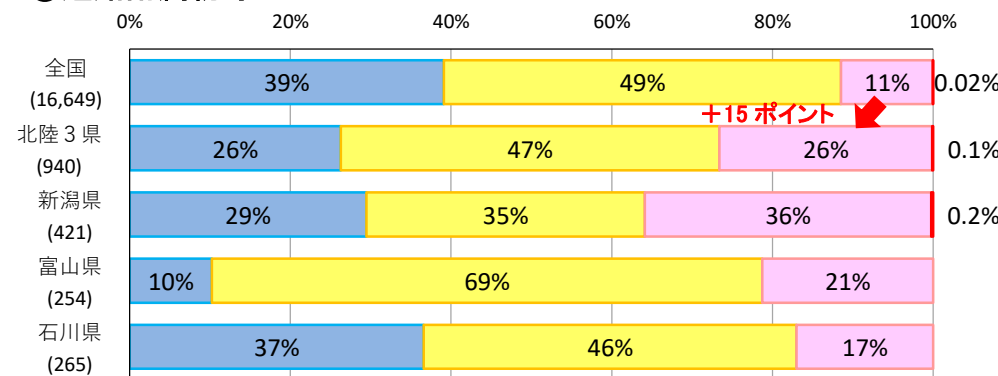


※道路附属物等：シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等

②トンネル



③道路附属物等

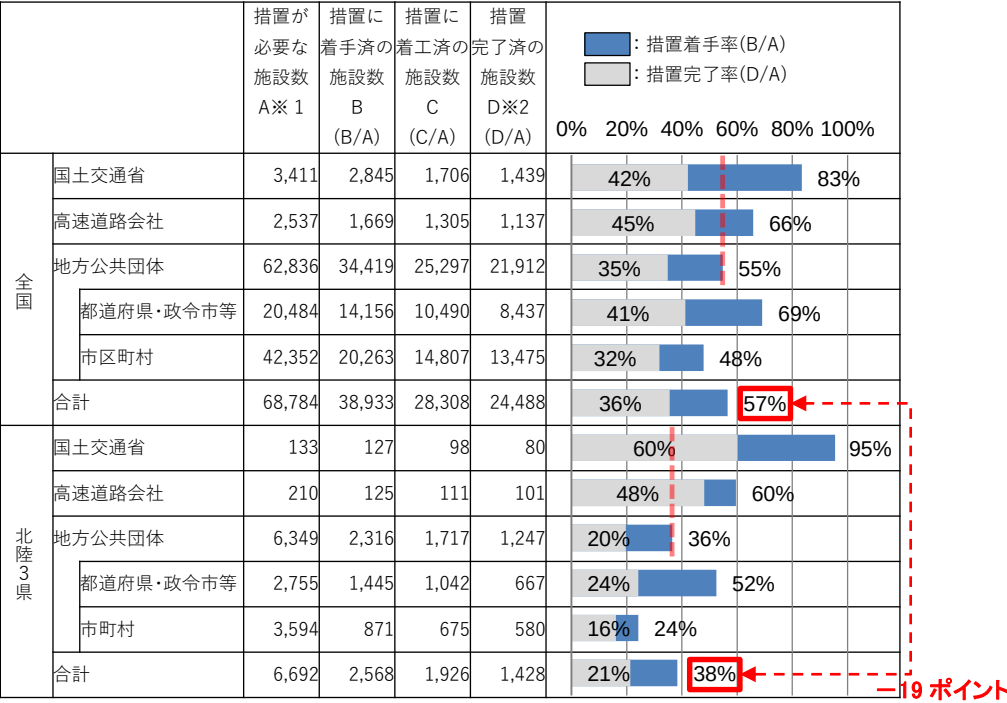


判定区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

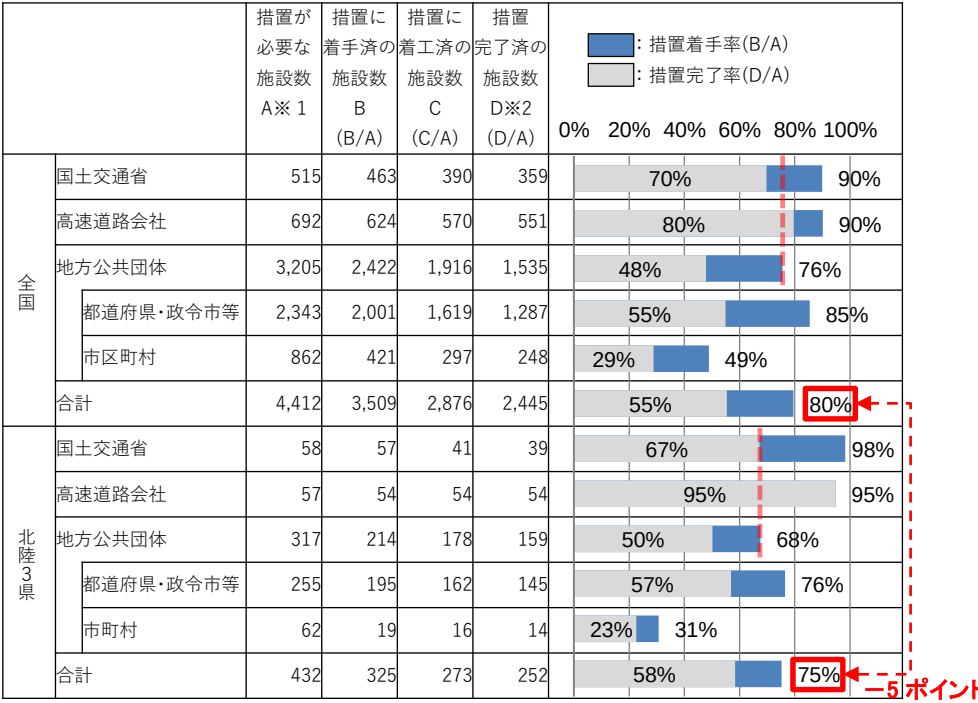
早期・緊急措置段階にある橋梁・トンネルの修繕等措置の実施状況

- 北陸3県の1巡目（2014～2018年度）点検で、判定区分Ⅲ（早期措置段階）・Ⅳ（緊急措置段階）とされた施設の2020年度末までに修繕措置に着手した割合は、橋梁は国土交通省：95%、高速道路会社60%、地方公共団体36%、トンネルは国土交通省98%、高速道路会社95%、地方公共団体68%で、全道路管理者の合計で全国より橋梁で19ポイント、トンネルで5ポイント下回る状況
- 各道路管理者が管理する橋梁で修繕等措置に着手した割合を比較すると、地方公共団体の着手率が低い状況

○橋梁 判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況



○トンネル 判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況



措置完了率 修繕工事を完了した割合 措置着手率 修繕（設計を含む）に着手した割合

※1: 1 巡目点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。
※2: 2 巡目点検で再度Ⅲ、Ⅳと診断された施設でも、1 巡目点検に対する措置が完了した施設は含む。

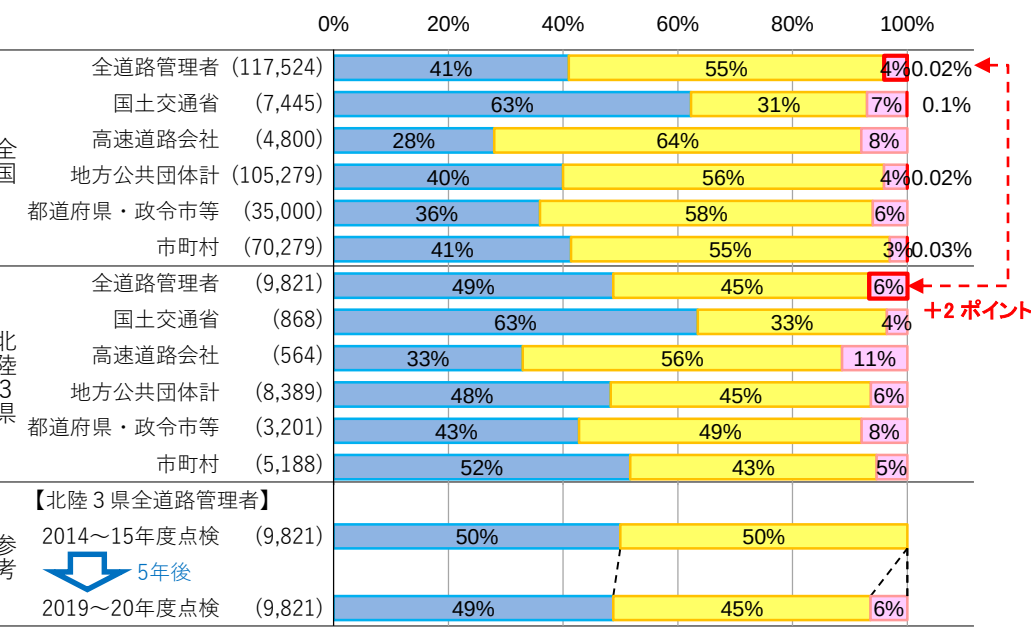
措置完了率 修繕工事を完了した割合 措置着手率 修繕（設計を含む）に着手した割合

※1: 1 巡目点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。
※2: 2 巡目点検で再度Ⅲ、Ⅳと診断された施設でも、1 巡目点検に対する措置が完了した施設は含む。

橋梁点検結果の遷移状況(5年後に修繕などの措置が必要となった割合)

○ 1巡目（2014～2015年度）点検で判定区分Ⅰ（健全）、判定区分Ⅱ（予防保全段階）と診断された橋梁のうち、修繕などをしないまま5年経過したものが、判定区分Ⅲ・Ⅳへ移り変わった北陸3県の割合（全道路管理者）は、橋梁で6%、全国平均を2ポイント上回り、トンネルで20%、全国平均を1ポイント上回る状況

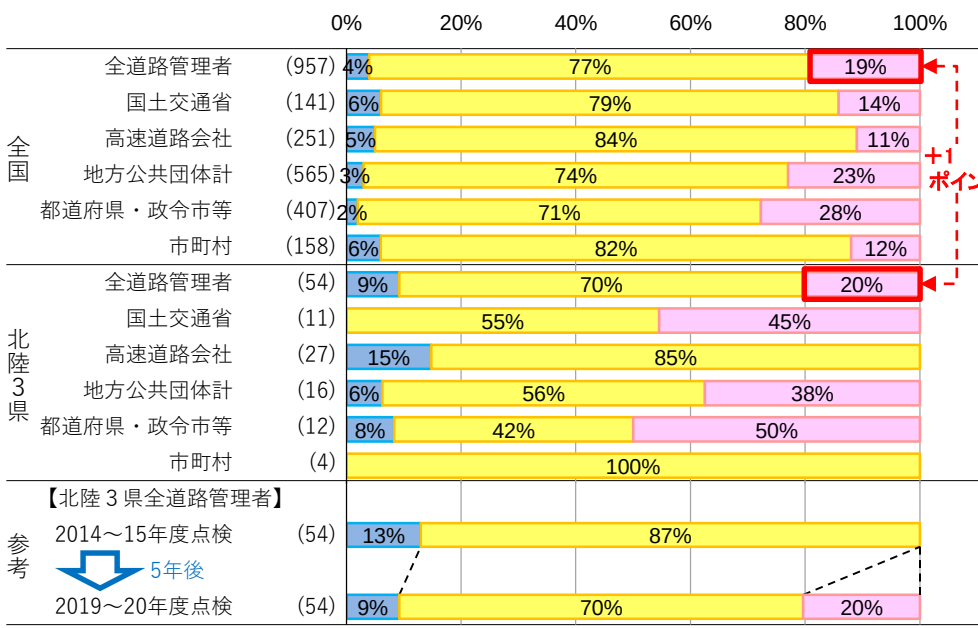
○道路管理者別の遷移状況（橋梁）



■ Ⅰ：健全 ■ Ⅱ：予防保全段階 ■ Ⅲ：早期措置段階 ■ Ⅳ：緊急措置段階

※（）内は、1巡目（2014年度及び2015年度）の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった橋梁数のうち、修繕等の措置を講じないまま5年後の2019年度及び2020年度に点検を実施した橋梁の合計。

○道路管理者別の遷移状況（トンネル）



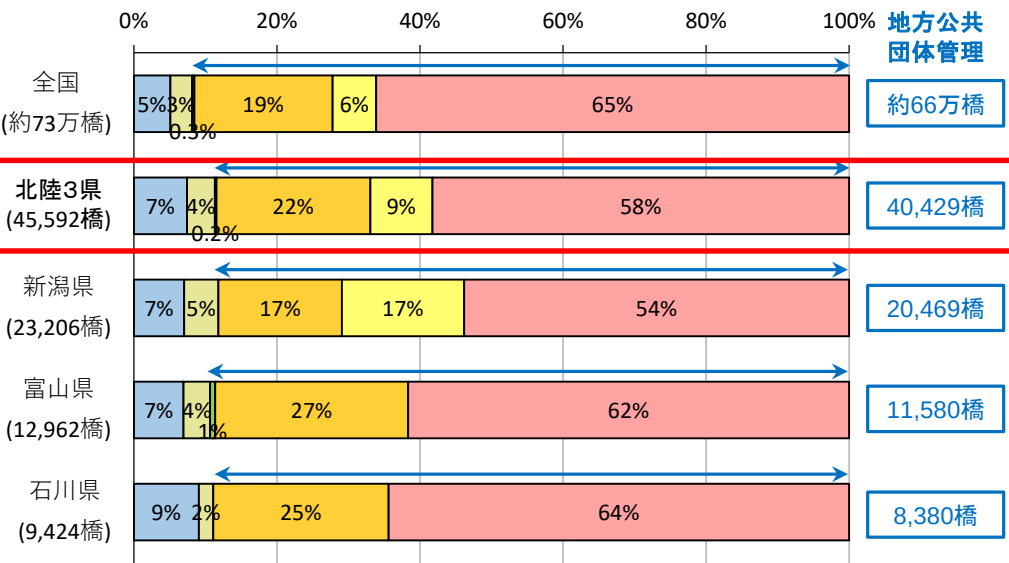
■ Ⅰ：健全 ■ Ⅱ：予防保全段階 ■ Ⅲ：早期措置段階 ■ Ⅳ：緊急措置段階

※（）内は、1巡目（2014年度及び2015年度）の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった橋梁数のうち、修繕等の措置を講じないまま5年後の2019年度及び2020年度に点検を実施した橋梁の合計。

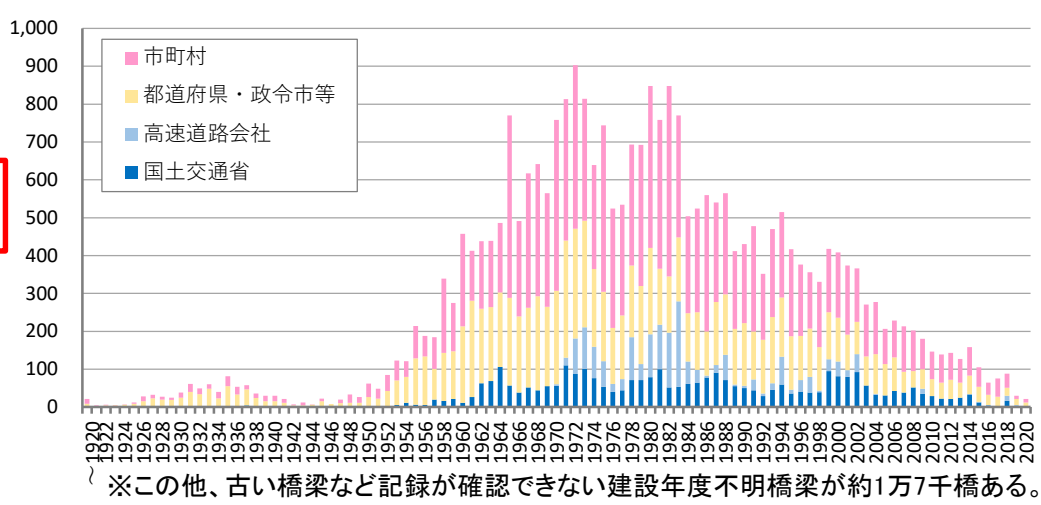
【参考資料】北陸3県の管理者別橋梁数と建設年度別橋梁数

- 北陸3県の橋梁数は45,592橋あり、そのうち約9割（40,429橋）を地方公共団体が管理
- 建設後50年を経過した橋梁の割合は、現在約32%に対し、10年後には約57%に急増するため、計画的・効率的なメンテナンスサイクルの構築が必要な状況

○管理者別橋梁数



○北陸3県建設年度別橋梁数



○建設後50年を経過した橋梁の割合

