

道路メンテナンス年報

国土交通省 道路局

平成 27 年 11 月

目次

1. 道路メンテナンス年報について
2. 点検計画
3. 点検実施状況（平成 26 年度）
 - (1) 全国の橋梁・トンネル・道路附属物等
 - (2) 都道府県別の点検実施状況
 - (3) 最優先で点検すべき橋梁
4. 点検結果（平成 26 年度）
 - (1) 国土交通省
 - (2) 高速道路会社
 - (3) 都道府県・政令市等
 - (4) 市区町村
 - (5) 地方公共団体の判定区分Ⅳのリスト
 - (6) 最優先で点検すべき橋梁
5. 直轄診断

参考 1 橋梁の現状

参考 2 地方公共団体の意識調査結果

参考 3 地方公共団体の点検結果の分布（橋梁）

参考 4 財政状況と点検実施状況・点検結果

参考 5 今後のデータ分析・活用の事例

道路メンテナンス年報の概要

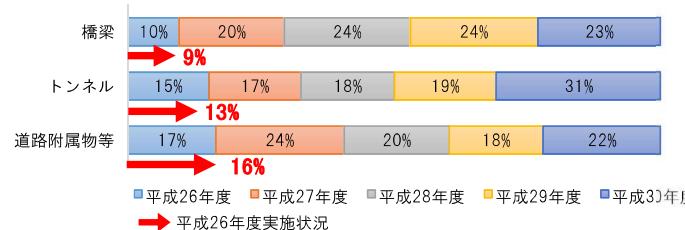
- 平成26年7月より、道路管理者は、全ての橋梁、トンネル等について、5年に1度、近接目視で点検を行い、点検結果として健全性を4段階に診断することになりました。
- 道路メンテナンス年報は、道路インフラの現状や老朽化対策についてご理解頂くためにまとめたもので、今年度が初公表であり、主に平成26年度の点検実施状況、点検結果をまとめています。
- 道路メンテナンス年報は、行政関係者による点検結果を踏まえた今後の措置方針の立案だけではなく、大学や民間企業での維持管理分野の分析・研究開発での活用も期待しています。

平成26年度の点検実施状況

点検実施状況(全体)

- 平成26年度において、橋梁は全国約72万橋のうち、約6万橋の点検を実施しました。
- なお、各管理者別の点検実施率は、全体で約9%、管理者別では、国土交通省約15%、高速道路会社約16%、都道府県・政令市等約12%、市区町村約7%となっています。

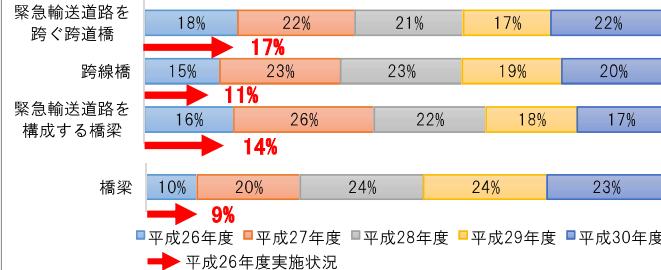
点検実施状況(橋梁・トンネル・道路附属物等)



点検実施状況(最優先で点検すべき橋梁)

- 緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁について、それぞれの点検実施率は、約17%、約11%、約14%と、いずれも、橋梁全体の点検実施率(約9%)を上回っています。

点検実施状況(最優先で点検すべき橋梁)



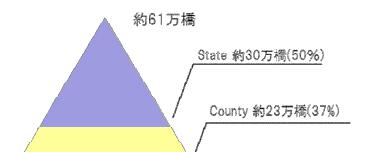
【参考】橋梁の現状

- 全橋梁のうち、市区町村管理が約7割を占めており、米国と比較しても、日本の市区町村管理の橋梁数が極めて多いことが特徴です。

【日本】



【米国】



出典)日本 道路局調べ(H26.12時点)、米国 FHWA(Federal Highway Administration)ホームページ(2014.12時点)

※StateにはFederal(約1万橋)を含む

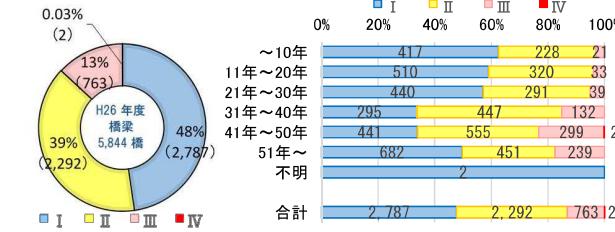
平成26年度の点検結果

点検結果(橋梁)

- 平成26年度に点検を実施した橋梁のうち、緊急又は早期に修繕などの措置を行う必要のある橋梁が、国は約13% (763橋) であるのに対して、市区町村では約16% (5,130橋) となっています。
- 建設経過年数が長くなるほど、早期に修繕などの措置が必要な橋梁の割合が多くなっています。
- 緊急措置段階である判定区分IVの橋梁については、速やかに緊急措置を実施したところです。(年報にリストを添付)

■判定区分と建設経過年度(橋梁)

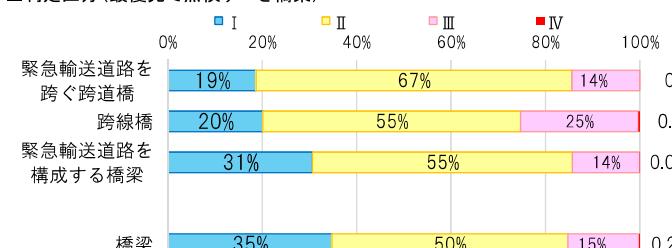
【国土交通省】



点検結果(最優先で点検すべき橋梁)

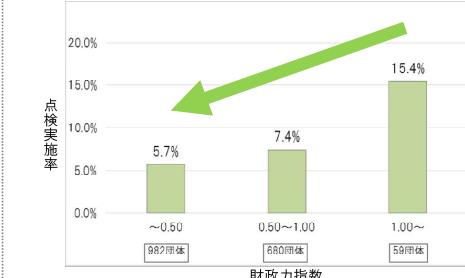
- 最優先で点検すべき橋梁の判定区分III、IVの割合は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋が約14%、跨線橋が約25%、緊急輸送道路を跨ぐ道路約14%となっています。(橋梁全体:約15%)

■判定区分(最優先で点検すべき橋梁)



【参考】財政状況と点検実施状況・点検結果

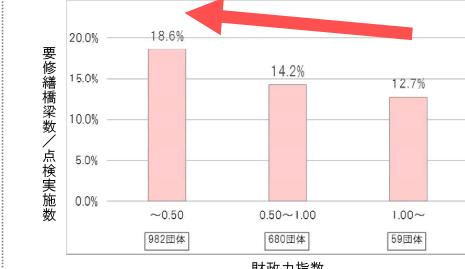
- 市区町村の財政力指数と橋梁の点検実施率の関係
- 財政力指数が低いほど、点検実施率が低い



市区町村の財政力指数と要修繕橋梁の割合

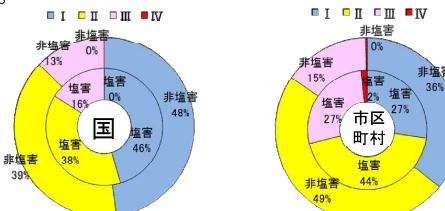
(判定区分III,IVの占める割合)

- 財政力指数が低いほど、要修繕橋梁の割合が大きい



【参考】今後のデータ分析・活用の事例

- 塩害の影響地域にある橋梁は、塩害の影響地域以外と比べて健全度が低い傾向にあり、地方公共団体が管理する橋梁はその傾向が顕著です。



1. 道路メンテナンス年報について

- 平成 25 年の道路法改正等を受け、平成 26 年 7 月より、道路管理者は、全ての橋梁、トンネル等について、5 年に 1 度、近接目視で点検を行い、点検結果として、健全性を 4 段階に診断することになりました。
- 国土交通省では、国民・道路利用者の皆様に道路インフラの現状及び老朽化対策についてご理解頂くため、点検の実施状況や結果等を調査し、「道路メンテナンス年報」としてまとめました。
- 結果の詳細は、以下のホームページにてご覧いただけます。
http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_index.html
- この調査結果は、点検結果を踏まえた今後の措置方針の立案等を検討するための資料となります。

点検について

全ての道路管理者は、「橋梁」、「トンネル」、及び「シェッド・大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等（以下、道路附属物等）」の道路施設について、5 年に 1 度、近接目視にて、点検を実施していきます。

＜平成 26 年度点検実施数＞

道路施設	管理施設数	点検実施数	点検実施率
橋梁※	723,495	63,719	9%
トンネル	10,878	1,442	13%
道路附属物等	39,875	6,359	16%

※溝橋（カルバート）は、全て橋梁として計上している。

H27.6 末時点

点検結果について

橋梁、トンネル等の健全性の点検結果は、以下の 4 段階に区分します。

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。

道路メンテナンス年報の活用

道路メンテナンス年報は、橋梁等の老朽化の実態の把握、点検結果を踏まえた措置方針の立案などに活用することとしています。

道路の老朽化の現状はどうなっているのだろうか。

→ 地域毎のデータ、経年的な変化等、様々な観点から我が国の道路施設の老朽化の実態を把握することができます。

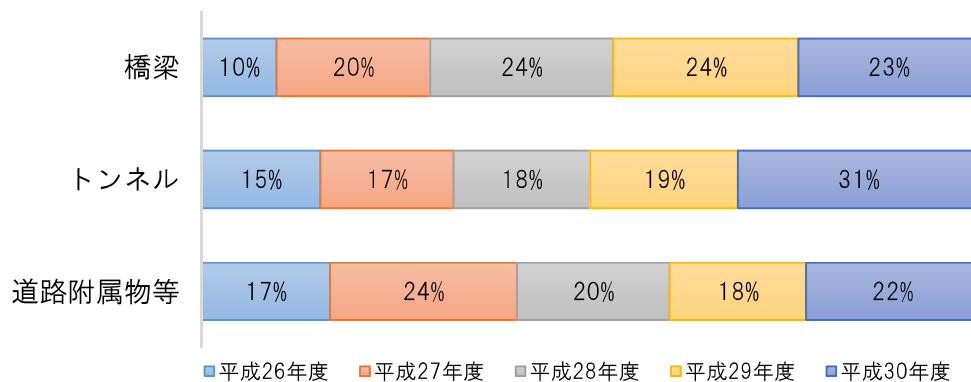
今後どのように措置していくのか。

→ 各道路管理者は、自らの管理施設の老朽化の実態を踏まえ、今後の措置方針を立案していくことになります。

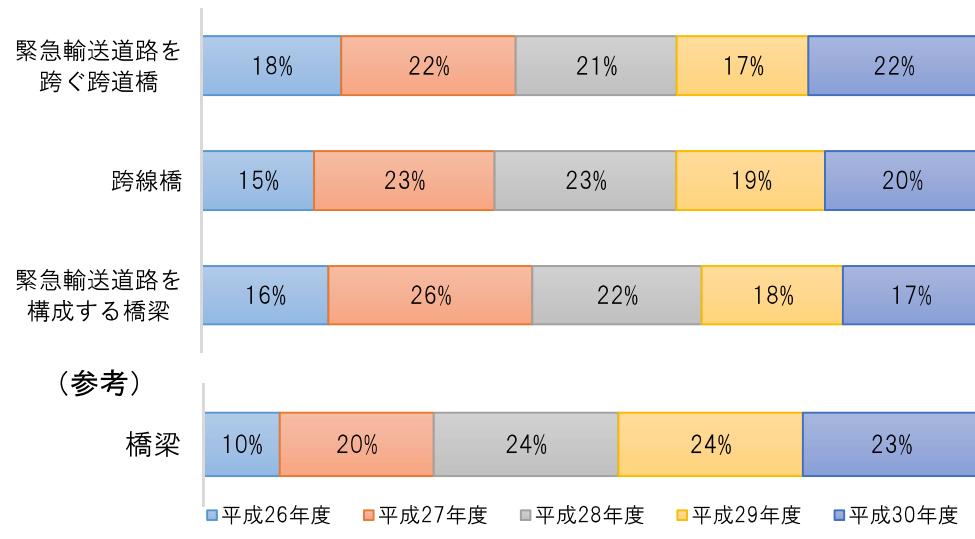
2. 点検計画

- 全道路管理者は平成 26 年 12 月時点で、橋梁、トンネル、道路附属物等について、平成 30 年度までに全ての施設の点検を実施する点検計画※を策定しました。
- また、第三者被害の予防並びに路線重要性の観点から緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁については、最優先で点検を進めることとしています。

○ 5年間の点検計画(全道路管理者合計)



○ 跨道橋、跨線橋等の5年間の点検計画(全道路管理者合計)



※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある（次頁以降も同）

※ 国土交通省では、従前より橋梁等について、5 年に 1 回の点検を実施してきているところです。また、高速道路会社では、笛子トンネル天井板落下事故以降、各種の構造物を点検したうえで更新・修繕計画を策定し、事業に着手しており、引き続き定期的な点検を実施していきます。

3. 点検実施状況（平成 26 年度）

（1）全国の橋梁・トンネル・道路附属物等

- 平成 26 年度において、橋梁は全国約 72 万橋のうち、約 6 万橋の点検を実施しました。各管理者別の点検実施数は、国土交通省 5,844 橋、高速道路会社 3,636 橋、都道府県・政令市等 21,788 橋、市区町村 32,451 橋となりました。
- なお、点検実施率は、全体で約 9%、管理者別では、国土交通省 約 15%、高速道路会社 約 16%、都道府県・政令市等 約 12%、市区町村 約 7% となっています。
- その他、トンネル及び道路附属物等は、それぞれ約 1,400 箇所、約 6,400 施設で点検を実施し、約 13%、約 16% の点検実施率となっています。

○ 橋梁

（単位：橋）

管理者	管理施設数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	37,766	5,844	15%
高速道路会社	23,077	3,636	16%
都道府県・政令市等	182,297	21,788	12%
市区町村	480,355	32,451	7%
合計	723,495	63,719	9%

H27.6 末時点

○ トンネル

（単位：箇所）

管理者	管理施設数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	1,459	323	22%
高速道路会社	1,889	337	18%
都道府県・政令市等	5,271	502	10%
市区町村	2,259	280	12%
合計	10,878	1,442	13%

H27.6 末時点

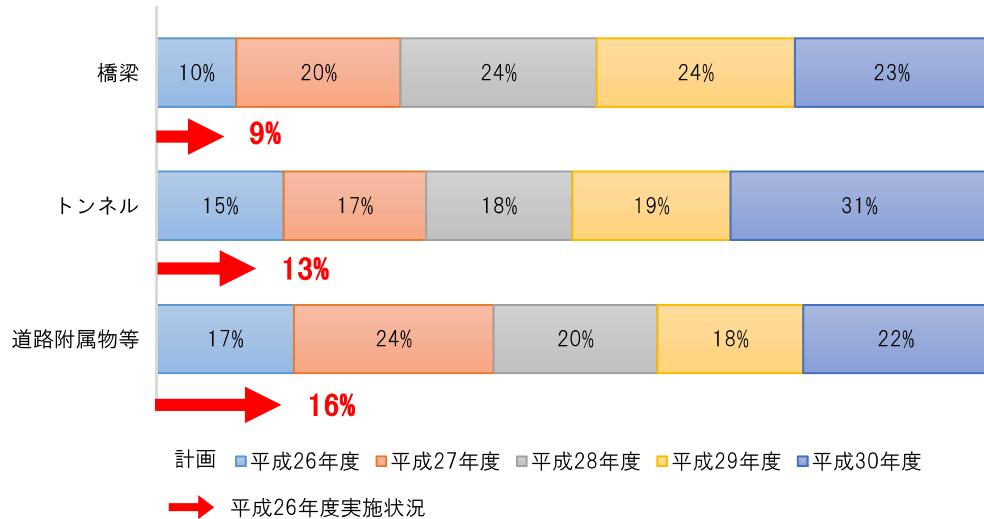
○ 道路附属物等

（単位：施設）

管理者	管理施設数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	11,934	1,381	12%
高速道路会社	11,643	2,320	20%
都道府県・政令市等	13,598	2,122	16%
市区町村	2,700	536	20%
合計	39,875	6,359	16%

H27.6 末時点

○点検実施状況



(2)都道府県別の点検実施状況

- 平成 26 年度の点検実施状況は、地域によって異なる状況です。

○点検実施数(全道路管理者)

都道府県名	橋梁	トンネル	道路附属物等
北海道	2,009	43	358
青森県	1,178	6	89
岩手県	1,258	60	78
宮城県	1,803	21	44
秋田県	922	30	46
山形県	1,145	22	42
福島県	1,521	34	64
茨城県	184	3	88
栃木県	792	1	127
群馬県	1,429	12	62
埼玉県	3,242	6	527
千葉県	608	57	301
東京都	1,176	11	341
神奈川県	1,276	56	490
新潟県	1,016	48	121
富山県	1,443	14	66
石川県	506	7	2
福井県	1,142	53	67
山梨県	797	11	65
長野県	2,721	40	53
岐阜県	2,852	30	108
静岡県	3,216	22	234
愛知県	3,788	21	459
三重県	1,359	112	222
滋賀県	1,193	5	40
京都府	1,294	54	56
大阪府	1,063	9	413
兵庫県	2,211	58	362
奈良県	285	17	129

都道府県名	橋梁	トンネル	道路附属物等
和歌山県	518	33	24
鳥取県	1,302	17	6
島根県	390	70	32
岡山県	1,721	57	66
広島県	3,263	78	255
山口県	1,557	27	52
徳島県	1,203	16	118
香川県	1,047	4	9
愛媛県	1,433	28	31
高知県	515	16	93
福岡県	1,961	57	171
佐賀県	534	15	68
長崎県	775	9	48
熊本県	1,200	22	138
大分県	1,359	68	92
宮崎県	781	49	40
鹿児島県	622	9	49
沖縄県	109	4	13
合計	63,719	1,442	6,359

(参考) 管理施設数(全道路管理者)

都道府県名	橋梁	トンネル	道路附属物等
北海道	31,114	480	2,895
青森県	7,137	52	322
岩手県	13,956	287	507
宮城県	12,881	119	539
秋田県	12,498	167	448
山形県	9,379	151	484
福島県	17,991	237	859
茨城県	14,833	68	671
栃木県	13,210	94	680
群馬県	15,393	138	628
埼玉県	20,147	82	1,553
千葉県	11,714	447	1,144
東京都	6,403	187	2,399
神奈川県	9,358	334	1,957
新潟県	23,420	412	1,433
富山県	12,663	118	749
石川県	9,437	146	470
福井県	10,046	266	433
山梨県	8,304	207	492
長野県	22,684	409	754
岐阜県	26,678	368	1,100
静岡県	30,626	428	1,457
愛知県	25,450	117	2,824
三重県	20,244	236	715
滋賀県	12,208	83	447
京都府	13,125	169	608
大阪府	11,021	113	2,857
兵庫県	30,240	379	2,114
奈良県	10,453	172	296
和歌山県	11,938	324	300
鳥取県	7,847	104	210

都道府県名	橋梁	トンネル	道路附属物等
島根県	14,581	321	371
岡山県	33,255	253	738
広島県	23,124	420	890
山口県	15,573	273	601
徳島県	12,501	181	403
香川県	8,066	51	434
愛媛県	13,088	351	569
高知県	13,694	394	342
福岡県	30,029	153	1,115
佐賀県	12,750	52	257
長崎県	10,097	208	215
熊本県	20,205	292	326
大分県	11,059	573	314
宮崎県	9,669	239	401
鹿児島県	10,697	174	328
沖縄県	2,709	49	226
合計	723,495	10,878	39,875

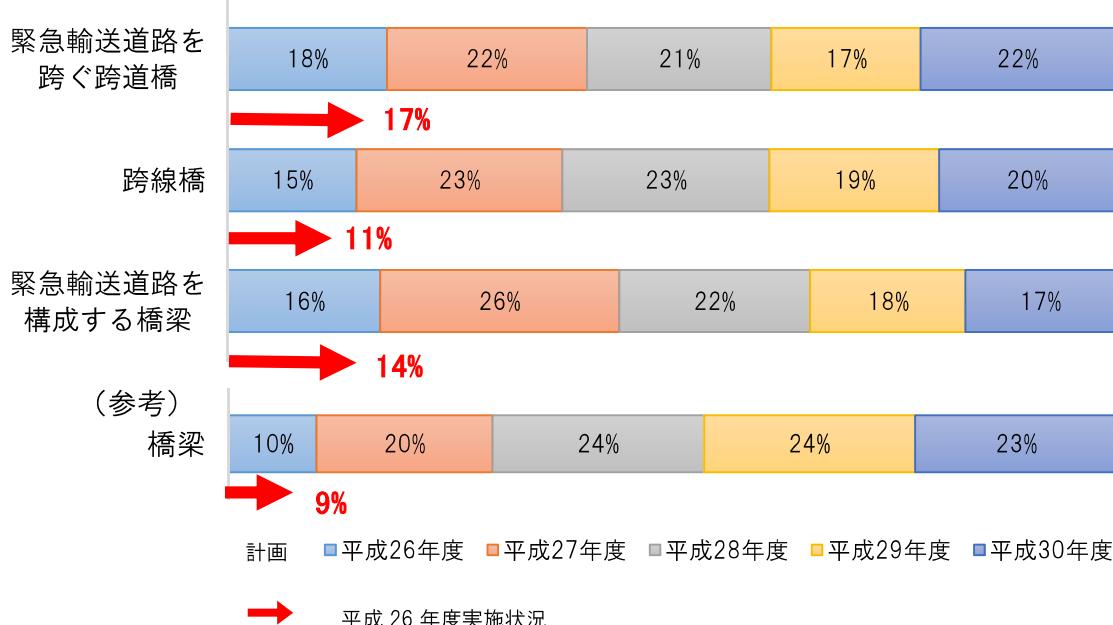
(3) 最優先で点検すべき橋梁

- 第三者被害の予防並びに路線重要性の観点から、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁については、最優先で点検を進めることとしており、それぞれ、2,185橋、1,022橋、17,406橋で、点検を実施しました。
- 点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁について、それぞれ、約17%、約11%、約14%と、いずれも、橋梁全体の点検実施率（約9%）を上回っています。

○ 最優先で点検すべき橋梁の点検実施状況《上段: 点検実施率 下段: 点検実施数》

管理者	緊急輸送道路を跨ぐ 跨道橋	跨線橋	緊急輸送道路を構成する 橋梁
国土交通省	23% (416)	19% (325)	15% (5,042)
高速道路会社	15% (708)	7% (77)	16% (3,555)
都道府県・政令市等	17% (441)	12% (400)	14% (8,359)
市区町村	15% (620)	7% (220)	13% (450)
合計	17% (2,185)	11% (1,022)	14% (17,406)

H27.6末時点



4. 点検結果（平成 26 年度）

（1）国土交通省

① 橋梁

- 国土交通省では、管理する橋梁 37,766 橋のうち、5,844 橋について点検を実施し、その結果は判定区分[※] I 2,787 橋、II 2,292 橋、III 763 橋、IV 2 橋となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 48%、II 39%、III 13%、IV 0.03% となります。
- 判定区分 III（早期に措置を講ずべき状態）については、建設経過年数が長くなるほど高くなる傾向にあり、建設後 30 年を過ぎると急増し、10% 超となっています。
- 緊急措置段階である判定区分 IV の橋梁については、速やかに緊急措置を実施したところです。

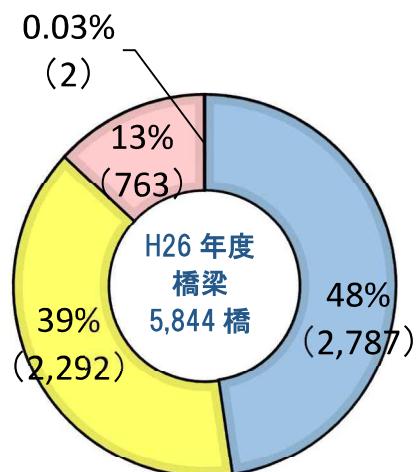
※ 判定区分 I：健全（構造物の機能に支障が生じていない状態）

判定区分 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）

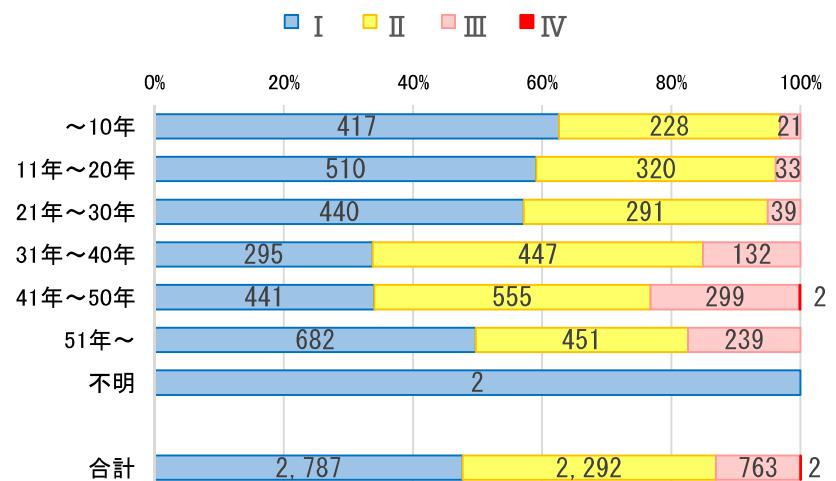
判定区分 III：早期措置段階（構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態）

判定区分 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）

○ 判定区分



○ 判定区分と建設経過年度



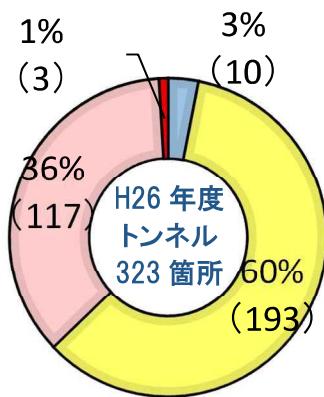
○ 判定区分 IV のリスト（橋梁）

施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置の内容
さかいだこせんきょう 堺田跨線橋	国道 47 号 (山形県)	1970	下フランジ及び支点上補剛材の一部が欠損。支承にも著しい腐食	仮受け材の設置
とくふつばし 徳仏橋	国道 9 号 (山口県)	1965	主桁端部のウェブ下部及び下フランジに孔食・破断が発生	仮受け材の設置

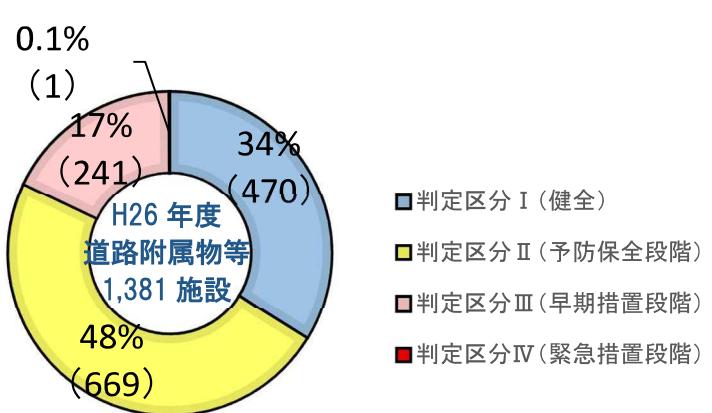
②その他の道路構造物

- 国土交通省では、管理するトンネル 1,459 箇所のうち、323 箇所について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 10 箇所、II 193 箇所、III 117 箇所、IV 3 箇所となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 3%、II 60%、III 36%、IV 1%となります。
- また、管理する道路附属物等 11,934 施設のうち、1,381 施設について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 470 施設、II 669 施設、III 241 施設、IV 1 施設となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 34%、II 48%、III 17%、IV 0.1%となります。
- 緊急措置段階である判定区分IVについては、速やかに緊急措置を実施したところです。

○ トンネル



○ 道路附属物等



○ 判定区分IVリスト(トンネル)

施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置の内容
かんのん 観音トンネル	一般国道 20 号 (山梨県)	1958	早期に落下の恐れのある覆工コンクリートのうき・剥離	はく落防止工の設置
つる 都留トンネル	一般国道 139 号 (山梨県)	1987	早期に落下の恐れのある覆工コンクリートのうき・剥離	はく落防止工の設置
まんざわ 万沢トンネル	一般国道 52 号 (山梨県)	1971	早期に落下の恐れのある覆工コンクリートのうき・剥離	はく落防止工の設置

○ 判定区分IVリスト(道路附属物等)

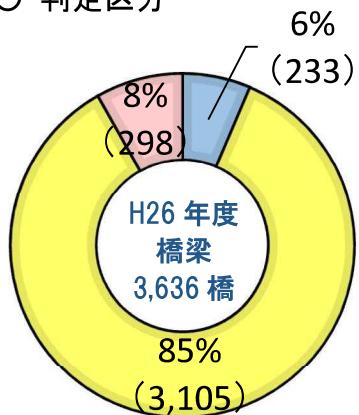
施設名	管理者名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置の内容
門型標識	一般国道 50 号 (栃木県)	1989	横梁及び横梁トラスに孔食	標識の撤去

(2) 高速道路会社

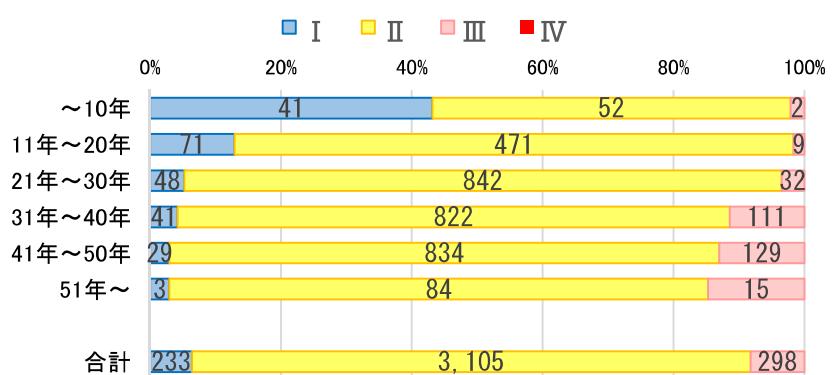
① 橋梁

- 高速道路会社では、管理する橋梁 23,077 橋のうち、3,636 橋について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 233 橋、II 3,105 橋、III 298 橋となり、判定区分IVはありませんでした。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 6%、II 85%、III 8%となります。
- 判定区分III（早期に措置を講すべき状態）については、建設経過年数が長くなるほど高くなる傾向にあり、建設後 30 年を過ぎると急増し、10%超となっています。

○ 判定区分



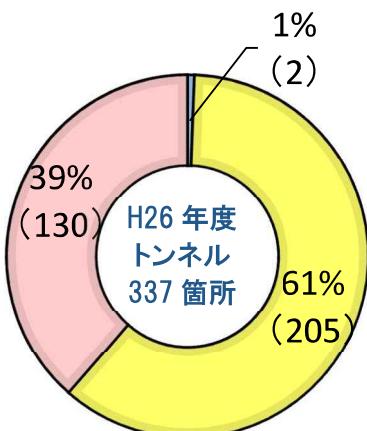
○ 判定区分と建設経過年度



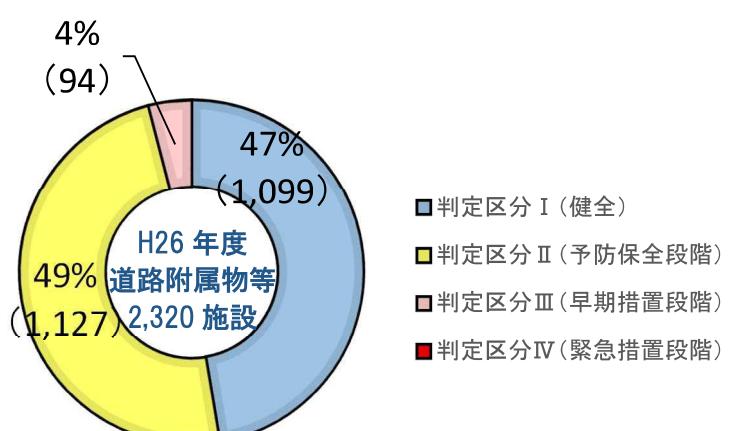
② その他の道路構造物

- 高速道路会社では、管理するトンネル 1,889 箇所のうち、337 箇所について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 2 箇所、II 205 箇所、III 130 箇所となりました。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 1%、II 61%、III 39%となります。
- また、管理する道路附属物等 11,643 施設のうち、2,320 施設について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 1,099 施設、II 1,127 施設、III 94 施設となりました。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 47%、II 49%、III 4%となります。
- ともに、判定区分IVはありませんでした。

○ トンネル



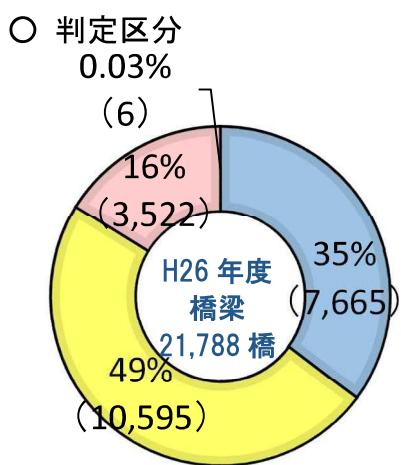
○ 道路附属物等



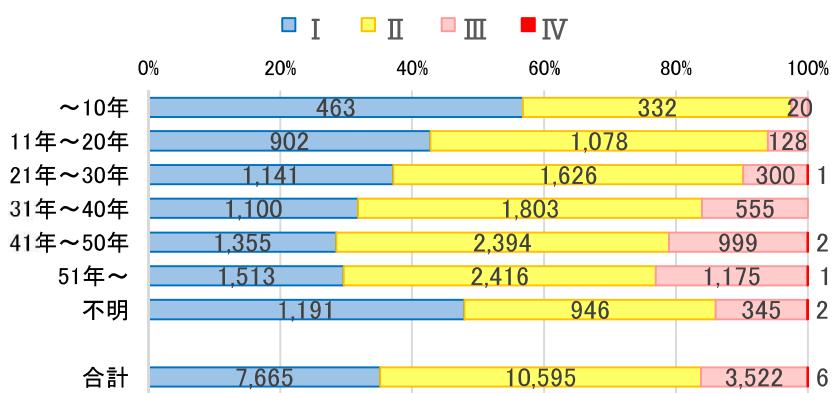
(3) 都道府県・政令市等

① 橋梁

- 都道府県・政令市等では、管理する橋梁 182,297 橋のうち、21,788 橋について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 7,665 橋、II 10,595 橋、III 3,522 橋、IV 6 橋となりました。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 35%、II 49%、III 16%、IV 0.03%となります。
- 判定区分III（早期に措置を講すべき状態）については、建設経過年数が長くなるほど高くなる傾向にあり、建設後40年を過ぎると、20%超となっています。
- 緊急措置段階である判定区分IVの橋梁については、速やかに緊急措置を実施したところです。（15頁参照）

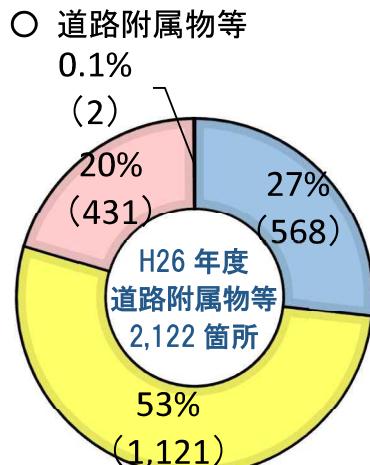
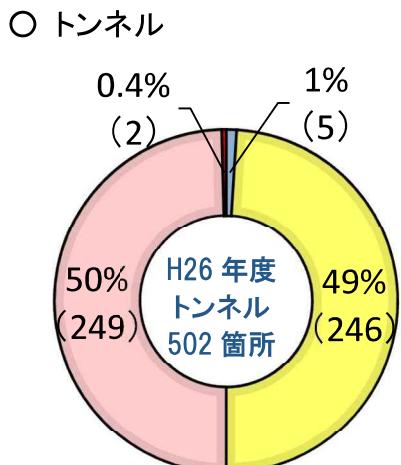


○ 判定区分と建設経過年度



② その他の道路構造物

- 都道府県・政令市等では、管理するトンネル 5,271 箇所のうち、502 箇所について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 5 箇所、II 246 箇所、III 249 箇所、IV 2 箇所となり、それぞれの割合は、I 1%、II 49%、III 50%、IV 0.4%となります。
- また、管理する道路附属物等 13,598 施設のうち、2,122 施設について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 568 施設、II 1,121 施設、III 431 施設、IV 2 施設となり、それぞれの割合は、I 27%、II 53%、III 20%、IV 0.1%となります。
- 緊急措置段階である判定区分IVのトンネル、道路附属物等については、速やかに緊急措置を実施したところです。（15頁参照）



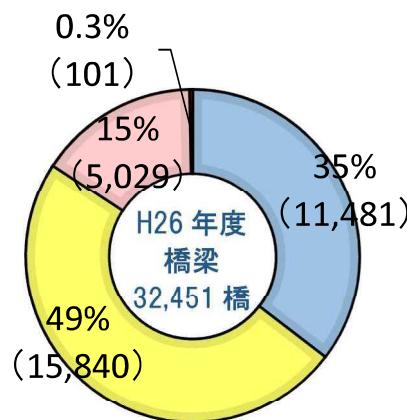
■ 判定区分 I (健全)
■ 判定区分 II (予防保全段階)
■ 判定区分 III (早期措置段階)
■ 判定区分 IV (緊急措置段階)

(4) 市区町村

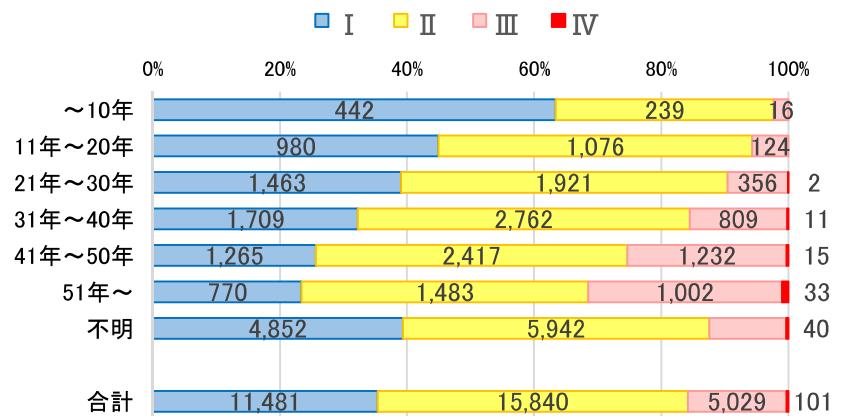
① 橋梁

- 市区町村では、管理する橋梁 480,355 橋のうち、32,451 橋について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 11,481 橋、II 15,840 橋、III 5,029 橋、IV 101 橋となりました。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 35%、II 49%、III 15%、IV 0.3% となります。
- 判定区分 III (早期に措置を講すべき状態) については、建設経過年数が長くなるほど高くなる傾向にあり、建設後 40 年を過ぎると、20% 超となっています。
- 緊急措置段階である判定区分 IV の橋梁については、速やかに緊急措置を実施したところです。 (16 頁参照)

○ 判定区分



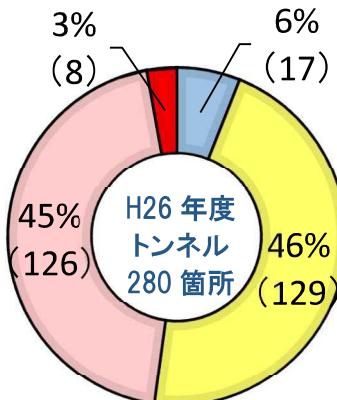
○ 判定区分と建設経過年度



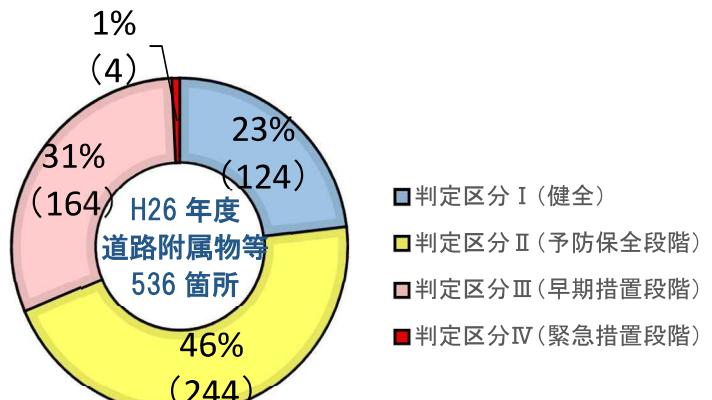
② その他の道路構造物

- 市区町村では、管理するトンネル 2,259 箇所のうち、280 箇所について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 17 箇所、II 129 箇所、III 126 箇所、IV 8 箇所となりました。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 6%、II 46%、III 45%、IV 3% となります。
- また、管理する道路附属物等 2,700 施設のうち、536 施設について点検を実施し、その結果は、判定区分 I 124 施設、II 244 施設、III 164 施設、IV 4 施設となりました。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 23%、II 46%、III 31%、IV 1% となります。
- 緊急措置段階である判定区分 IV のトンネル、道路附属物等については、速やかに緊急措置を実施したところです。 (22 頁参照)

○ トンネル



○ 道路附属物等



(5) 地方公共団体の判定区分IVのリスト

- 都道府県・政令市等において、緊急措置段階である判定区分IVの施設は、橋梁6橋、トンネル2箇所、道路附属物等2施設でした。
- 市区町村においては、緊急措置段階である判定区分IVの施設は、橋梁101橋、トンネル8箇所、道路附属物等4施設でした。
- なお、これらについては、いずれも緊急措置を実施しています。

○ 都道府県・政令市等の判定区分IVのリスト

【橋梁】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
青森県	瀬戸子橋	国道280号	不明	歩道部の主桁、横桁の腐食	通行止め(歩道部)
埼玉県	柳田橋	県道飯能寄居線	不明	橋台基礎が洗掘により浸食	洗掘箇所の間詰め
埼玉県	神流川橋	県道中津川三口停車場線	1965	主桁の腐食、防食機能の劣化、床版のはく離・鉄筋露出等	交通規制(路肩)
埼玉県	町屋橋	県道加須北川辺線	1950	床版の剥離・鉄筋露出	床版交換
浜松市	みのわ橋	市道和合100号線	1986	木製床版の腐食	通行止め
浜松市	下道橋	市道湖東55号線	1974	木製床版の腐食	通行止め

【トンネル】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
埼玉県	寄居トンネル	国道140号	1998	覆工コンクリートの剥落	コンクリート片叩き落とし
埼玉県	風呂トンネル	国道140号	1997	覆工コンクリートの剥落	コンクリート片叩き落とし

【道路附属物等】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
埼玉県	坂の下歩道橋	国道463号	1969	主桁の変形・欠損、破断	通行止め
堺市	門型標識	府道大阪中央環状線	不明	標識板取付部のナットの脱落	ナット取付

○ 市区町村の判定区分IVのリスト

【橋梁】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
釧路市 (北海道)	ポンチノミ橋 ^{ぱんちのみばし}	市道風連別馬 主来線	1980	主桁の破断・腐食、床版の抜け落ち、橋台の変形・腐食	通行止め
釧路市 (北海道)	乳呑橋 ^{ちのみばし}	市道風連別馬 主来線	1958	防護柵の破断、橋台の鉄筋露出	通行止め
夕張市 (北海道)	大黒橋 ^{だいこくばし}	市道登川住宅 線	1960	上部工のコンクリートの剥離、鉄筋の露出・さびの発生	通行止め
北広島市 (北海道)	広葉陸橋 ^{こうようりくばし}	市道北広島幹 線緑道	1973	橋脚のひび割れ	断面修復等
松前町 (北海道)	ブリマ橋 ^{ぱし}	町道白神山の 上線	1968	主桁の腐食	通行止め
松前町 (北海道)	大沢橋 ^{おおさわきょう}	町道大沢山の 上線	1951	上部工のコンクリートの剥離、鉄筋の露出・さびの発生	通行止め
松前町 (北海道)	原口1号橋 ^{はらぐち ごうばし}	町道原口沢町 3号線	1942	主桁の腐食	通行止め
大船渡市 (岩手県)	井戸洞1号橋 ^{いどぼら ごうばし}	市道井戸洞線	不明	主桁・床版の腐食、破断	通行止め
大船渡市 (岩手県)	黒森沢3号橋 ^{くろもりさわ ごうばし}	市道黒森沢2 号線	不明	床版の腐食、破断	通行止め
大船渡市 (岩手県)	吉峠橋 ^{ごとうとうきょう}	市道古峠線	不明	床版の抜け落ち	通行止め
大船渡市 (岩手県)	吉峠3号橋 ^{ごとうとう ごうばし}	市道古峠線	不明	床版の破損、漏水、抜け落ち	通行止め
奥州市 (岩手県)	下鴨ヶ崎橋 ^{しもかもがさきばし}	市道梨ノ木線	1976	床板のひび割れ、剥離、鉄筋露出	通行止め
奥州市 (岩手県)	天土橋 ^{あまつちばし}	市道天土線	1954	橋台の変形・欠損、橋脚の洗堀	通行止め
山田町 (岩手県)	堤橋 ^{つつみばし}	町道勝山・山内 線	不明	床板の変形と欠損、路面の凹凸	通行止め
山田町 (岩手県)	永楽橋 ^{えいらくばし}	町道海岸線	不明	主桁と床版のコンクリート剥離、 鉄筋露出	通行止め
気仙沼市 (宮城県)	馬籠橋 ^{まごめばし}	市道上野旧県 道線	1963	主桁・床版の剥離・鉄筋露出、下 部構造の剥離	通行止め

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的内容	緊急措置内容
名取市 (宮城県)	かわうちさわばし 川内沢橋	市道笠島中道 線	1983	主桁のひびわれ、剥離、鉄筋露 出	通行規制(片側)
大崎市 (宮城県)	なのかまち ごうばし 七日町1号橋	市道第一小前 線	1919	主桁のひびわれ	通行止め
亘理町 (宮城県)	かみやちきたばし 上野地北橋	町道下新道上 野地線	1966	顕著な橋台の傾斜	通行止め
亘理町 (宮城県)	みなみなかばし 南中橋	町道吉田浜南 線	1990	主桁の消失、直角方向のずれ	通行止め
秋田市 (秋田県)	よもぎだはし 蓬田橋(2)	市道蓬田1号 線	不明	主桁(木製電柱活用)の折れ	通行止め
能代市 (秋田県)	げだひら ごうきょう 下田平2号橋	市道上ノ野川 端線	1969	下部エコンクリートの欠損	通行止め
男鹿市 (秋田県)	うまかわ ごうきょう 馬立場一号 橋	市道仁井沢開 線	1953	鋼部材の腐食、破断	通行止め (普通車以上)
湯沢市 (秋田県)	かわいばし 川井橋	市道中山・小渕 ヶ沢線	1966	橋脚コンクリートのひび割れ	通行規制(6t)
湯沢市 (秋田県)	おやすばし 小安橋	市道寒沢線	1962	鋼部材の著しい腐食と床版の変 状の発生	通行止め
北秋田市 (秋田県)	せんと いしはし 仙戸石橋	市道仙戸石線	1965	橋台の背面の土砂の崩落	通行止め
北秋田市 (秋田県)	いえ した ごうきょう 家の下2号橋	市道綴子家の 下線	1978	橋脚の亀裂	通行規制(6t)
北秋田市 (秋田県)	ねっこばし 根子橋	市道根子線	1975	床版のひび割れ	通行規制(片側)
北秋田市 (秋田県)	まえやまばし 前山橋	市道打当前山 線	1982	床版の漏水、浮き	通行規制(片側)
鶴岡市 (山形県)	むかいだはし 向田橋	市道木野俣線	1962	一部主桁の一部剥離、鉄筋露出	通行規制(片側)
酒田市 (山形県)	みやうちばし 宮内橋	市道宮内3号 線	1968	一部主桁の腐食	通行止め
酒田市 (山形県)	はやつかばし 早塚橋	市道手蔵田久 保田線	1969	一部主桁の腐食	通行止め
常陸大宮市 (茨城県)	103-2号橋	市道 1-3 号線	不明	主桁端部の断面欠損	通行規制(14t)

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
筑西市 (茨城県)	2B-114-1号橋	市道下2B-114号線	不明	橋脚のはく落、ひび割れ	通行規制(1.5t)
栃木市 (栃木県)	りょうめいばし両明橋	市道O97号線	1934	主桁(支点部・示間中央部)の剥離、鉄筋露出、腐食	断面修復等 通行規制(5t)
栃木市 (栃木県)	あづまばし吾妻橋	市道O156号線	1938	主桁(支点部・示間中央部)の剥離、鉄筋露出、腐食	通行規制(2t)
嵐山町 (埼玉県)	かみたかしろばし上高城橋	町道将軍沢92号線	1956	橋台の亀裂、背面土砂流出による陥没	通行止め
小川町 (埼玉県)	こうきょう201号橋	町道2006号線	不明	木製主桁の腐食	通行止め
小川町 (埼玉県)	こうきょう207号橋	町道2238号線	不明	木製主桁の腐食	通行止め
ときがわ町 (埼玉県)	かけやばし掛谷橋	町道都1643号線	1960	基礎部洗掘、接道部欠落	通行止め
皆野町 (埼玉県)	かみせきざわはし上関沢橋	町道国神119号線	不明	木製主桁及び横桁の腐食	通行止め
皆野町 (埼玉県)	こうはし132-1号橋	町道国神132号線	不明	木製主桁及び横桁の腐食、破断、土台部滅失	通行止め
皆野町 (埼玉県)	こうはし140-1号橋	町道国神140号線	不明	木製主桁の腐食及び土台部洗掘	通行止め
皆野町 (埼玉県)	こうはし35-2号橋	町道三沢35号線	不明	木製主桁及び横桁の腐食	通行止め
皆野町 (埼玉県)	あさまはし浅間橋	町道三沢84号線	不明	木製主桁及び横桁の腐食	通行止め
東秩父村 (埼玉県)	くまのはし熊野橋	村道2034号線	不明	床版の腐食、大きな穴あり	通行止め
東秩父村 (埼玉県)	やなぎさわばし柳沢橋	村道3052号線	不明	床版の腐食、大きな穴あり	通行止め
東秩父村 (埼玉県)	ほそくばし細久保橋	村道4164号線	不明	木製床版の腐食	通行止め
柏市 (千葉県)	だいいちながれやまかいどう第一流山街道跨線道路橋	市道01066号線	1971	主桁・下部構造の剥離・鉄筋露出、及びゲルバー部の疲労損傷	仮受け材の設置
九十九里町 (千葉県)	りゅうくうばし龍宮橋	町道1-1号線	1959	主桁・支承の著しい腐食	通行規制(10t)

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
九十九里町 (千葉県)	上りのぼり 西野橋	町道 1005 号線	1959	支承の著しい腐食	通行規制(10t)
九十九里町 (千葉県)	やまの 山の神橋	町道 4081 号線	1975	支承の著しい腐食	通行規制(10t)
国分寺市 (東京都)	にしこくぶんじんじんどう 西国分寺人道 橋	市道中 109 号 線	1970	鋼主桁端部の腐食による断面欠 損を確認	溶接補強
小笠原村 (東京都)	むめいきょう 無名橋	村道奥村二号 線	不明	主桁部にコンクリート剥離および 鉄筋露出が発生	通行規制(8t)
小笠原村 (東京都)	もとはし 元橋	村道沖村一号 線	不明	主桁部にコンクリート剥離および 鉄筋露出が発生	通行規制(8t)
阿賀町 (新潟県)	あまばたばし 沼端橋	町道村木沼端 線	不明	基礎のフーチング下面に達する 著しい洗掘	通行止め
阿賀町 (新潟県)	つなぎ ますたに ごう 綱木増谷2号 橋	町道綱木増谷 2号線	不明	橋桁(H鋼)全体が著しい腐食	通行止め
高岡市 (富山県)	むめいきょう 無名橋(938)	市道矢部小伊 勢領線	不明	主桁の鉄筋露出	通行止め
松本市 (長野県)	やくばし 矢久橋	市道召田旧道 1号線	1950	主桁・横桁の剥離と鉄筋露出、 床版の変色と劣化	通行止め
松本市 (長野県)	しましまだに ごうきょう 島々谷5号橋	市道島々5号 線	1965	上部構造の腐食、下部構造の変 形、欠損、支承の機能障害	通行止め
松本市 (長野県)	ゆがわ こうばし 湯川1号橋	市道沢渡 2 号 線	1935	上部構造の腐食、支承の機能障 害	通行規制(4t)
中野市 (長野県)	むかいごんげんのきばし 向権現木橋	市道高丘 6 号 線	1960	伸縮遊間の異常、地覆剥離	通行規制(2t)
下呂市 (岐阜県)	ひがしうえ だ ごう 東上田8号 1号橋	市道東上田8 号線	不明	木橋の腐食	通行止め
揖斐川町 (岐阜県)	おりもとばし 折本橋	町道春日折本 線	1961	主桁、下部工の断面欠損	通行止め
川辺町 (岐阜県)	べつしょばし 別所橋	町道口神坂線	不明	橋脚の破損	通行止め
川辺町 (岐阜県)	たかのばし 高野橋	町道竹之腰線	不明	木製主桁の腐食	通行止め
川辺町 (岐阜県)	みのうちほらばし 箕打洞橋	町道寺前線	不明	主桁、橋脚のひび割れ	通行止め

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
掛川市 (静岡県)	無名橋403	市道大淵317号線	不明	主桁の剥離・鉄筋露出	通行止め
御前崎市 (静岡県)	宇洞橋	市道1753号線	1965	橋脚の傾斜(洗掘)	通行止め
豊田市 (愛知県)	石坂橋1	市道大原線	不明	木橋主桁・床板の腐朽、主桁の断面欠損	通行止め
豊田市 (愛知県)	無名橋45	市道千鳥中金線	不明	主桁の腐食、床版の腐食による断面欠損	通行止め
南知多町 (愛知県)	港橋(2)	町道5159号線	1922	主桁の剥離・鉄筋露出、鉄筋の腐食・破断	通行止め (軽車両を除く)
米原市 (滋賀県)	丹生橋	市道三吉枝折線	1964	主桁、横構、床版、支承の腐食	仮受け材の設置
池田市 (大阪府)	今井水路7号橋	市道住吉第10号線	不明	床版拡幅部の鉄筋露出及び腐食	通行規制 (床版拡幅部)
尼崎市 (兵庫県)	第123号橋	市道大庄第104号線	不明	主桁のコンクリート剥離・鉄筋露出	覆工板の設置
尼崎市 (兵庫県)	第631号橋	市道瓦宮23号大船線	不明	主桁のコンクリート剥離・鉄筋露出	敷鉄板の設置
高砂市 (兵庫県)	谷川橋	市道小松原・曾根幹線道路	1972	補綱桁・横桁に断面欠損を伴う腐食	通行止め
佐用町 (兵庫県)	鷺谷橋	町道公民館裏道線	1963	木橋の支承(木材)の著しい腐食	通行止め
串本町 (和歌山県)	和深跨線橋	町道下地東地平見線	1980	主桁、横桁、橋脚等の腐食、断面欠損	通行止め
三好市 (徳島県)	弓木橋	市道旧松舟線	1963	主桁、支承部の腐食、床版鉄筋露出	通行止め
佐那河内村 (徳島県)	馬谷橋	村道根郷開拓線	1954	主桁の板厚減少、断面欠損	仮受け材の設置 通行規制(普通車以上)
佐那河内村 (徳島県)	大田原5号橋	村道大田原線	不明	主桁の中央部にひびわれ	仮受け材の設置 通行規制(普通車以上)
美波町 (徳島県)	中田2号橋	町道由岐田井2号線	不明	床版ひび割れ	通行止め
四国中央市 (愛媛県)	静進橋	市道江之元海岸線	1967	主桁PC鋼材の断面減少	通行規制(10t)

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
室戸市 (高知県)	りょうえいばし ほどう 両栄橋歩道	市道室津浮津 線	1935	主桁、横桁等の腐食	通行止め
須崎市 (高知県)	みやの こううち いのう 宮ノ川内15号 線1号橋	市道宮ノ川内 15号線	不明	木橋・上部構造の著しい腐食	通行止め
須崎市 (高知県)	せん い こうせん こう 勢井4号線1号 橋	市道勢井4号 線	1994	下部工の移動沈下による落橋	通行止め
須崎市 (高知県)	おおうら こうせん こう 大浦6号線2号 橋	市道大浦6号 線	不明	木橋・上部構造の腐食、床版抜け落ち、下部工(石積)の崩壊	通行止め
八女市 (福岡県)	いしがつぼ こうばし 石ヶ坪1号橋	市道豊福立山 線	不明	石橋の石積部の欠損、抜け落ち、ひびわれ	通行規制(路肩)
大任町 (福岡県)	いまとうばし 今任橋	町道上今任・向 田線	1982	橋脚の橋座のひびわれ 支承本体の傾き	通行規制(4t) 通行規制(片側)
神埼市 (佐賀県)	しんしゅくはし 新宿橋	市道新宿・上黒 井線	1955	主桁の鉄筋露出を確認、かぶり 不足等による変状	通行規制(2t)
五島市 (長崎県)	うちやみ こうばし 内閣2号橋	市道福江24号 線	不明	鋼主桁端部の板厚減少、孔食 鋼製支承の腐食	通行止め
阿蘇市 (熊本県)	ねごりばし 尾篠橋	市道黒川線	1967	橋脚のパイルベントに水平、鉛 直方向のひび割れ	通行規制(2t)
阿蘇市 (熊本県)	しも こ の ばし 下小野橋	市道狩尾萱原 4号線	1963	橋台の堅壁前面(沓座部)に剥 離・鉄筋露出	通行止め
御船町 (熊本県)	よつのみやはし 四宮橋	町道落合浄光 寺線	1934	桁底版部の剥離・鉄筋露出 径間部の鉄筋腐食	通行規制(3t)
津久見市 (大分県)	ふくやまばし 福山橋	市道岩屋線	1936	床版に広範囲の剥離・鉄筋露出 及びうきが発生	通行規制(2t)
津久見市 (大分県)	ひじろばし 日代橋	市道福良網代 1号線	1962	床版に広範囲の鉄筋露出、主桁 に層状鑄による断面減少が発生	通行止め
津久見市 (大分県)	ひじろ ほどうきょう 日代歩道橋	市道福良網代 1号線	1962	床版に広範囲の点鑄、主桁に層 状鑄による断面減少、腐食膨張	通行止め
伊佐市 (鹿児島県)	ほうがの ばし 芳ヶ野橋	市道井立田上 場線	1958	PC鋼線の破断	通行止め
薩摩川内市 (鹿児島県)	たうみばし 田海橋	市道小路線	不明	上部工の漏水跡、うき、鉄筋露 出等	通行止め
龍郷町 (鹿児島県)	たまさと こう こう 玉里1号3号 橋	町道玉里1号 線	1980	頂版下面の主筋、配力筋の孔食 による断面欠損	通行止め

【トンネル】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
宮古市 (岩手県)	花原市トンネル	市道花原市作見内線	1935	覆工コンクリートのひび割れ	通行止め
奥州市 (岩手県)	増沢トンネル	市道増沢高堂線	1957	覆工及び背面地山の崩落	通行止め
君津市 (千葉県)	奥米3号隧道	市道奥米、廻田線	不明	激しい崩落、崩落した岩の堆積	通行止め
君津市 (千葉県)	岩の上隧道	市道坂畠・草川原線	不明	激しい崩落、崩落した岩の堆積	通行止め
上郡町 (兵庫県)	本宮トンネル	町道安室ダム3号線	1991	覆工コンクリートの剥離	通行止め
田辺市 (和歌山県)	蓬坂隧道	市道近露福定線	1945	覆工コンクリートのひび割れ	通行止め
田辺市 (和歌山県)	大塔線1号トンネル	市道大塔線	1956	在来工法トンネルの素掘り区間ににおける開口亀裂、露岩のうき	通行止め
鬼北町 (愛媛県)	高研隧道	町道日向谷線	1928	覆工コンクリートのはく落	通行止め

【道路附属物等】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
成田市 (千葉県)	道路情報提供装置	市道浅間門前線	1984	標識板に滯水による著しい腐食	標識板の滯水解消
南箕輪村 (長野県)	桜香丘歩道橋	村道5号線	1982	横断歩道橋部分裾隠し板を止めているボルトナットの緩み	ボルトナット取付・締め直し、接着剤塗布
長野市 (長野県)	道路標識	市道朝陽373号線	不明	支柱基部固定アンカーボルトの破断	アンカーボルト更新
和歌山市 (和歌山県)	宮前歩道橋	市道宮前52号線	1982	階段、高欄等の腐食ならびに防食機能の劣化	通行止め

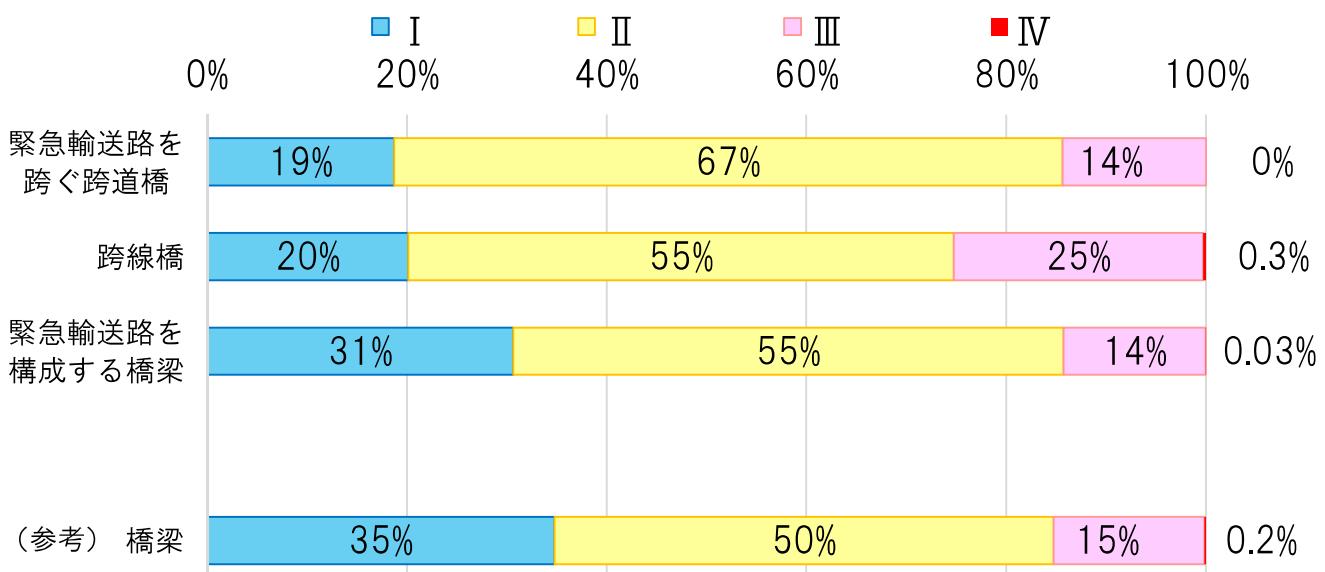
(6) 最優先で点検すべき橋梁

- 緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋については 2,185 橋の点検を実施し、その結果は、判定区分 I 409 橋、II 1,462 橋、III 314 橋となりました。なお、判定区分 IV はありませんでした。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 19%、II 67%、III 14%となります。
- 跨線橋については 1,022 橋の点検を実施し、その結果は、判定区分 I 206 橋、II 558 橋、III 255 橋、IV 3 橋となりました。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 20%、II 55%、III 25%、IV 0.3%となります。
- 緊急輸送道路を構成する橋梁については 17,406 橋の点検を実施し、その結果は、判定区分 I 5,336 橋、II 9,588 橋、III 2,477 橋、IV 5 橋となりました。
なお、判定区分のそれぞれの割合は、I 31%、II 55%、III 14%、IV 0.03%となります。
- 緊急又は早期に修繕などの措置が必要である割合は、跨線橋が 25%と橋梁全体の割合 (15%) を大きく上回っています。

○ 最優先で点検すべき橋梁の点検結果《上段:判定区分割合 下段:点検実施数》

判定区分	判定区分 I (健全)	判定区分 II (予防保全段階)	判定区分 III (早期措置段階)	判定区分 IV (緊急措置段階)
緊急輸送道路を 跨ぐ跨道橋	19% (409)	67% (1,462)	14% (314)	0% (0)
跨線橋	20% (206)	55% (558)	25% (255)	0.3% (3)
緊急輸送道路を 構成する橋梁	31% (5,336)	55% (9,588)	14% (2,477)	0.03% (5)
(参考) 橋梁	35% (22,166)	50% (31,832)	15% (9,612)	0.2% (109)

H27.6 末時点



○最優先で点検すべき橋梁の判定区分IVのリスト(再掲)

【跨線橋】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
国土交通省 (山形県)	さかいだこせんきょう 堺田跨線橋	国道 47 号	1970	下フランジ及び支点上補剛材の一部が欠損。支承にも著しい腐食	仮受材の設置
柏市 (千葉県)	だいいちながれやまかいどう 第一流山街道 こせんどうきょう 跨線道路橋	市道 01066 号 線	1971	主桁・下部構造の剥離・鉄筋露出、及びゲルバー一部の疲労損傷	仮受材の設置
串本町 (和歌山県)	わぶかこせんきょう 和深跨線橋	町道下地東地 平見線	1980	主桁、横桁、橋脚等の腐食、断面欠損	通行止め

【緊急輸送道路を構成する橋梁】

管理者	施設名	路線名	建設年	損傷の具体的な内容	緊急措置内容
国土交通省 (山形県)	さかいだこせんきょう 堺田跨線橋	国道 47 号 (山形県)	1970	下フランジ及び支点上補剛材の一部が欠損。支承にも著しい腐食	仮受材の設置
国土交通省 (山口県)	とくふつばし 徳仏橋	国道 9 号 (山口県)	1965	主桁端部のウェブ下部及び下フランジに孔食・破断が発生	仮受材の設置
青森県	せんだいばし 瀬戸子橋	国道 280 号	不明	歩道部の主桁、横桁の腐食	通行止め(歩道部)
埼玉県	やなぎだばし 柳田橋	県道飯能寄居 線	不明	橋台基礎が洗掘により浸食	洗掘箇所の間詰め
埼玉県	まちやばし 町屋橋	県道加須北川 辺線	1950	床版の剥離・鉄筋露出	床版交換

5. 直轄診断

- 地方公共団体への支援策の一つとして、緊急かつ高度な技術力を要する可能性が高い橋梁について、「直轄診断※」を平成 26 年度に試行的に実施しました。
- 直轄診断を実施した橋梁については、各道路管理者からの要請を踏まえ、平成 27 年度より修繕代行事業や大規模修繕・更新補助事業に着手されています。
- 平成 27 年度については、3施設の直轄診断を実施しています。

○ 平成 26 年度直轄診断実施箇所と診断結果概要

橋梁名	市町村名	橋長(m)	診断結果概要
三島大橋	三島町 (福島県)	131	アーチにおける継ぎ手部の高力ボルトについて、ゆるみ・脱落しているものが多数発見
大前橋	嬬恋村 (群馬県)	73	床版、高欄部等におけるひびわれ部から水が内部に侵入し、鉄筋の腐食が進行 なお、大型車通行規制の解除を行うためには架替が必要
大渡ダム 大橋	仁淀川町 (高知県)	444	メインケーブルの防食部の腐食が進行し、内部のケーブル索線が剥き出し状態



緊急性・難易度を踏まえて対応

平成 27 年度

- 三島大橋、大渡ダム大橋 修繕代行事業に着手
- 大前橋 大規模修繕・更新補助事業に着手

○ 平成 27 年度直轄診断実施箇所

平成 27 年度

- 沼尾シェッド (管理者:下郷町(福島県))
- 猿飼橋 (管理者:十津川村(奈良県))
- 呼子大橋 (管理者:唐津市(佐賀県))

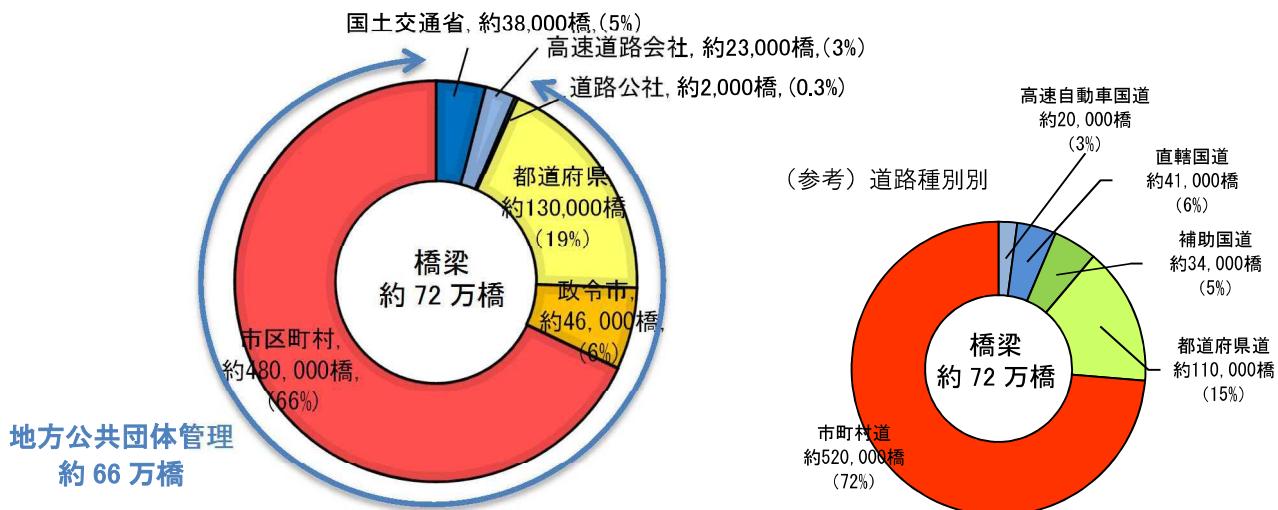
※直轄診断:「橋梁、トンネル等の道路施設については、各道路管理者が責任を持って管理する」という原則の下、それでもなお、地方公共団体の技術力等に鑑みて支援が必要なもの（複雑な構造を有するもの、損傷の度合いが著しいもの、社会的に重要なもの、等）に限り、国が地方整備局、国土技術政策総合研究所、国立開発研究法人土木研究所の職員で構成する「道路メンテナンス技術集団」を派遣し、技術的な助言を行うもの。

参考1 橋梁の現状

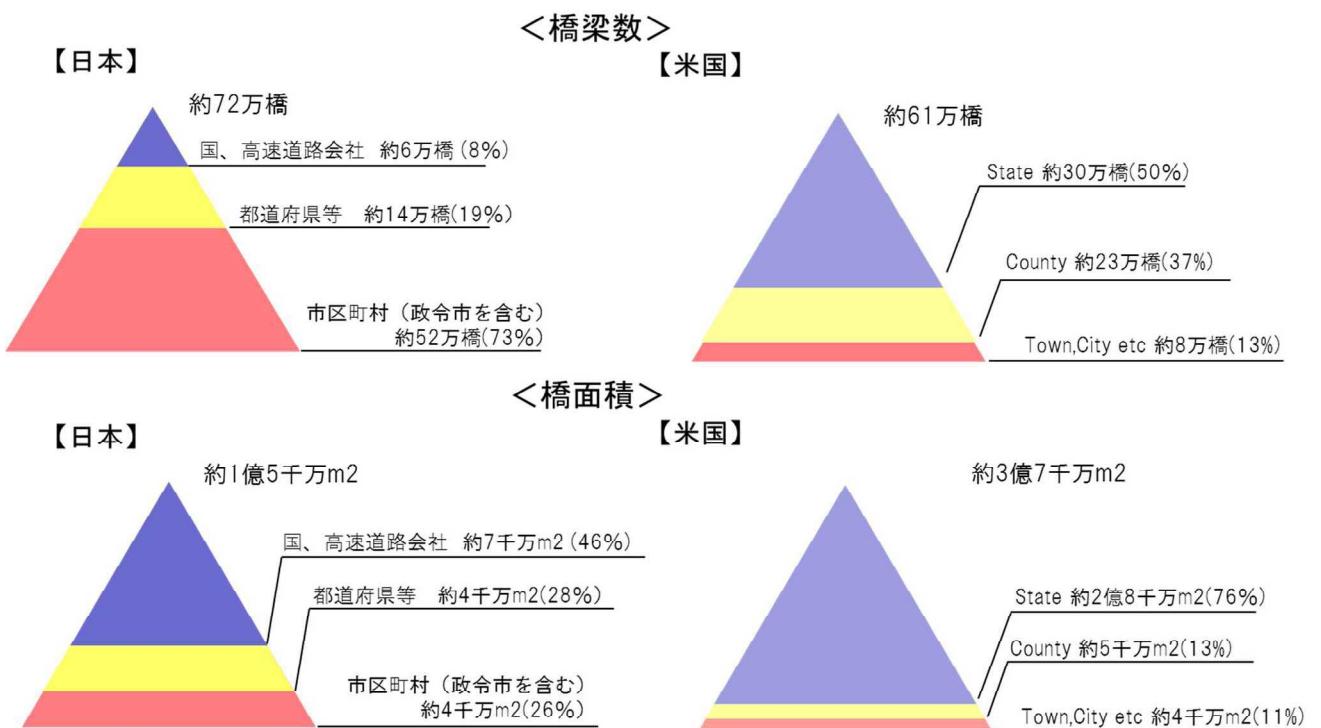
1. 管理者別の橋梁数、橋面積等

- 我が国には橋梁が、約72万橋あり、このうち、地方公共団体が管理する橋梁が約66万橋と全体の9割以上を占めています。これは米国に比較すると、非常に多くなっています。

○ 道路管理者別



（参考）橋梁数、橋面積に関する米国との比較



出典)日本 道路局調べ(H26.12時点)

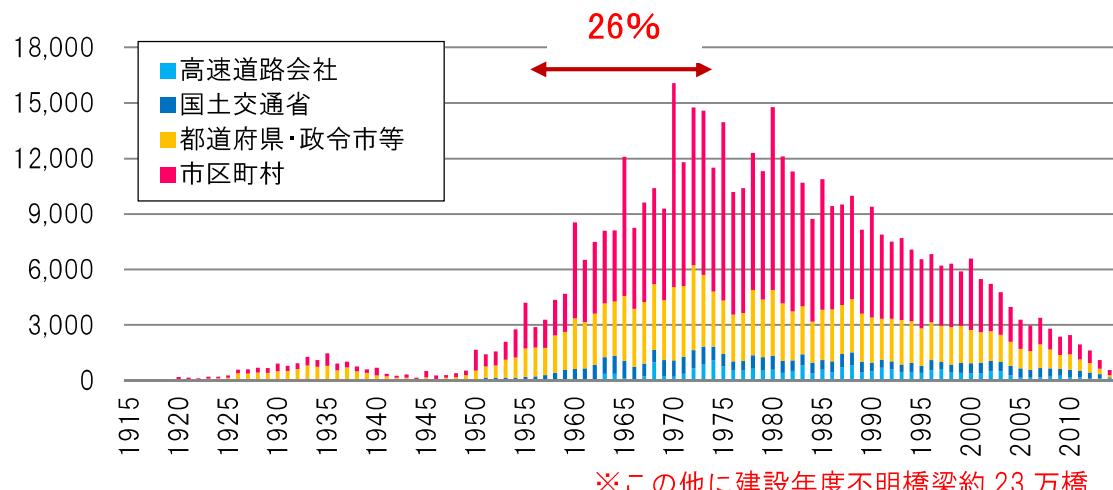
米国 FHWA(Federal Highway Administration)ホームページ (2014.12時点)

※StateにはFederal(約1万橋)を含む

2. 建設年度別の橋梁数

- 建設年度別の橋梁数の分布を見ると、昭和30年から50年にかけて建設されたものが約26%と多くなっています。
- 建設後50年を経過した橋梁の割合は、現在は約18%ですが、10年後には約42%に急増します。特に橋長15m未満の橋梁では、約半数が建設後50年を経過します。
- この他にも建設年度が不明の道路橋が全国で約23万橋あり、これらの大半が市区町村管理の橋長15m未満の橋梁です。

○建設年度別橋梁数



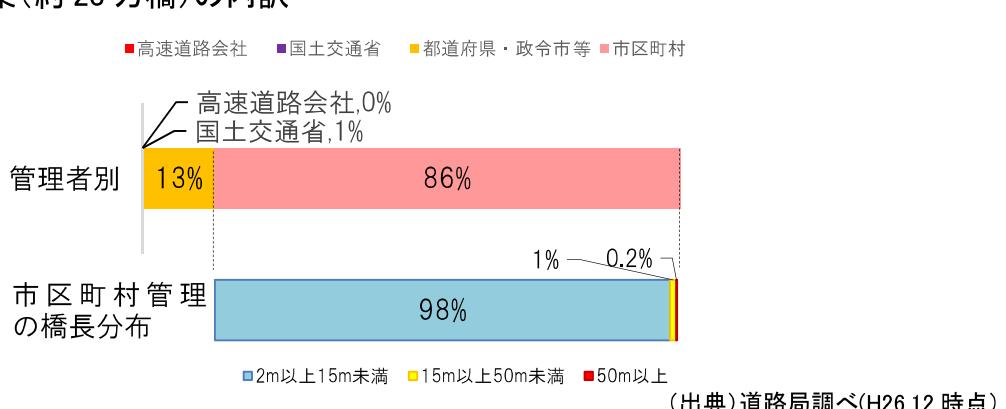
(出典)道路局調べ(H26.12時点)

○建設後50年を経過した橋梁の割合



(出典)道路局調べ(H26.12時点)

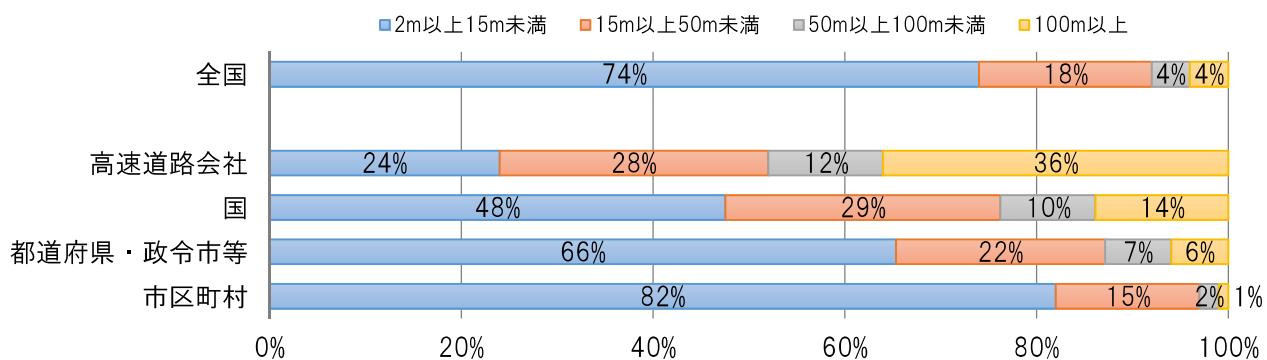
○建設年度不明橋梁(約23万橋)の内訳



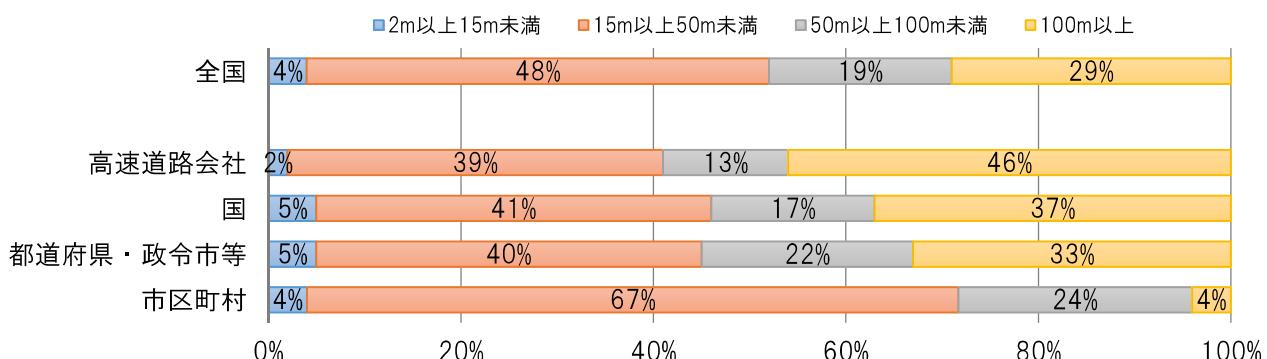
3. 管理者別の橋長分布

- 橋長 50m 以上の橋梁の割合は全体では約 8%ですが、高速道路会社で約 48%、国土交通省で約 24% である一方、市区町村では約 3% と管理者によって大きく異なっています。
- 市区町村が管理する橋梁の 80% 以上が橋長 15m 未満です。一方、最優先で点検すべきとされている緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋や跨線橋では、市区町村が管理する橋梁の 80% 以上が、橋長 15m 以上であり、市区町村にとって大規模なものとなっています。

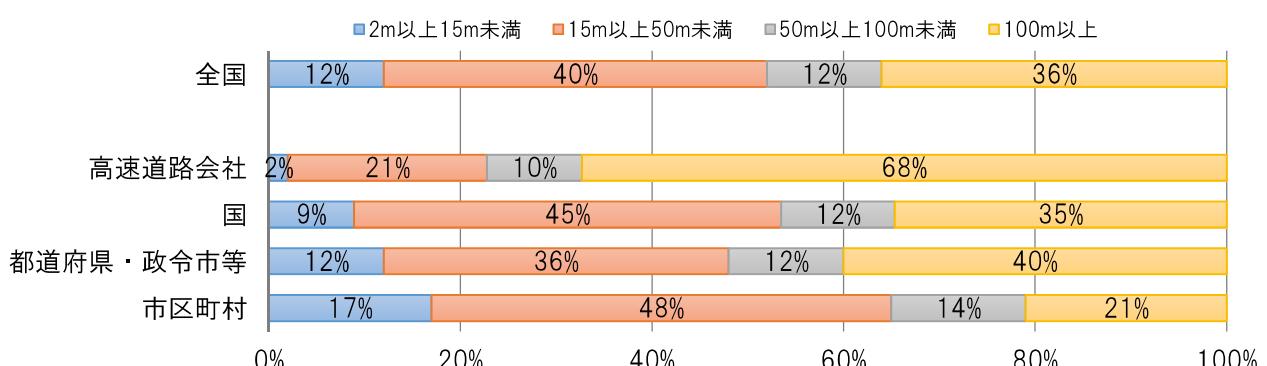
○管理者別の橋長分布



○管理者別の橋長分布(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)



○管理者別の橋長分布(跨線橋)



(出典)道路局調べ(H26.12 時点)
※ 橋長に関して情報がなかった橋梁を除く

参考2 地方公共団体の意識調査結果

【調査対象】

全地方公共団体(1,788 団体):都道府県(47)、政令市(20)及び市区町村(1,721)

【調査時点】

平成 26 年 11 月(調査期間:平成 26 年 11 月 4 日～12 月 4 日)

【回答数】

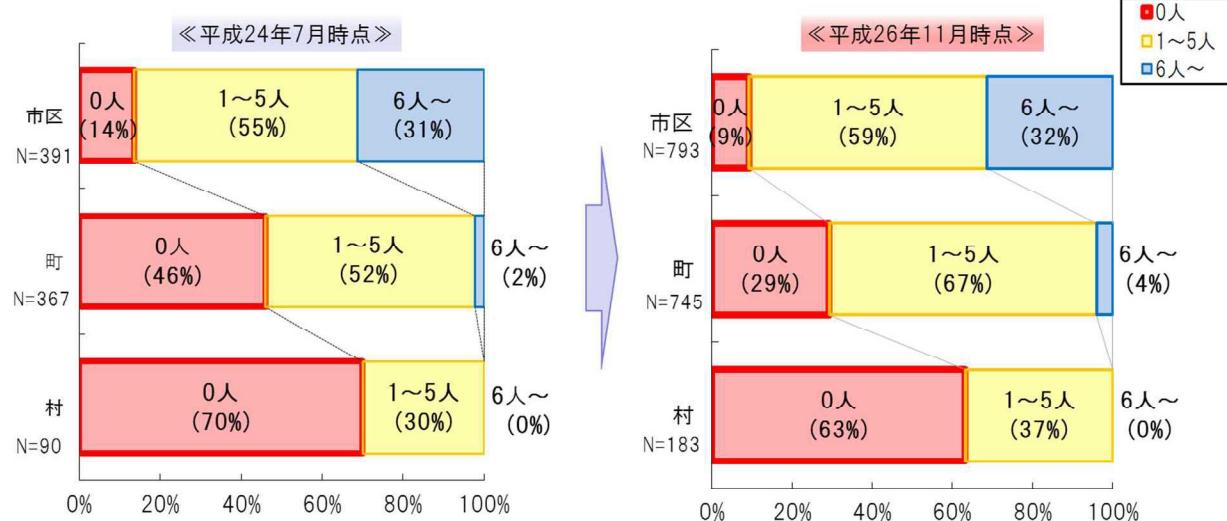
1,788 団体(47 都道府県、20 政令市、1,721 市区町村)[回答率 100%]

※なお、設問ごとに一部未記入や回答対象外のものなどがあるため、有効回答数は異なります。

(1) 橋梁管理に携わる土木技術者数

- 平成 24 年度に比べ、橋梁管理に携わる土木技術者が存在しない町は約 5 割から約 3 割へ、村は約 7 割から約 6 割へ減少

問：橋梁管理に携わる土木技術者の人数をお答えください。

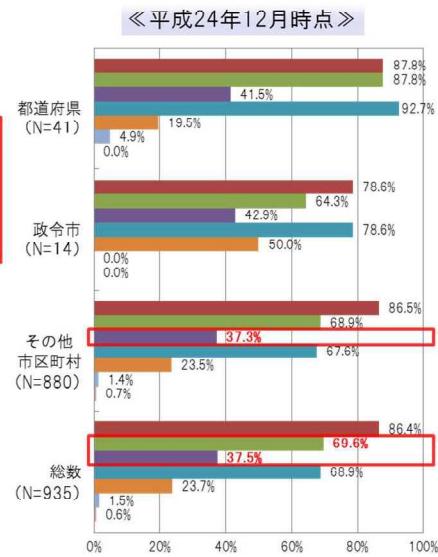


(2) 老朽化対策を進める上での懸念事項

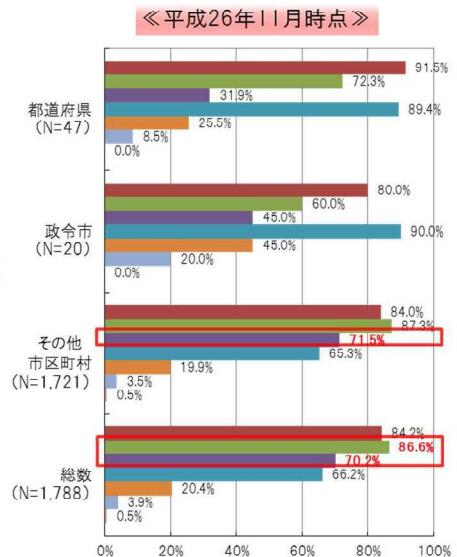
- 老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための職員数または技術力が不足するとの懸念が高まっている。特に市区町村では、技術力不足に関する懸念が倍増

問：老朽化対策を進めるにあたり『今後の懸念すること』は何ですか。（複数回答可）

- 予算の不足等により、構造物等の機能・サービス水準低下のほか、安全性に支障が生じる
- 老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための職員数が不足する
- 老朽化する構造物等が増加し、適切に維持管理・更新を行うための技術力が不足する
- 増加する老朽化構造物等への対応により、新規投資が困難となる
- 増加する老朽化構造物等への対応により、既存構造物等の統廃合が必要となる
- その他
- 構造物等の老朽化が進行しても対応可能であり、特に問題はない



出典：社会資本整備審議会・交通政策審議会 参考資料抜粋
「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について 答申」

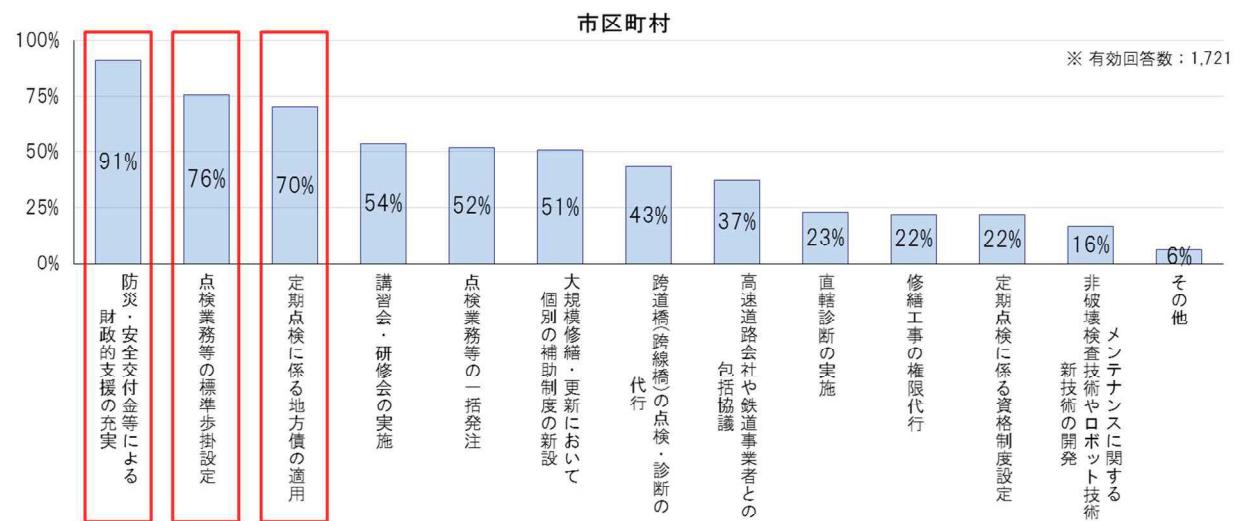


出典：道路局調べ

(3) 国に求める支援策

- 老朽化対策を進める上で国に求める支援施策として、「防災・安全交付金等による財政的支援策の充実」を挙げた市区町村は約9割
- その他「点検業務等の標準歩掛設定」や「定期点検に係る地方債の適用」が約7割

問：老朽化対策を進めるにあたり国に求める支援内容は何ですか。（複数回答可）

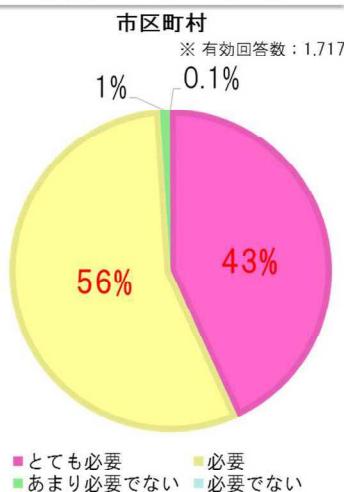


※ 平成26年11月時点
出典：道路局調べ

(4) 道路メンテナンス会議について

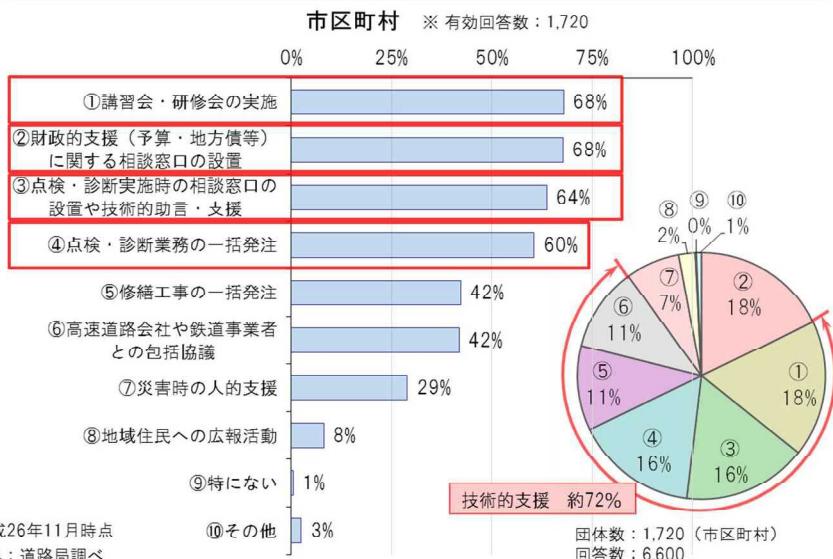
- ほとんどの市区町村で道路メンテナンス会議を必要と回答
- 道路メンテナンス会議で、技術的支援を中心に「講習会の実施」、「財政的支援に関する相談窓口の設置」、「技術的助言・支援の相談」および「一括発注」等の幅広な支援内容を要望

問：道路メンテナンス会議のような市町村を支援する体制は必要だと思いますか。



※四捨五入により端数処理されているため、合計が100%とならない
※ 平成26年11月時点
出典：道路局調べ

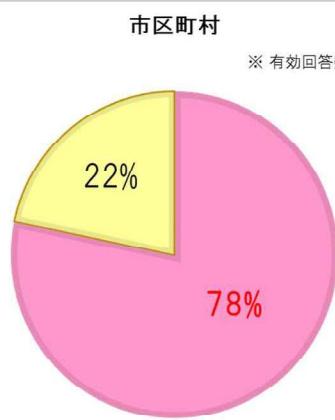
問：今後、道路メンテナンス会議で実施してもらいたい支援は何ですか。（複数回答可）



(5) 一括発注について

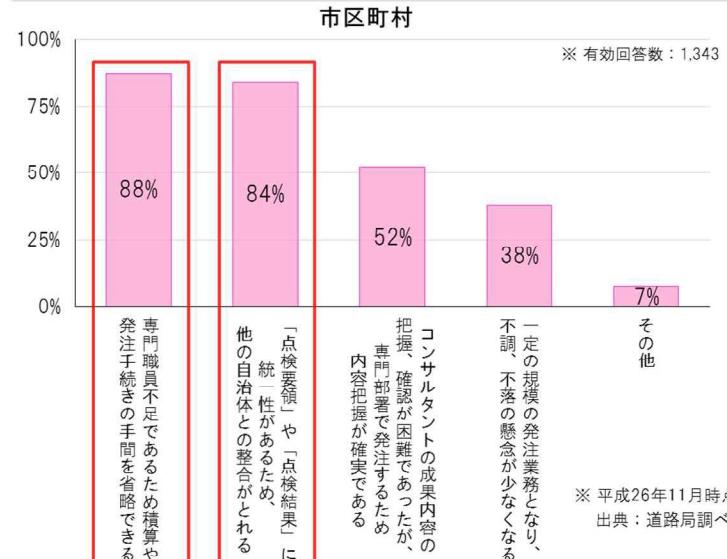
- 約8割の市区町村で地域一括発注を必要と回答
- 8割以上が「積算・発注手続きの手間の省略」や「点検の質が確保できる」等のメリットがあると回答

問：定期点検の地域一括発注は必要だと思いますか。



※ 平成26年11月時点
出典：道路局調べ

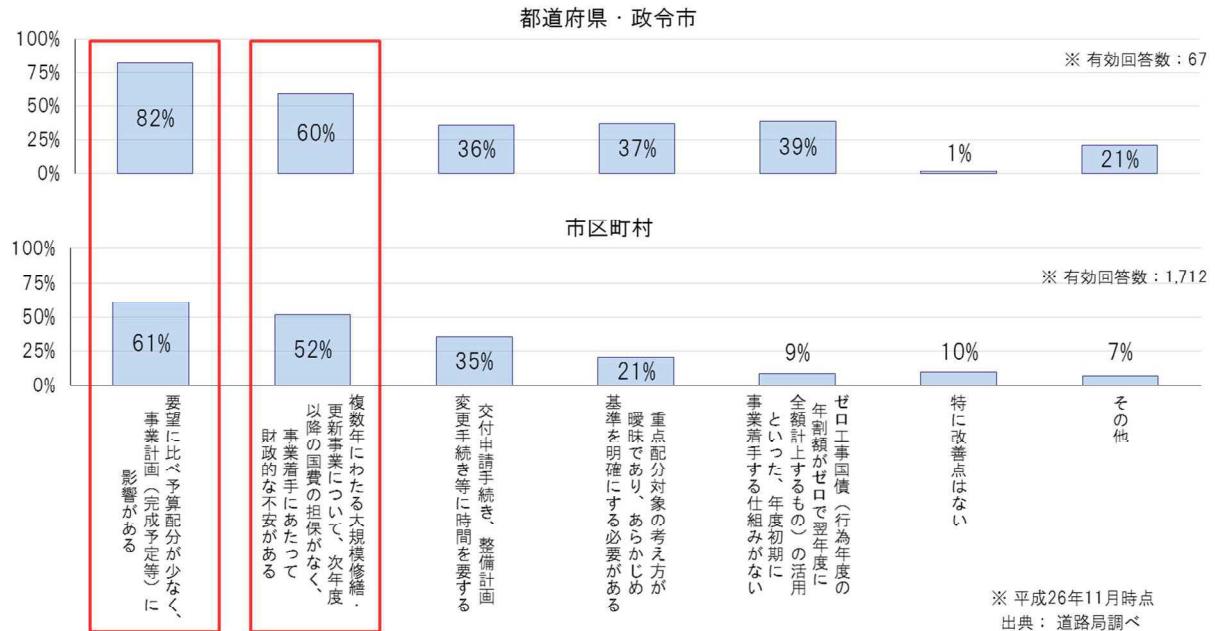
問：定期点検の地域一括発注を「必要だと思う」とした理由をお答え下さい。（複数回答可）



(6) 現行の交付金制度について

- 現行の交付金制度は、「予算配分」や「複数年事業に係る国費の担保」などの財政的な不安があると半数以上が回答

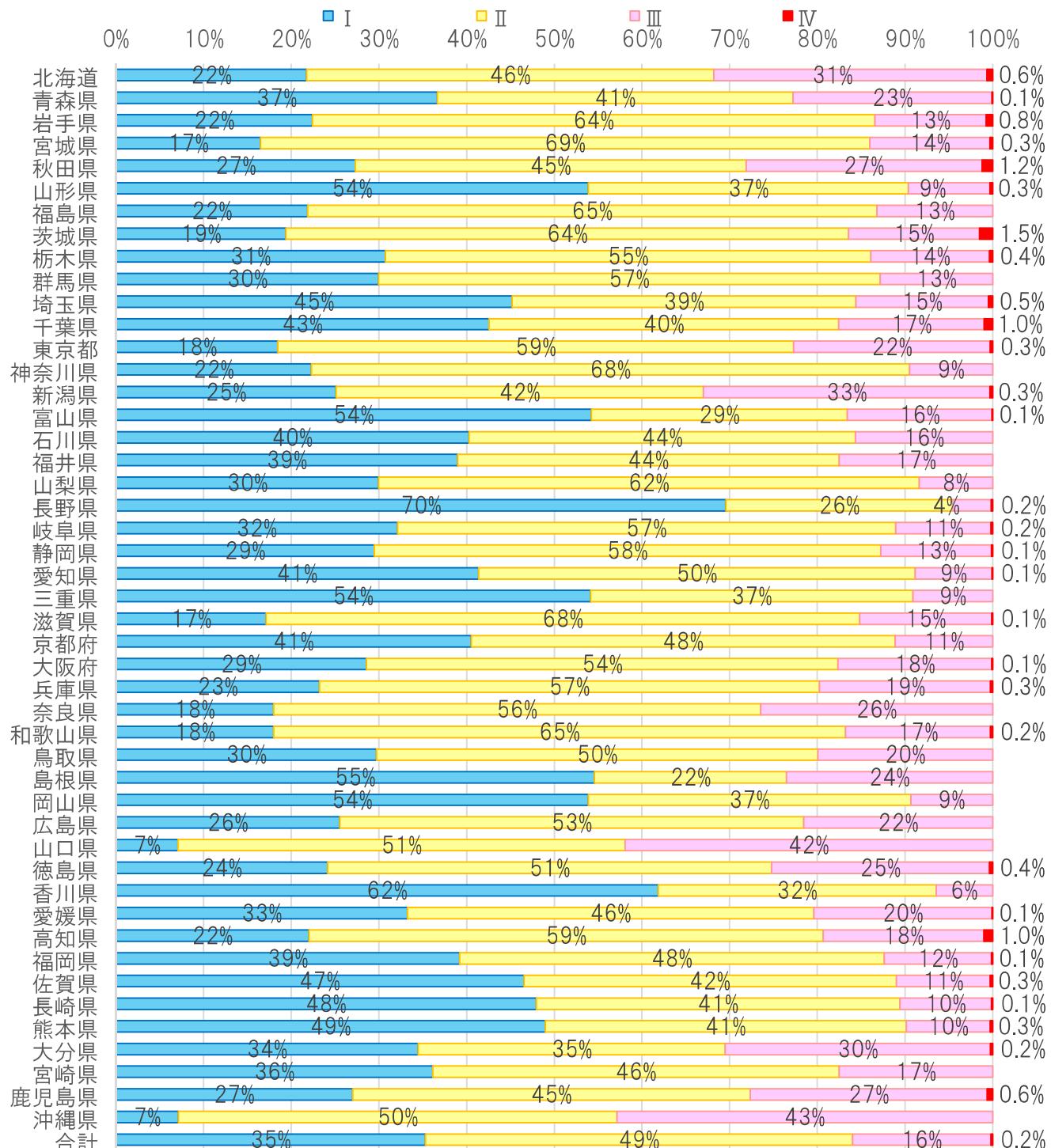
問：現行の交付金制度について改善点等はありますか。（複数回答可）



参考3 地方公共団体の点検結果の分布（橋梁）

- 地方公共団体の平成26年度の点検実施橋梁について、都道府県別に判定区分の割合を見ると、次のとおり、地域ごとに判定区分の割合に差がありました。
- なお、地方公共団体の全体の判定区分は、判定区分I 35%、II 49%、III 16%、IV 0.2%となりました。

○ 都道府県別判定区分の割合（地方公共団体管理橋梁）

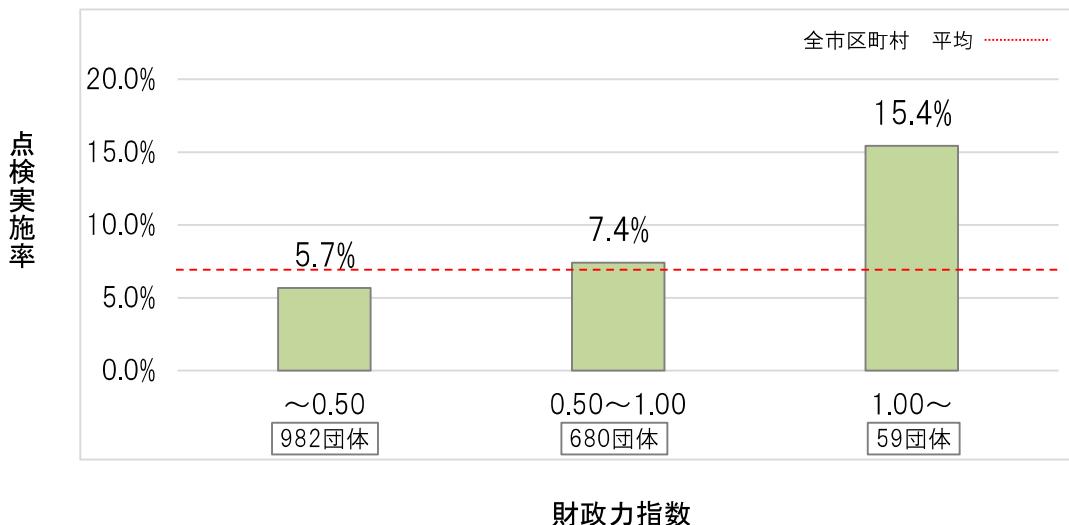


※都道府県内管理橋梁数のうち平成26年度の点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が100%とならないものもある。

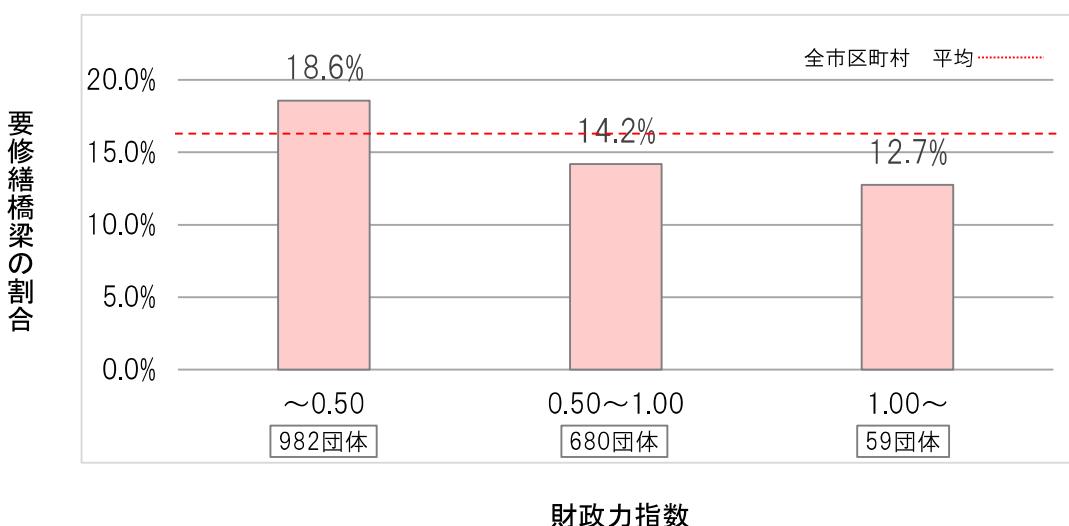
参考4. 財政状況と点検実施状況・点検結果

- 財政力指数^{※1}が0.50未満、0.50以上1.0未満、1.0以上の市区町村の点検実施率は、財政力指数が低いほど、低くなっています。
- 緊急又は早期に修繕などの措置が必要な橋梁（要修繕橋梁）の割合^{※2}は、財政力指数が低いほど、大きくなっています。

○ 市区町村における財政力指数と橋梁の点検実施率の関係



○ 市区町村における財政力指数と要修繕橋梁の割合(判定区分Ⅲ,Ⅳの占める割合)



※1 財政力指数：地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる
(出典 総務省 http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/H25_chiho.html)

※2 要修繕橋梁の割合：判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の合計数/点検実施数

参考5 今後のデータ分析・活用の事例

＜塩害の影響分析＞

- 塩害の影響地域にある橋梁は、塩害の影響地域以外と比べて健全度が低い傾向にあり、地方公共団体が管理する橋梁はその傾向が顕著です。国よりも都道府県、都道府県よりも市区町村の橋梁の方が塩害の影響地域の判定区分Ⅲの割合が増加しています。

※塩害の影響地域の区分は道路橋示方書を参考に設定している。

健全度分布の塩害の影響地域による比較

