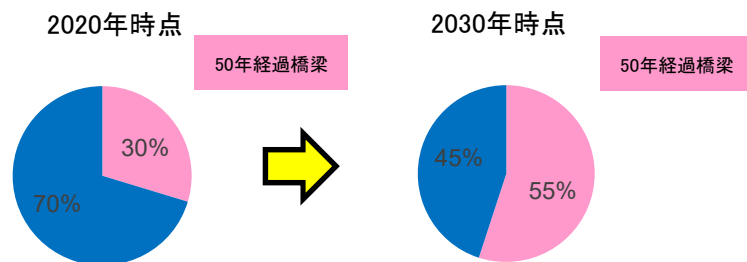


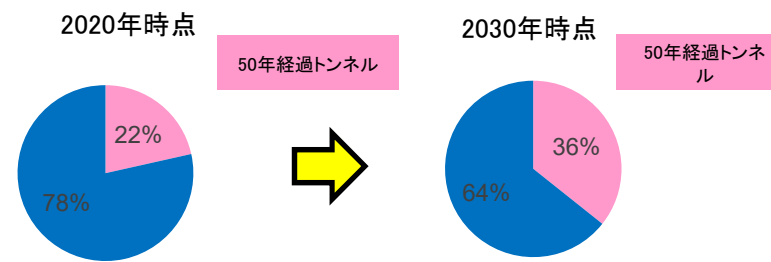
道路メンテナンス2巡目点検(1年目)の結果について

- 建設後50年を経過した橋梁の割合は、現在30%だが、10年後には55%に急増する。
- 建設後50年を経過したトンネルの割合は、現在22%だが、10年後には36%に増加する。

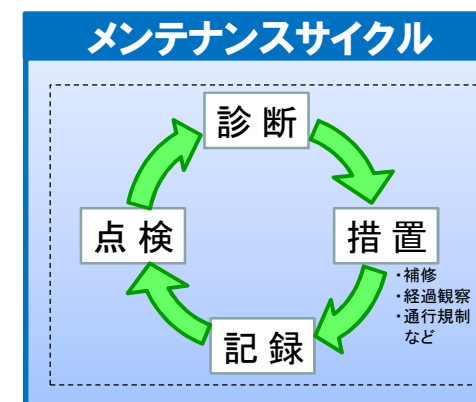
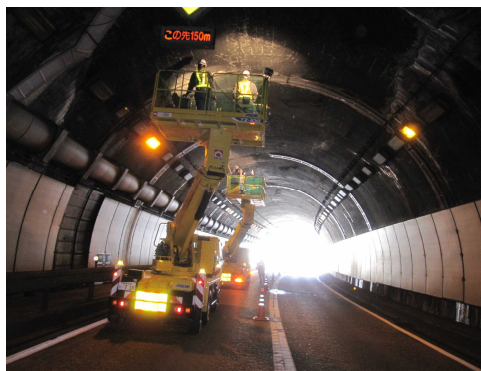
【橋梁】



【トンネル】



- 橋梁やトンネル等は、国が定める統一的な基準により、5年に1回、近接目視による全数点検を実施している。
- 「点検→診断→措置→記録」のメンテナンスサイクルを実施している。



○ 笹子トンネル天井板落下事故[H24.12.2]

○ 道路法の改正[H25.6]
点検基準の法定化、国による修繕等代行制度創設

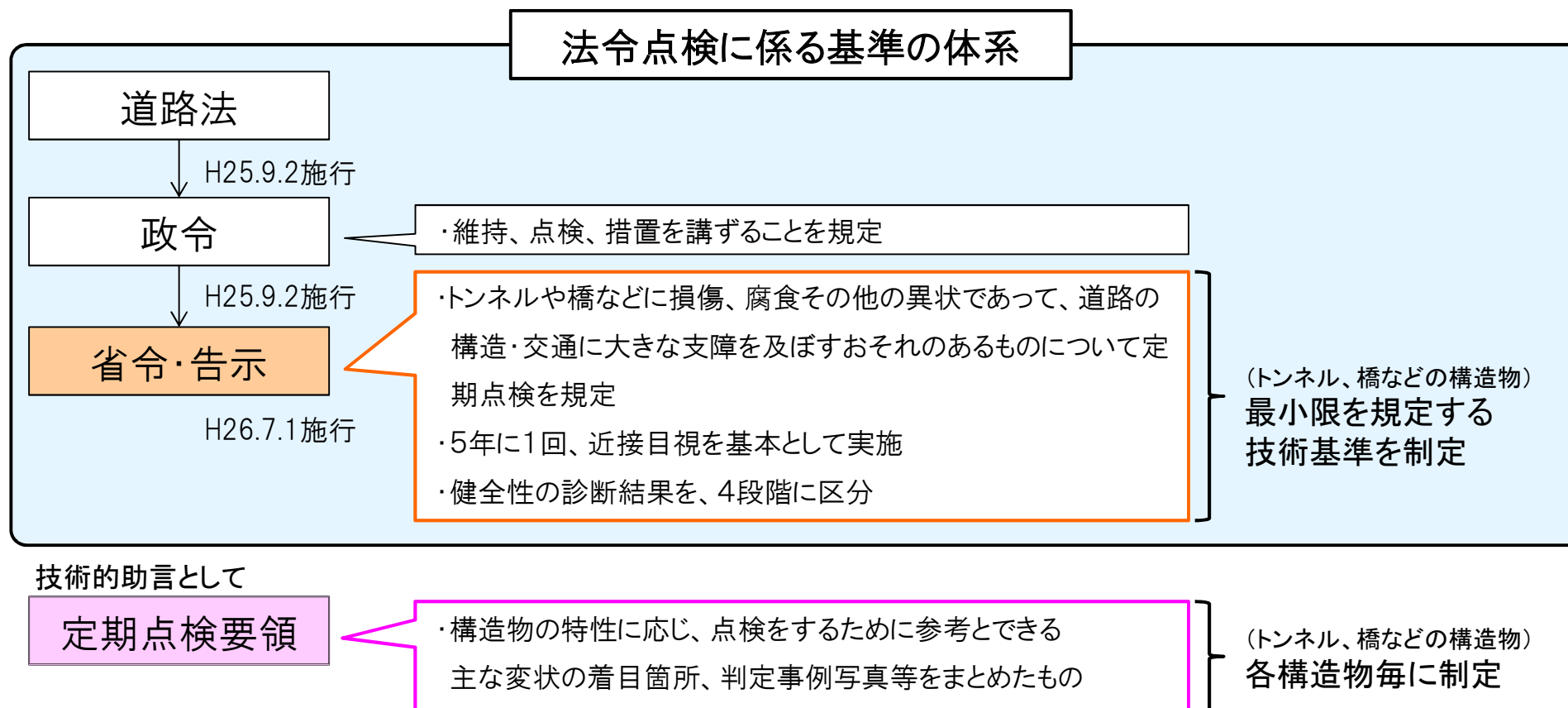
○ 定期点検に関する省令・告示 公布[H26.3.31]
5年に1回、近接目視による点検

● 定期点検 1巡目(H26~H30)

○ 定期点検要領 通知[H31.2.28]
定期点検の質を確保しつつ、実施内容を合理化

● 定期点検 2巡目(H31~)

- ① 省令・告示で、5年に1回、近接目視を基本とする定期点検を規定、健全性の診断結果を4つに区分(トンネル、橋などの構造物に共通)
- ② 構造物の特性に応じ、道路管理者が定期点検をするために参考とできる主な変状の着目箇所、判定事例写真等を技術的助言として定期点検要領をとりまとめ(トンネル、橋などの構造物ごと)



○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「道路メンテナンス年報」としてとりまとめ、公表している。

2) 国土交通省

- 2019年度の点検実施率は、橋梁 19%、トンネル 25%、道路附属物等 15%です。
- 判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 53%、Ⅱ 35%、Ⅲ 11%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 2%、Ⅱ 19%、Ⅲ 29%、道路附属物等：Ⅰ 20%、Ⅱ 57%、Ⅲ 17%、Ⅳ 0.1%です。

※数値の異なる判定区分の割合は資料(3)を参照。

○ 2019年度の点検実施率(国土交通省)

管理施設数	実施率
橋梁	38,197
トンネル	1,680
道路附属物等	12,010

※1: 2020年3月末時点での実施率の算出
※2: 点検対象施設数を分母とした点検率

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の割合

施設種別	割合
橋梁	29%
トンネル	2%
道路附属物等	20%

※1: 同は、2019年度に点検を実施した国土交通省の割合で合計が100%
※2: 国土交通省以外の割合は資料(3)を参照

3) 1 巡回点検施設の修繕等措置の実施状況(2019年度末時点)

(1) 判定区分Ⅱ、Ⅲ、Ⅳの施設の修繕等措置[※]の実施状況

① 橋梁

判定区分Ⅱ、Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況

- 1 巡回点検で判定区分Ⅱ又はⅢと診断された橋梁で、2019年度までに修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省 69%、高速道路会社 47%、地方公共団体 34%です。
- 判定区分Ⅲ、Ⅳである橋梁はありますが、地方公共団体における修繕等措置の着手率はほとんどありません。

※点検実施年度別の修繕等措置の着手率は資料(3)を参照

② 地方公共団体

○ 1 巡回点検の判定区分Ⅱ・Ⅲの割合(橋梁)

施設種別	判定区分Ⅱの割合	判定区分Ⅲの割合
国土交通省	1,427 (99%)	2,359 (99%)
高速道路会社	2,530 (47%)	1,302 (47%)
地方公共団体	62,873 (34%)	21,376 (34%)
国土交通省等合計	20,535 (44%)	9,052 (44%)
中央部	42,338 (29%)	12,324 (29%)
合計	68,828 (29%)	24,927 (29%)

※1: 2019年度末時点での判定区分Ⅱ・Ⅲの割合
※2: 2019年度末時点での判定区分Ⅱ・Ⅲの割合
※3: 2017年度末時点での判定区分Ⅱ・Ⅲの割合
※4: 2017年度末時点での判定区分Ⅱ・Ⅲの割合

③ 建設年度別の構造数

- 建設後50年を経過した構造の割合は、現在は約30%であるのに対し、10年後には約55%となります。建設後50年を経過し橋長15m未満の構造の割合は、10年後に約62%となります。橋長15m以上の構造の割合は、10年後に44%となります。
- この他に建設年度が不明の道路橋が全国で約23万橋あり、これらの大半が市町村が管理の橋長15m未満の構造です。

※橋梁・トンネルの建設年度別構造数は資料(7)を参照。

○ 建設年度別構造数

※この表、白い構造は点検が確認できない19年度末不明構造が約23万橋あり、※各年度の内部は、資料(7)を参照。(出典:国土交通省(2020)3年時点)

○ 建設後50年を経過した構造の割合

建設年度	橋長15m未満	橋長15m以上
2020年度	30%	25%
2025年度	55%	44%
2030年度	62%	44%

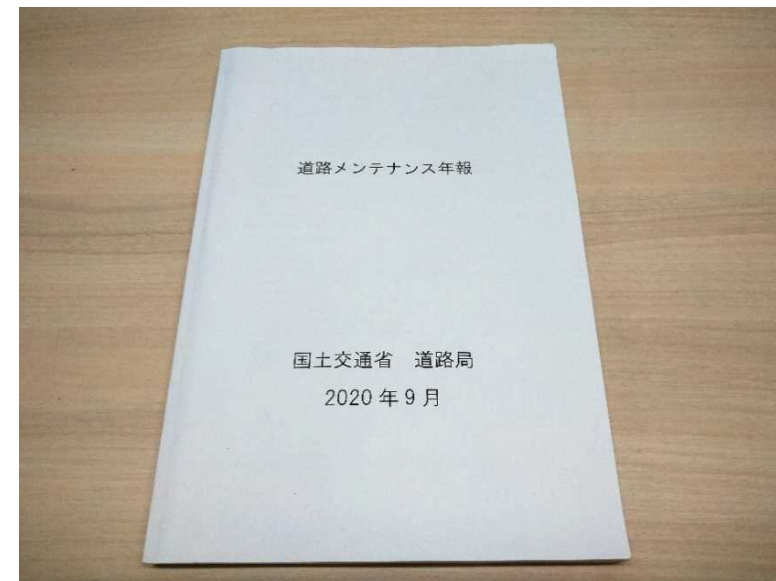
※この表、白い構造は点検が確認できない19年度末不明構造が約23万橋あり、※各年度の内部は、資料(7)を参照。(出典:国土交通省(2020)3年時点)

○ 建設年度不明構造(約23万橋)の内訳

管理種別	割合
国土交通省	15%
高速道路会社	64%
市町村	19%

※20m以上15m未満 ※15m以上10m未満 ※10m以上

(出典:国土交通省(2020)3年時点)

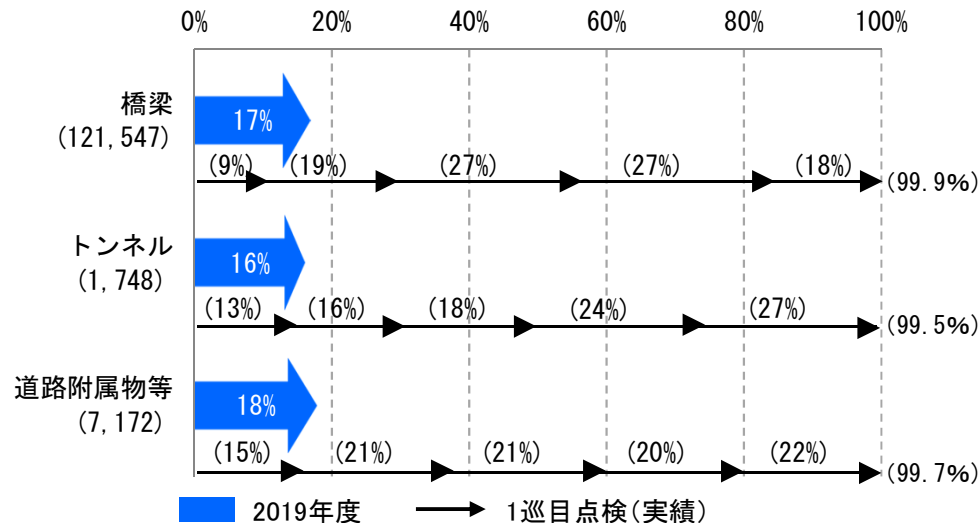


橋梁、トンネル等の点検実施状況・判定区分（2019年度）



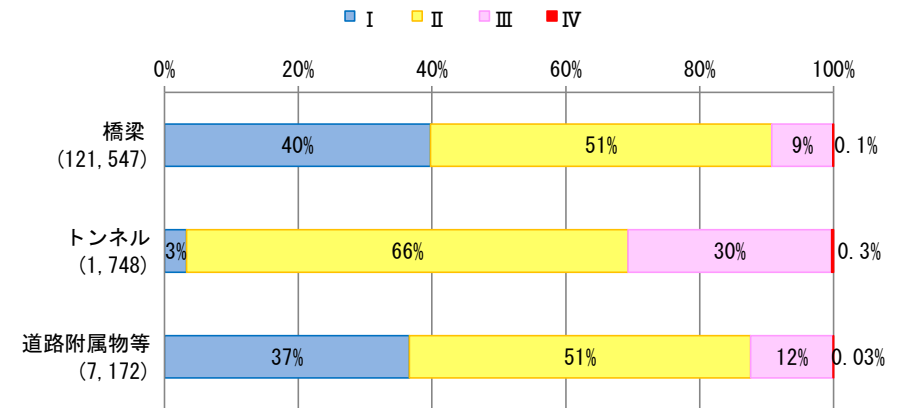
- 全道路管理者の2019(R1)年度の点検実施状況は、橋梁17%、トンネル16%、道路附属物等※18%程度。
 - 例えば、橋梁は2014(H26)年度に比べ8ポイント増加するなど、点検が前回より進捗しています。
 - 全道路管理者の2019(R1)年度の点検において、早期又は緊急に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ・Ⅳ)の割合は、橋梁:9%、トンネル:30%、道路附属物等:12%。
- ※道路附属物等:シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等

2019年度の点検実施状況



※()内は、2019年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数(撤去された施設や上記分野の点検の対象外と判明した施設等を除く。) ※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

2019年度の点検結果



※()内は、2019年度に点検を実施した施設数 ※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

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。

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」



国管理 床版鉄筋露出

※床版:橋の裏側



地方自治体管理 主桁腐食



地方自治体管理 支承腐食

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」



国管理 主桁腐食・欠損



地方自治体管理 床版鉄筋露出



地方自治体管理 橋脚洗掘

判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況

- 1巡目点検で早期に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅳ)と診断された橋梁で、2019年度末までに修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省:69%、高速道路会社:47%、地方公共団体:34%。
- 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで(5年以内)に措置を講ずるべきとしていますが、地方公共団体における2014年度点検での判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁は、修繕等の措置の着手率が52%と遅れています。

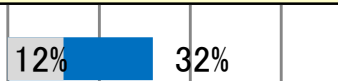
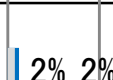
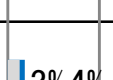

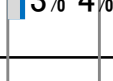

管理者	措置が必要な施設数(A)	措置に着手済の施設数(B)	うち完了(C)	未着手施設数	措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)	
					点検年度	0% 20% 40% 60% 80% 100%
国土交通省	3,427	2,359 (69%)	1,071 (31%)	1,068 (31%)	2014	68% (着手済), 96% (完了済)
					2015	47% (着手済), 93% (完了済)
					2016	21% (着手済), 81% (完了済)
					2017	12% (着手済), 49% (完了済)
					2018	12% (着手済), 34% (完了済)
高速道路会社	2,538	1,202 (47%)	705 (28%)	1,336 (53%)	2014	81% (着手済), 100% (完了済)
					2015	55% (着手済), 74% (完了済)
					2016	24% (着手済), 56% (完了済)
					2017	15% (着手済), 40% (完了済)
					2018	4% (着手済), 10% (完了済)
地方公共団体	62,873	21,376 (34%)	12,869 (20%)	41,497 (66%)	2014	40% (着手済), 52% (完了済)
					2015	30% (着手済), 45% (完了済)
					2016	20% (着手済), 35% (完了済)
					2017	10% (着手済), 23% (完了済)
					2018	7% (着手済), 18% (完了済)
都道府県政令市等	20,535	9,052 (44%)	5,057 (25%)	11,483 (56%)	2014	43% (着手済), 56% (完了済)
					2015	37% (着手済), 59% (完了済)
					2016	23% (着手済), 43% (完了済)
					2017	14% (着手済), 33% (完了済)
					2018	8% (着手済), 29% (完了済)
市区町村	42,338	12,324 (29%)	7,812 (18%)	30,014 (71%)	2014	38% (着手済), 49% (完了済)
					2015	26% (着手済), 39% (完了済)
					2016	19% (着手済), 31% (完了済)
					2017	8% (着手済), 18% (完了済)
					2018	6% (着手済), 12% (完了済)
合計	68,838	24,937(36%)	14,645(21%)	43,901(64%)		完了済 (完了済)

※2014~2018年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置(設計含む)に着手(又は工事が完成)した割合(2019年度末時点)

↑: 2019年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース
 ↓: 2014年度点検実施(5年経過): 100%、2015年度点検実施(4年経過): 80%、2016年度点検実施(3年経過): 60%、
 2017年度点検実施(2年経過): 40%、2018年度点検実施(1年経過): 20%

判定区分Ⅱの橋梁の修繕等措置の実施状況

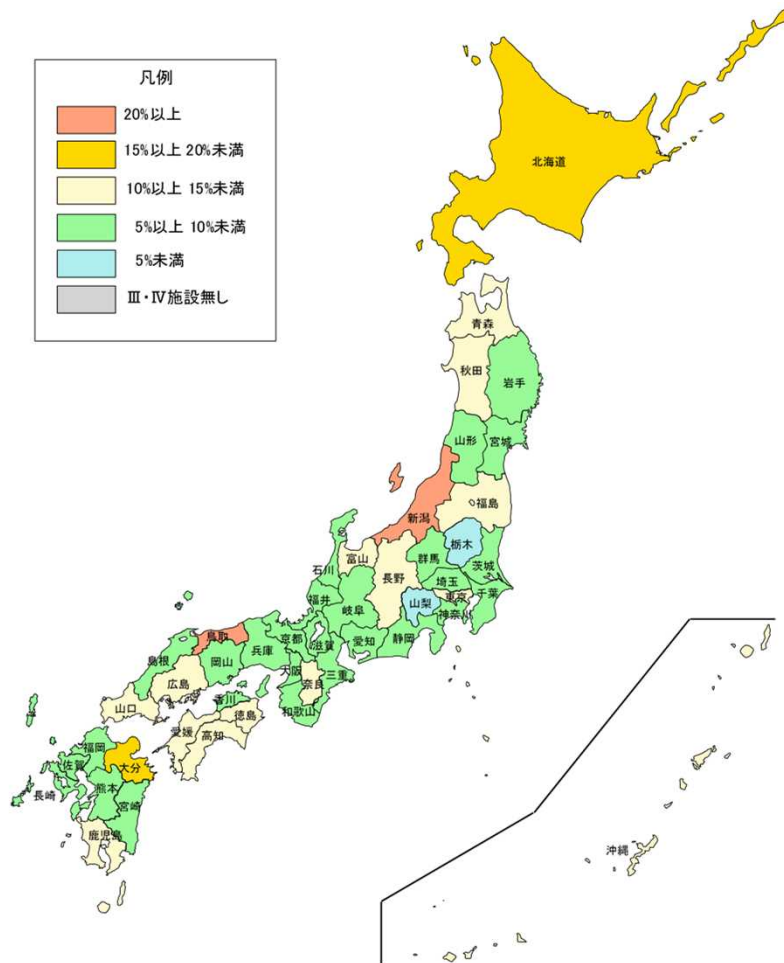
○ 判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁の修繕等の措置(事後保全)を速やかに行い、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態(判定区分Ⅱ)の予防保全に着手するべきですが、2019年度までに修繕等の措置に着手した割合は、全ての道路管理者で著しく低い状況です。

管理者	措置が必要な施設数(A)	措置に着手済の施設数(B)		未着手施設数	措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)					
			うち完了(C)		0%	20%	40%	60%	80%	100%
国土交通省	11,472	3,652 (32%)	1,395 (12%)	7,820 (68%)						
高速道路会社	18,838	462 (2%)	284 (2%)	18,376 (98%)						
地方公共団体	319,672	11,720 (4%)	8,244 (3%)	307,952 (96%)						
都道府県 政令市等	92,663	3,537 (4%)	2,441 (3%)	89,126 (96%)						
市区町村	227,009	8,183 (4%)	5,803 (3%)	218,826 (96%)						
合計	349,982	15,834 (5%)	9,923 (3%)	334,148 (95%)						

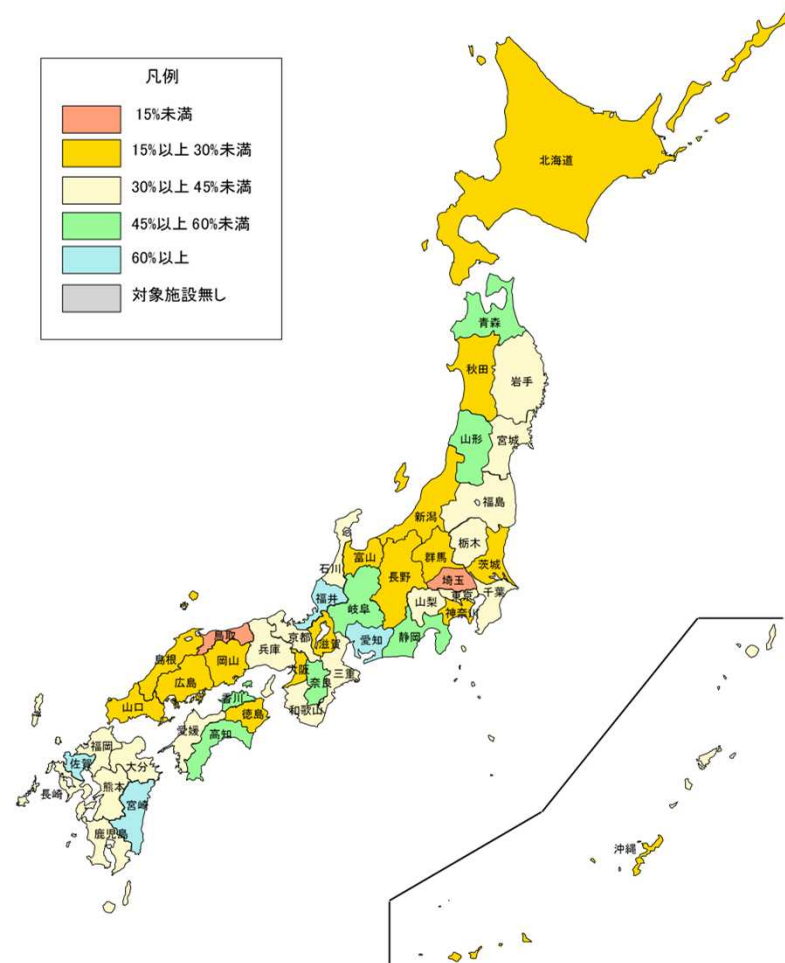
※2014～2018年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅱと診断された施設で、修繕等措置(設計含む)に着手(又は工事が完成)した割合(2019年度末時点)

○ 1巡目点検で、早期又は緊急に措置を講ずべきと判定された状態(判定区分Ⅲ・Ⅳ)の橋梁のうち、修繕等の措置に着手した割合は、地域毎に差異がみられます。

＜1巡目Ⅲ・Ⅳ橋梁の割合＞

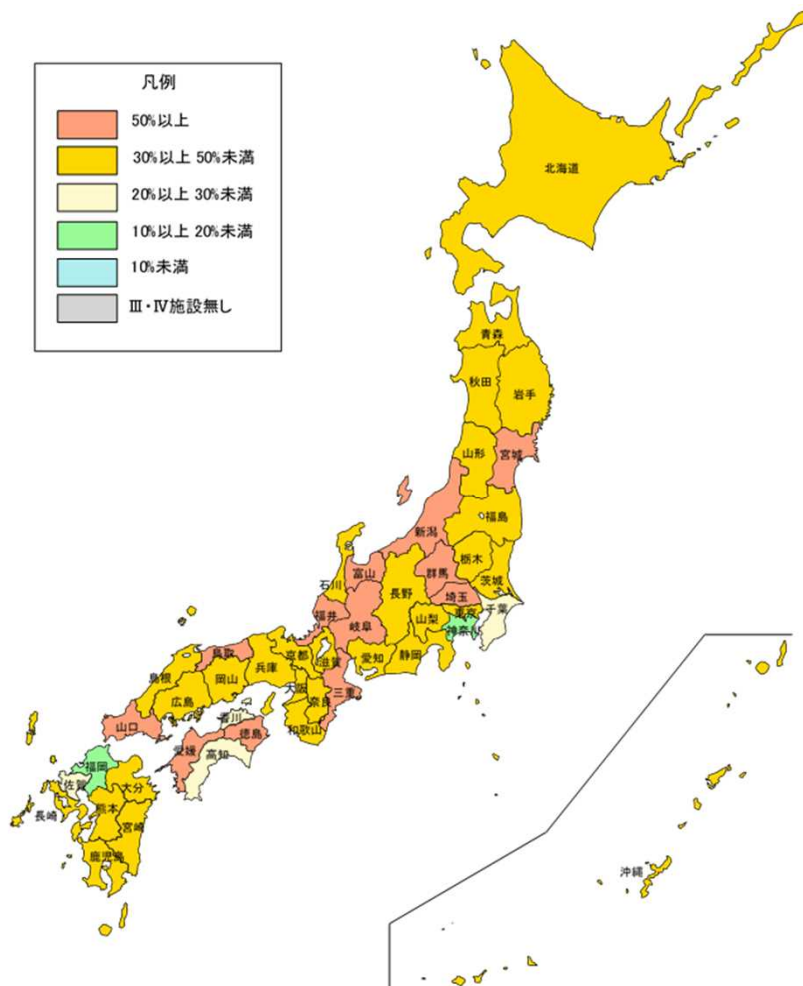


＜1巡目Ⅲ・Ⅳ橋梁の措置着手率＞

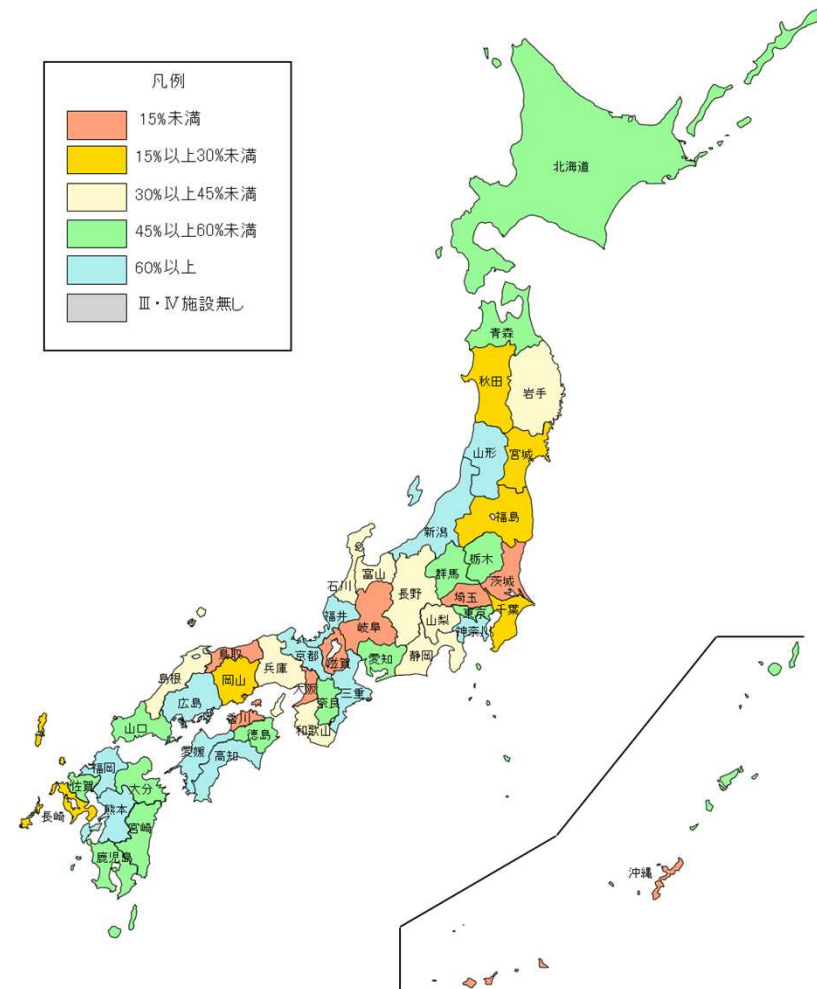


○ 1巡目点検で、早期又は緊急に措置を講ずべきと判定された状態(判定区分Ⅲ・Ⅳ)のトンネルのうち、修繕等の措置に着手した割合は、地域毎に差異がみられます。

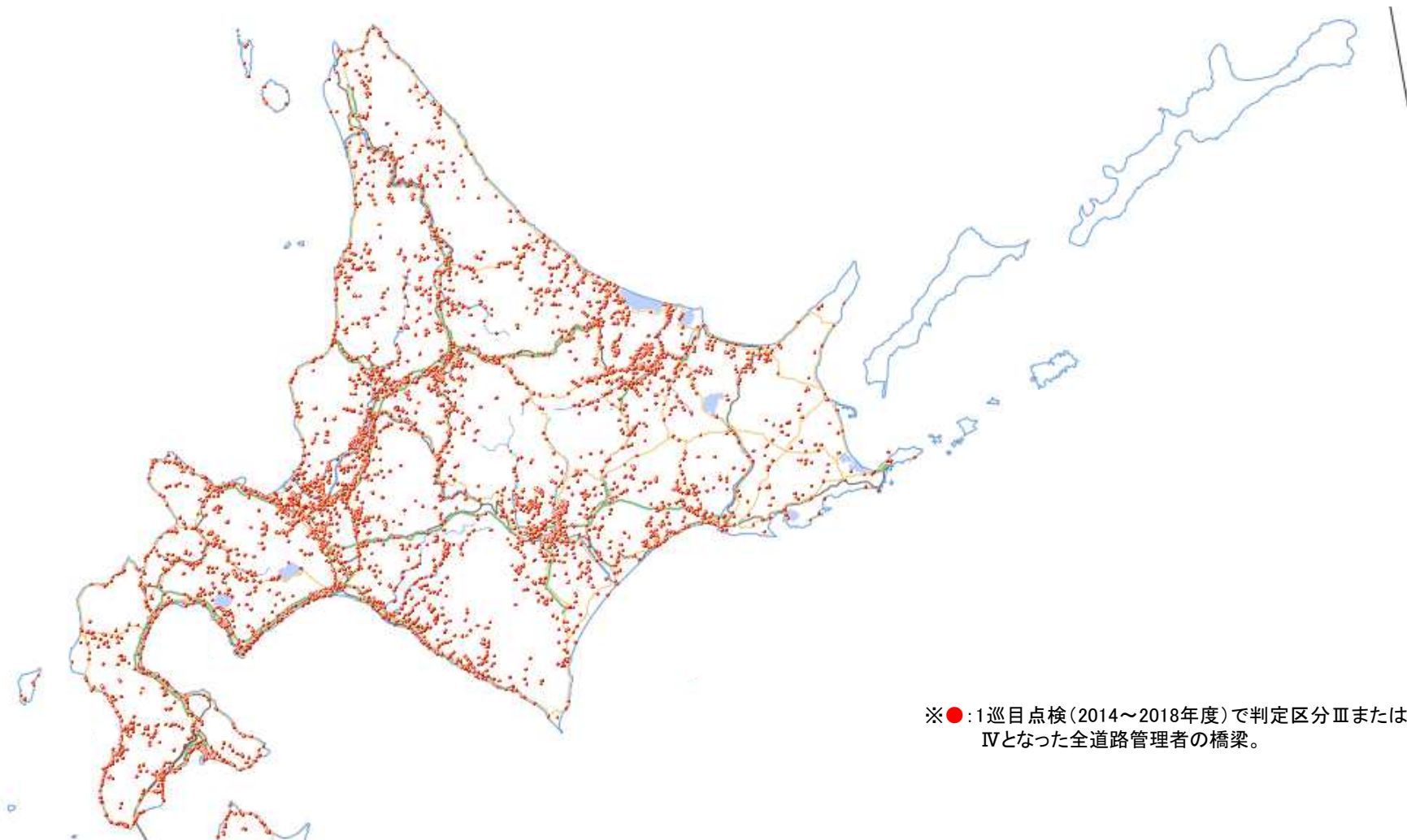
＜1巡目Ⅲ・Ⅳトンネルの割合＞



＜1巡目Ⅲ・Ⅳトンネルの措置着手率＞

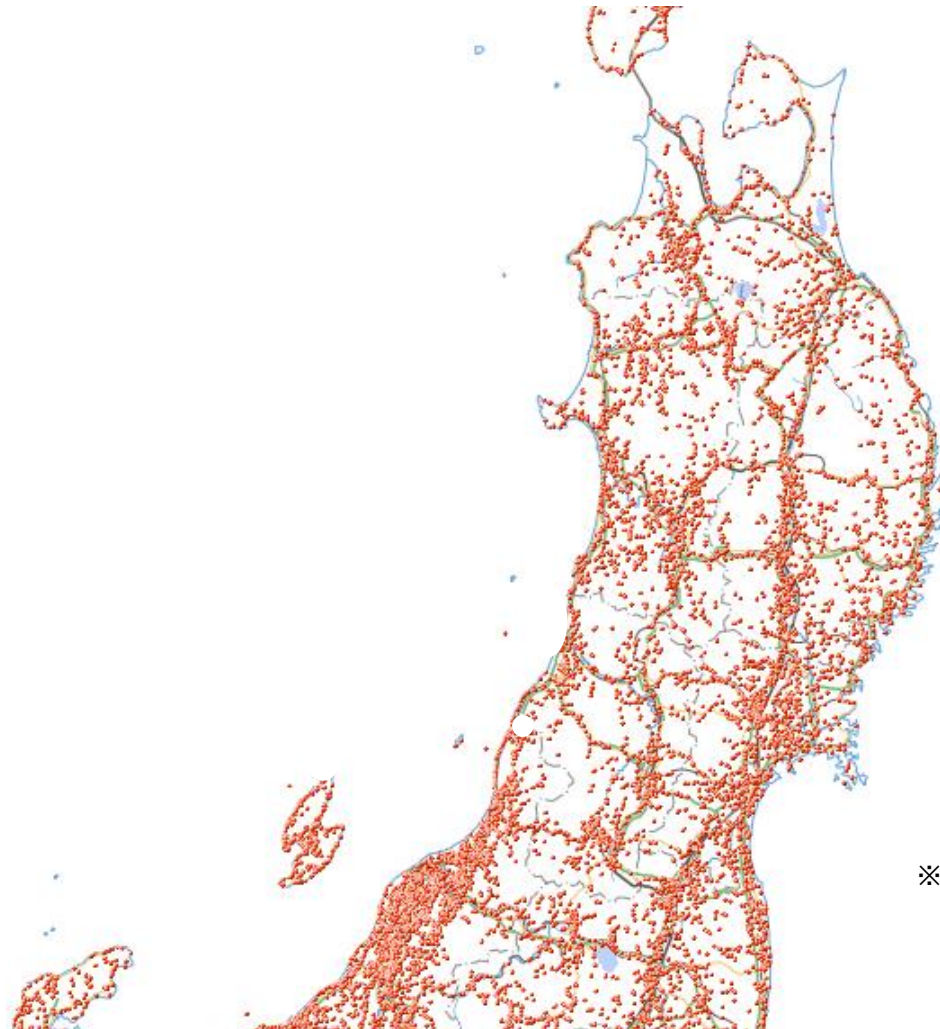


早期又は緊急に措置を講ずる必要のある橋梁の位置(1/5)



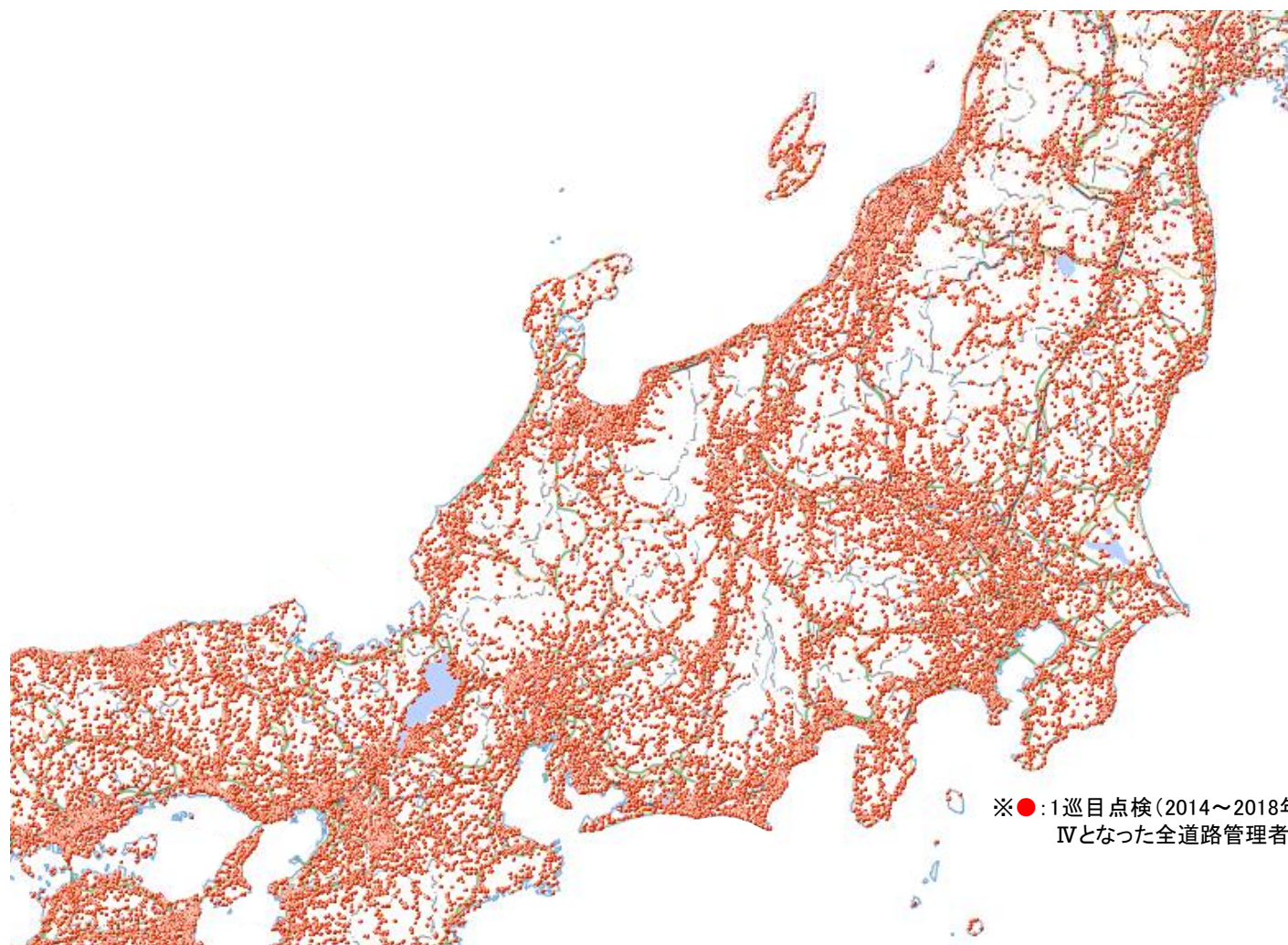
※ ● : 1巡目点検(2014~2018年度)で判定区分ⅢまたはⅣとなった全道路管理者の橋梁。

早期又は緊急に措置を講ずる必要のある橋梁の位置(2/5)



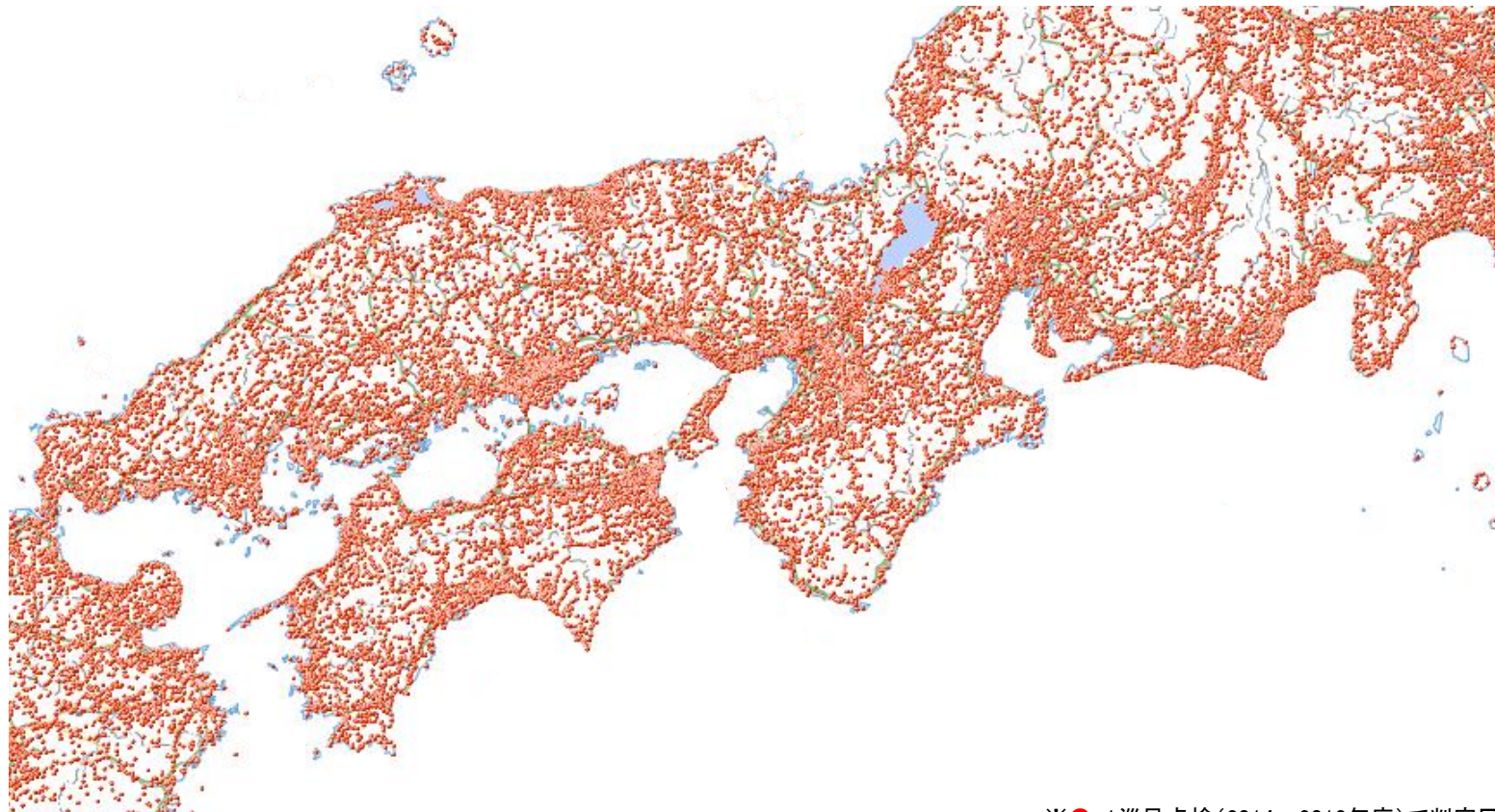
※ ● : 1巡目点検(2014~2018年度)で判定区分ⅢまたはⅣとなった全道路管理者の橋梁。

早期又は緊急に措置を講ずる必要のある橋梁の位置(3/5)



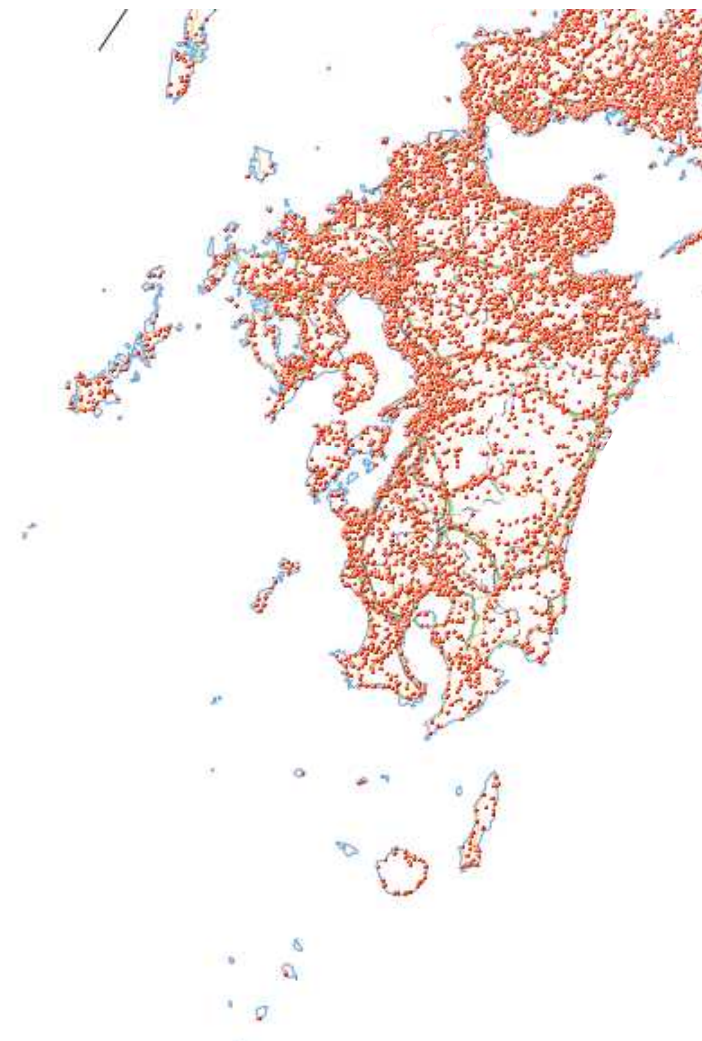
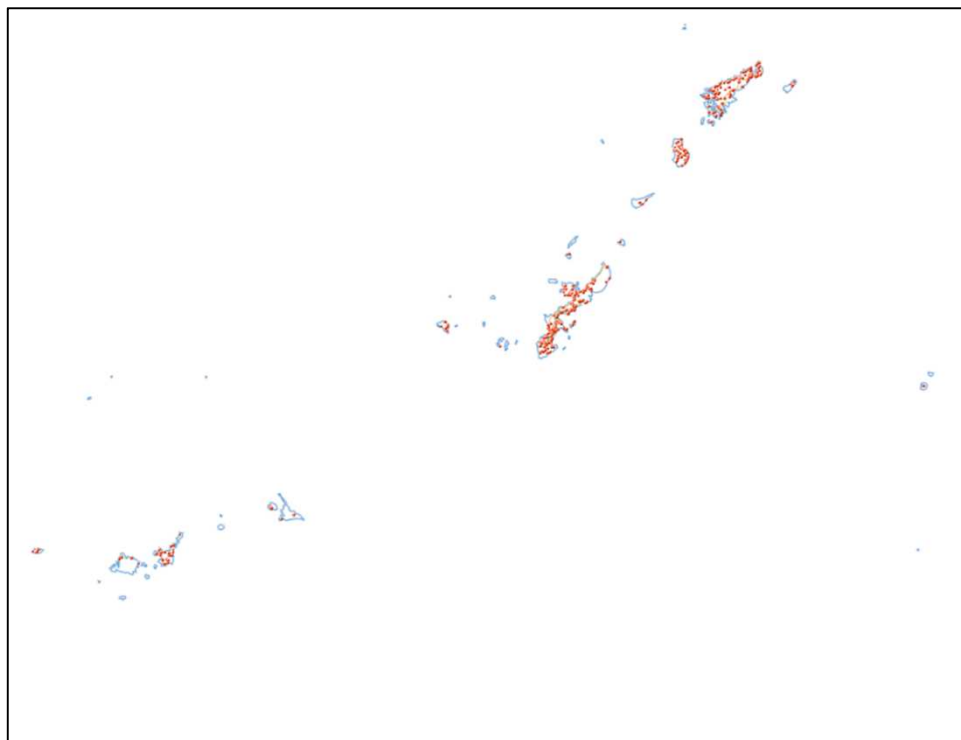
※ ● : 1巡目点検(2014~2018年度)で判定区分ⅢまたはⅣとなった全道路管理者の橋梁。

早期又は緊急に措置を講ずる必要のある橋梁の位置(4/5)



※ ● : 1巡目点検(2014~2018年度)で判定区分ⅢまたはⅣとなった全道路管理者の橋梁。

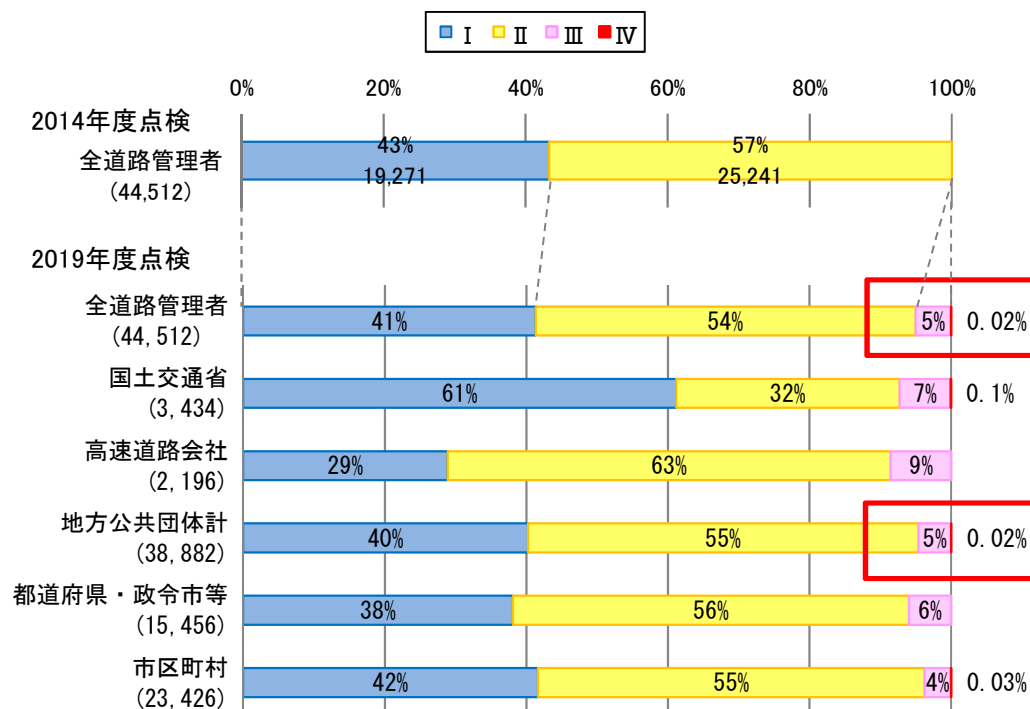
早期又は緊急に措置を講ずる必要のある橋梁の位置(5/5)



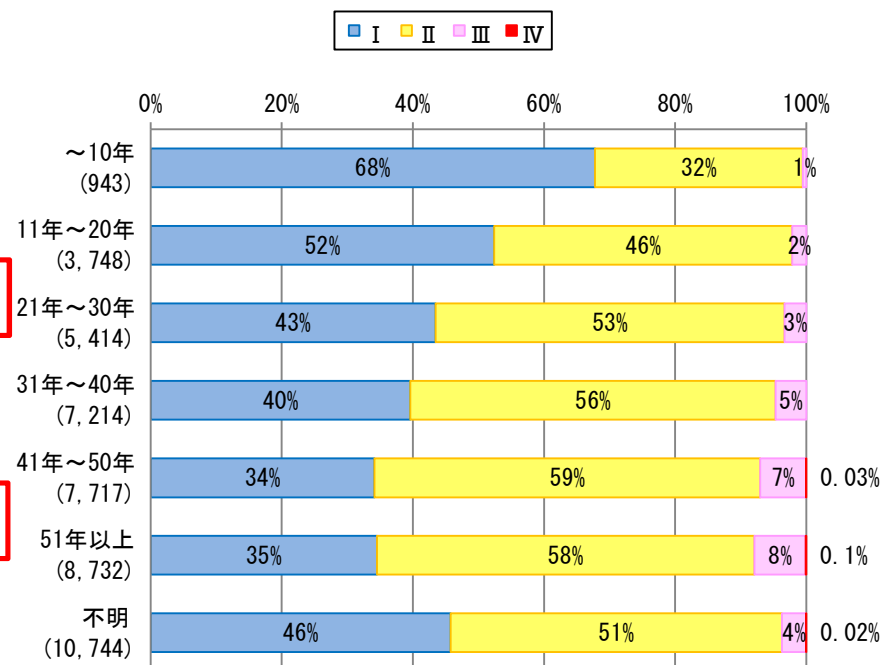
※●:1巡目点検(2014~2018年度)で判定区分ⅢまたはⅣとなった全道路管理者の橋梁。

- 1巡目の2014年度点検で健全又は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Ⅰ・Ⅱ)と診断された橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま、5年後の2019年度点検において、早期又は緊急に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ・Ⅳ)へ遷移した橋梁の割合は全道路管理者合計で5%。
- 建設年数が41年以上となる橋梁では、判定区分Ⅰ・Ⅱから判定区分Ⅲ・Ⅳに遷移した割合が高くなっています。

道路管理者別の遷移状況 (道路管理者別)



建設年数別の遷移状況 (全道路管理者合計)



※()内は、1巡目点検(2014年度)の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま2019年度に点検を実施した橋梁の合計。
 ※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

○ 関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な老朽化対策の推進を図ることを目的に、「道路メンテナンス会議」を設置

※平成26年7月7日までに全都道府県で設置

体制

- ・地方整備局(直轄事務所)
- ・地方公共団体(都道府県、市町村)
- ・高速道路会社(NEXCO・首都高速・阪神高速・本四高速・指定都市高速等)
- ・道路公社

役割

1. 維持管理等に関する情報共有
2. 点検、修繕等の状況把握及び対策の推進
3. 点検業務の発注支援(地域一括発注等)
4. 技術的な相談対応

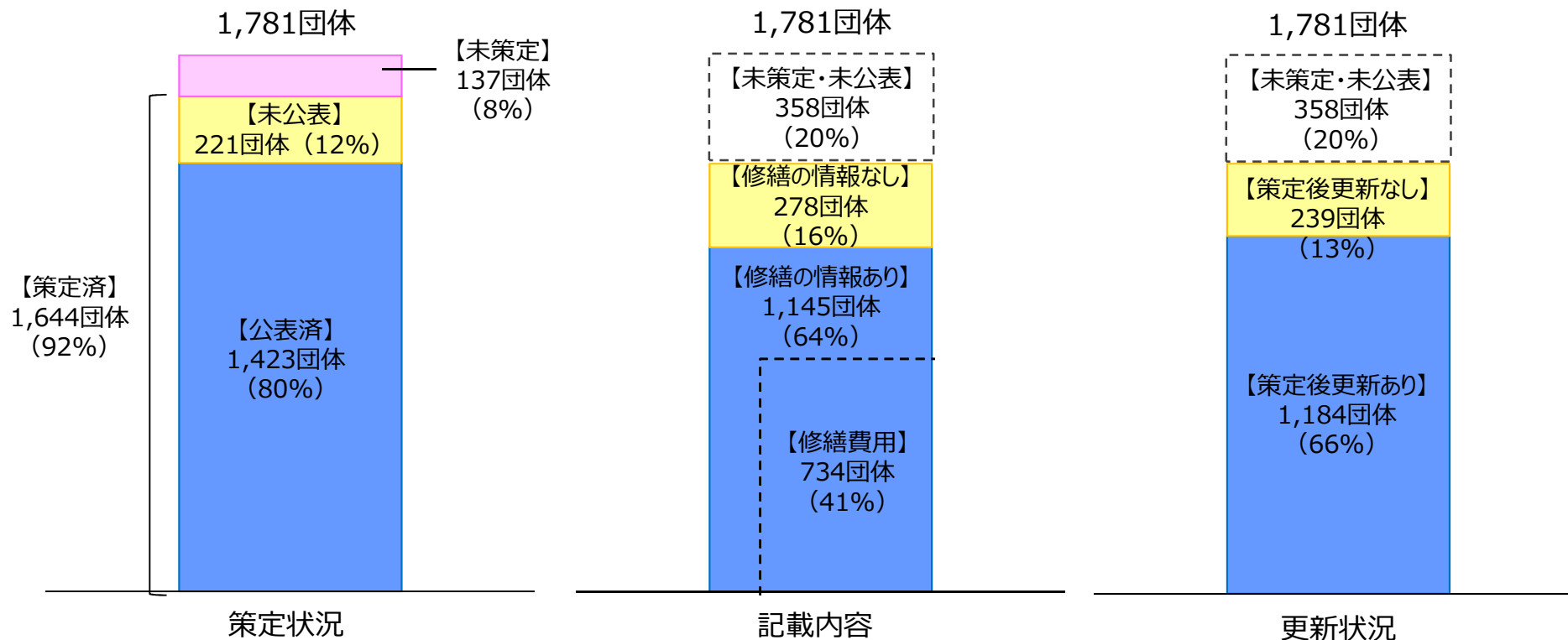
等



会議状況
(平成30年3月16日 広島県道路メンテナンス会議)

- 国のインフラ長寿命化基本計画(2013年)では2020年頃までの長寿命化修繕計画(個別施設計画)の策定を目標としていますが、2019年度末時点で計画を策定していない地方公共団体が137団体あり、策定済みで公表していない地方公共団体は221団体あります。
- 修繕の時期や内容を橋梁毎に示していない計画となっている地方公共団体は278団体。
- また、計画の策定後に点検結果を反映するなど計画の更新を行っていない地方公共団体は239団体。
- 橋梁等の老朽化対策を計画的・効率的に進めるためにも、長寿命化修繕計画を策定するとともに、点検結果を踏まえ、更新を行うことが重要です。

【橋梁(2m以上)の長寿命化修繕計画(個別施設計画)の策定、記載内容、更新の状況(地方公共団体)】



※2020年3月31日時点 (国土交通省道路局調べ)

制度概要

道路の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業（橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去等）に対し、計画的かつ集中的な支援を可能とする道路メンテナンス事業補助制度を創設。

<制度イメージ>

長寿命化修繕計画に基づく道路メンテナンス事業に対し支援

- 対象構造物：橋梁、トンネル、道路附属物等
- 支援対象：修繕、更新、撤去等

長寿命化修繕計画

〇〇市

橋梁

長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容

- ・施設名・延長
- ・判定区分
- ・点検・修繕実施年度
- ・修繕内容・対策費用等



【橋梁】

〇〇市

トンネル

長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容

- ・施設名・延長
- ・判定区分
- ・点検・修繕実施年度
- ・修繕内容・対策費用等



【トンネル】

〇〇市

道路附属物等

長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容

- ・施設名・延長
- ・判定区分
- ・点検・修繕実施年度
- ・修繕内容・対策費用等



【道路附属物等】

道路メンテナンス事業

▶ 地方公共団体が管理する橋梁、トンネル等が対象

橋梁の例



損傷状況(鉄筋露出)



修繕の様子(断面修復)

トンネルの例



損傷状況(うき・漏水)

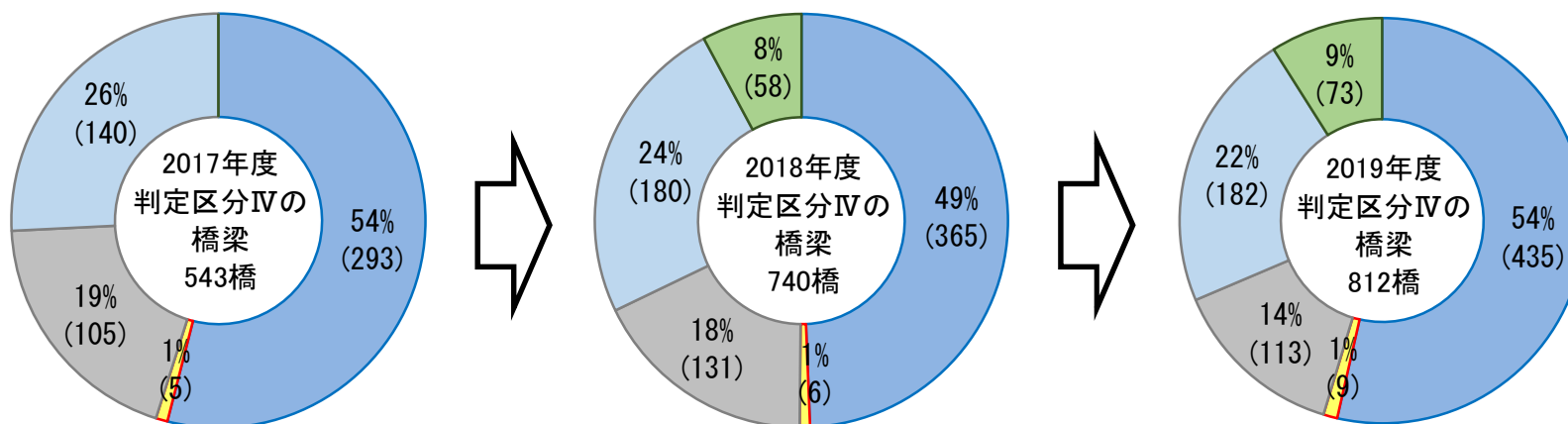


修繕の様子(剥落対策)

判定区分Ⅳの橋梁の措置状況

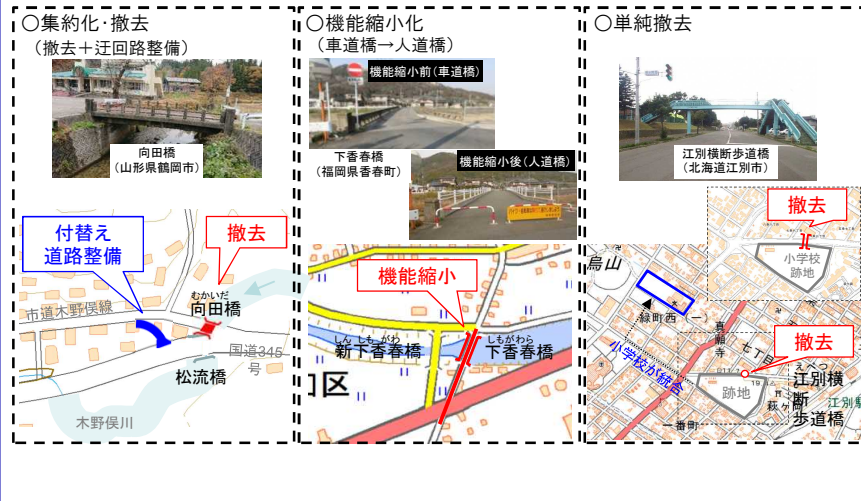
- 2019年度末時点で判定区分Ⅳと診断された橋梁は、812橋となり、前年度より72橋増加しており、その対策として、撤去又は廃止された橋梁も255橋（予定含む）と前年度末より17橋増加しています。
- 老朽化した道路インフラの適正に維持管理を行っていくうえでも、ライフサイクルコストや地域の状況を踏まえ、必要に応じて集約化・撤去などにより合理化を図って行く必要があります。

■ 修繕・掛替
 ■ 機能転換
 ■ 対応未定
 ■ 撤去・廃止中（予定含む）
 ■ 撤去・廃止済等



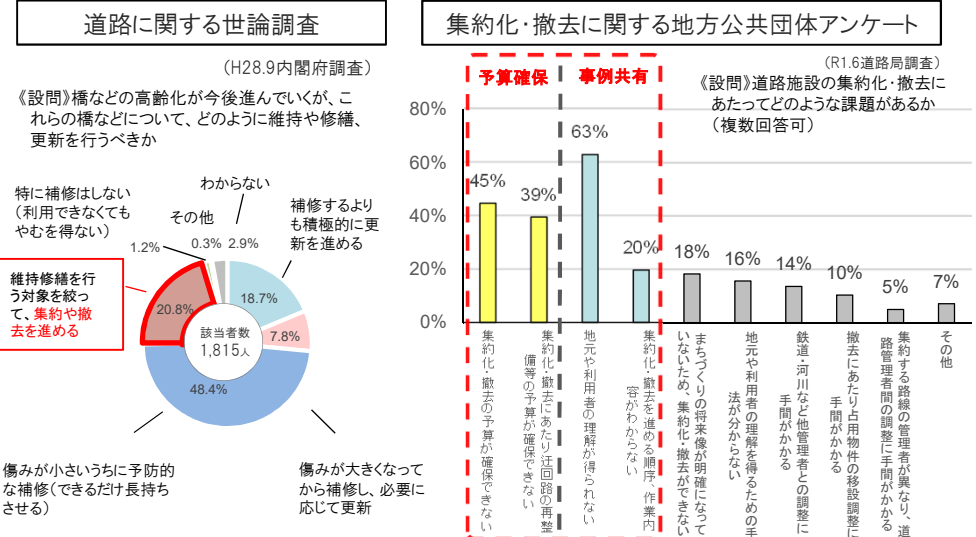
道路施設の集約化・機能縮小

維持管理費の負担増が想定されるなか、点検結果や利用状況等を踏まえ、施設の集約化・撤去、または機能縮小を推進



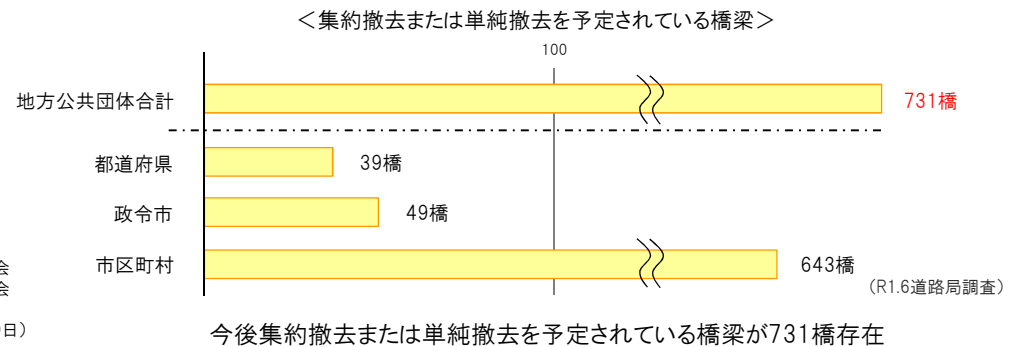
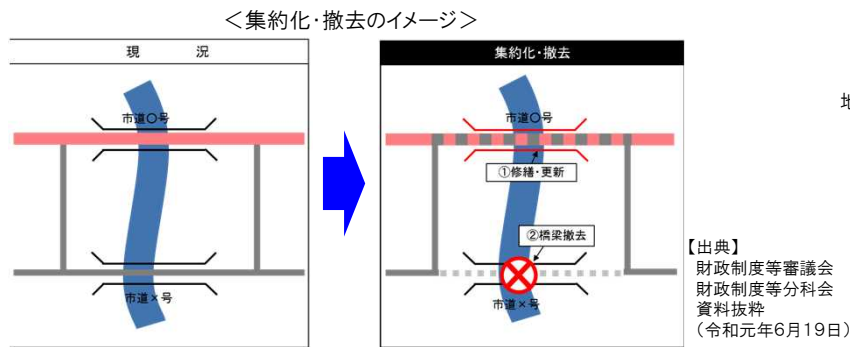
集約化・撤去に対するニーズと課題

橋などの高齢化に対し、約2割の方が「集約や撤去を進める」と回答
集約化・撤去を進めていく上で「予算確保」「事例共有」が課題



集約・撤去による維持・管理負担の支援

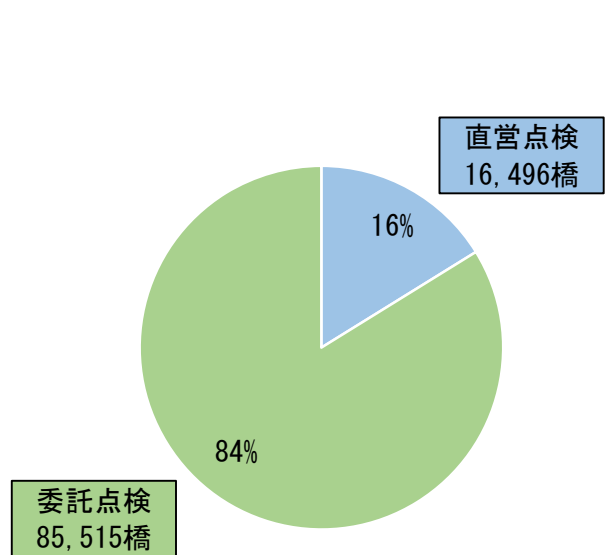
地方公共団体への財政的なインセンティブの付与についても検討が必要



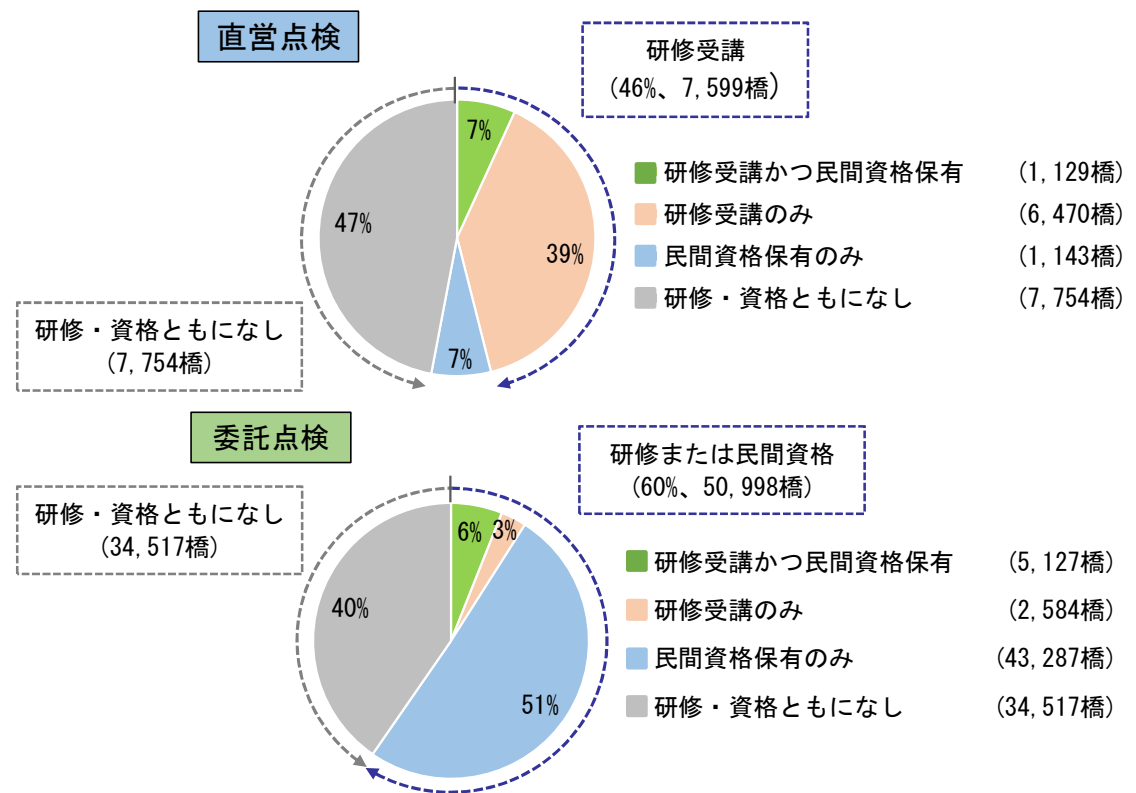
点検結果や利用状況等を踏まえ、道路施設の集約化・撤去等や、通行を歩行者に限定するなどの機能縮小に取り組む

- 2019年度に地方公共団体が実施した橋梁点検のうち、職員自らが点検(直営点検)を実施した割合は16%。
- 直営点検による点検実施者のうち、国土交通省の実施する研修を受講している割合は46%、民間資格保有のみは7%。
- 委託点検による点検実施者のうち、国土交通省が実施する研修を受講している割合は9%、民間資格保有のみは51%。
- 点検の精度向上するためには研修受講、民間資格の活用など点検技術の向上を図る必要があります。

2019点検実施橋梁の直営点検と委託点検の割合



点検実施者の保有資格や研修受講歴



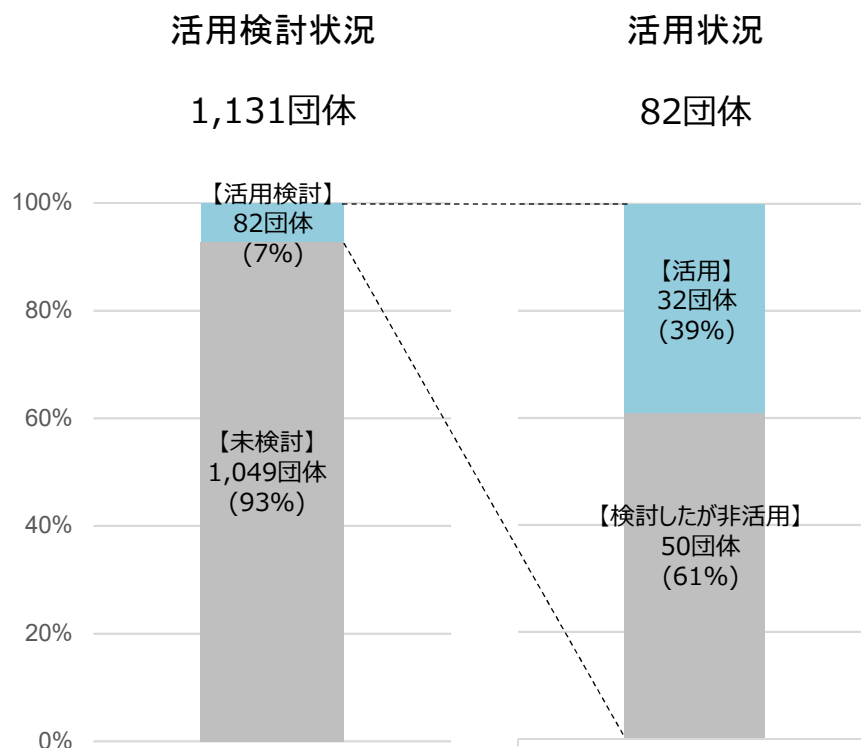
※2019年度に点検を実施した橋梁のうち、報告があった102,011橋を対象に橋梁数ベースで算出。(右図も同様)

※1 研修: 国土交通省が実施する道路管理実務者研修又は道路橋メンテナンス技術講習
 ※2 民間資格: 国土交通省登録技術資格(公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格登録規定に基づく国土交通省登録資格)

定期点検における新技術の活用状況

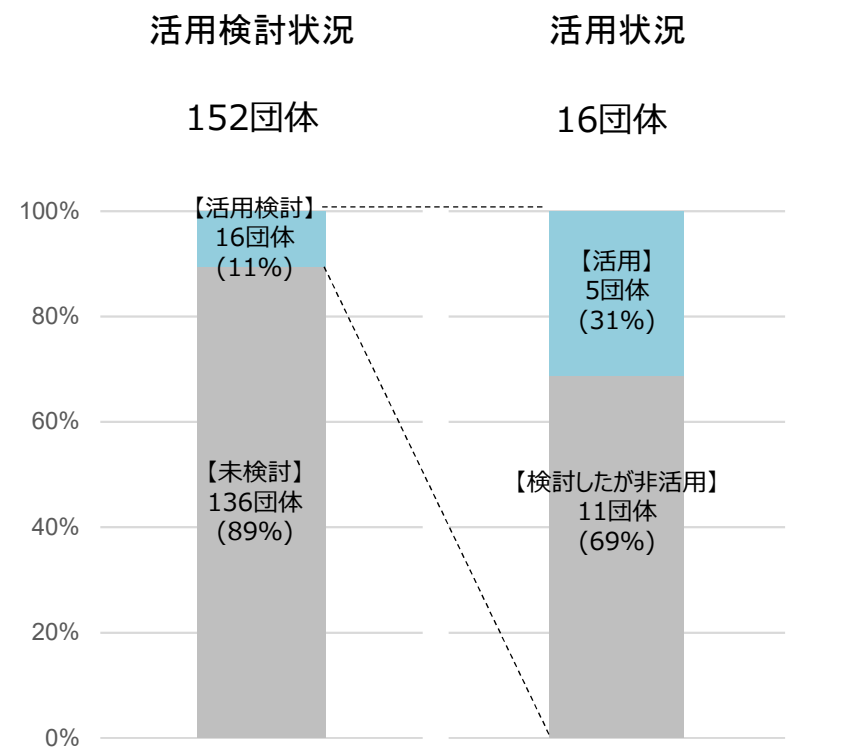
- 2019年度の点検において、ドローン等の点検支援技術を活用した地方公共団体数は橋梁で32団体、トンネルで5団体に留まっています。
- 今後も新技術の活用促進により、費用削減や作業環境等の改善を図る必要があります。

橋梁



※2019年度に点検を実施した地方公共団体のうち、報告があった1,131団体を対象に算出。

トンネル

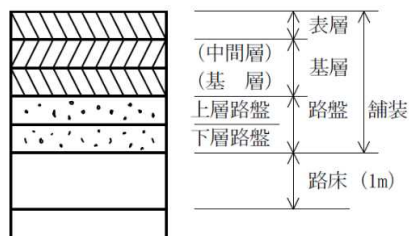


※2019年度に点検を実施した地方公共団体のうち、報告があった152団体を対象に算出。

<アスファルト舗装>

判定区分Ⅲ：修繕段階

損傷レベル大：ひび割れやわだち掘れ、縦断凹凸等が生じており、表層あるいは路盤を含めた舗装打ち換え等の修繕措置が必要な状態



<アスファルト舗装の構成と各層の名称>



ひび割れ



わだち掘れ

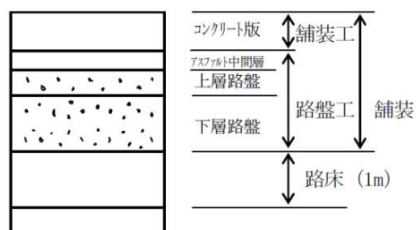


縦断凹凸

<コンクリート舗装>

判定区分Ⅲ：修繕段階

損傷レベル大：コンクリート版において、版央付近又はその前後に横断ひび割れが全幅員にわたっていて、一枚の版として輪荷重を支える機能が失われている可能性が高いと考えられる状態、または、目地部に段差が生じたりコンクリート版の隅角部に角欠けへの進展が想定されるひび割れが生じているなど、コンクリート版と路盤の間に隙間が存在する可能性が高いと考えられる状態

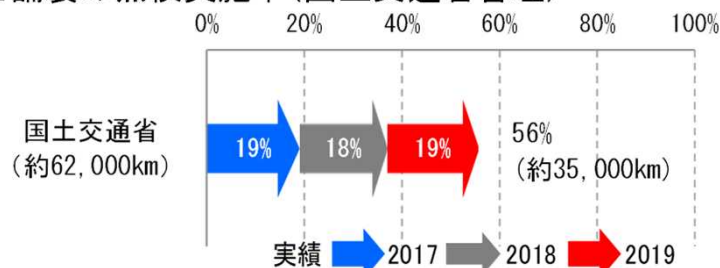


<コンクリート舗装の構成と各層の名称>



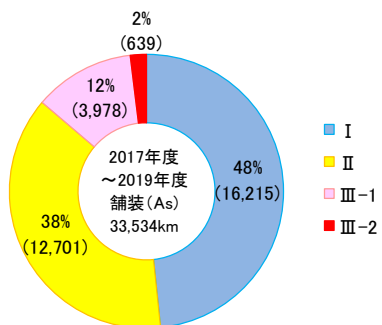
- 国土交通省が管理する道路では、2017年度より舗装点検を行っており、2019年度末時点の点検実施率は約56%と着実に進捗しています。
- 判定区分Ⅲ（修繕段階）の割合は、アスファルト舗装は14%、コンクリート舗装では6%となっています。
- 判定区分Ⅲとなった区間のうち、修繕等を実施した区間の割合は、アスファルト舗装で12%、コンクリート舗装で5%であり、道路利用者の安全安心の確保に向け、効率的な修繕を実施する必要があります。

■舗装の点検実施率(国土交通省管理)

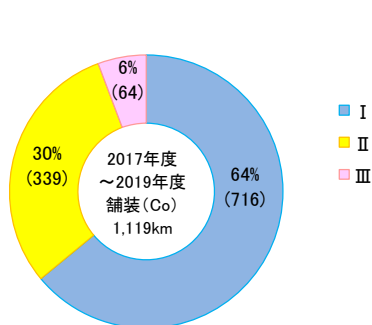


■舗装の判定区分の割合(国土交通省管理)

アスファルト舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)



コンクリート舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)



※延べ車線延長：点検対象となる車線延長の合計
※四捨五入の関係で、合計値と一致しない場合がある。

■直轄管理道路の舗装における修繕等措置の実施状況

舗装種別	判定区分	修繕必要 (A)	修繕着手済 (B) (B/A)	工事着手済 (C) (C/A)	修繕完了 (D) (D/A)
アスファルト	Ⅲ-1	4,618 km	536 km (12%)	492 km (11%)	455 km (10%)
	Ⅲ-2				
コンクリート	Ⅲ	64 km	3 km (5%)	2 km (3%)	2 km (3%)
合計	-	4,681 km	539 km (12%)	494 km (11%)	457 km (10%)

※判定区分(アスファルト舗装・コンクリート舗装)

<アスファルト舗装>

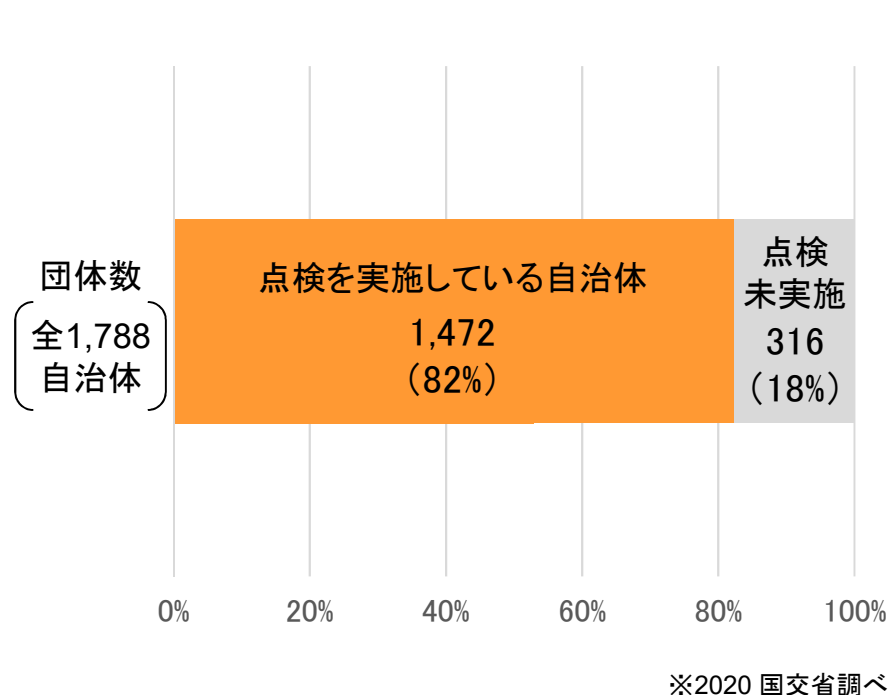
判定区分	
I	健全
II	表層機能保持段階
III	修繕段階
III-1	表層等修繕
III-2	路盤打換等

<コンクリート舗装>

判定区分	
I	健全
II	補修段階
III	修繕段階

- 地方公共団体においても82%で点検を実施。
- 点検の結果、修繕段階にある修繕延長は全国で約55,000kmあり、特に舗装の構造に問題のある舗装延長は、約20,000kmあることが確認されている。

■地方公共団体の点検状況



判定区分	計		
	都道府県・政令市	市町村	
Ⅲ-1相当 (切削オーバーレイ)	20,886	14,544	35,430
Ⅲ-2相当 (路盤打換)	10,929	8,362	19,291
計	31,815	22,907	54,721

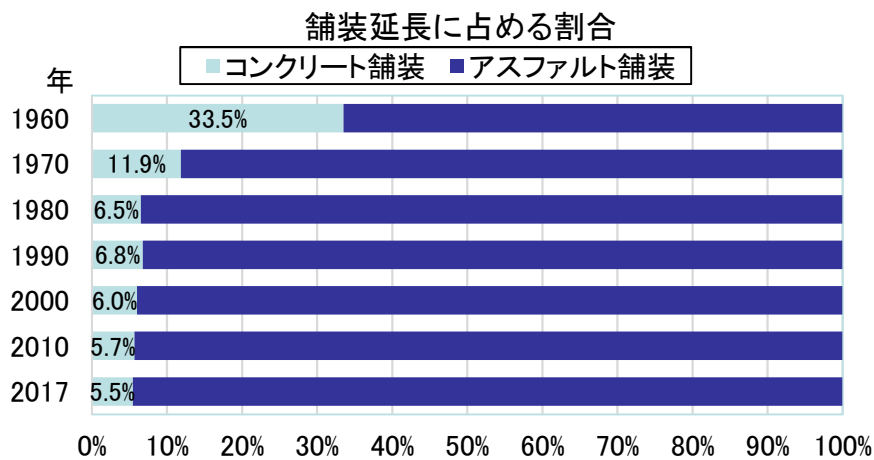
※2020 国交省調べ

舗装延長 (簡易舗装含む)	都道府県・政令市	市町村	計
約144,000 (約231,000)	約171,000 (約745,000)	約315,000 (約976,000)	

※道路統計年報より集計

○道路設計時や補修設計を行うにあたって、アスファルト舗装とコンクリート舗装をライフサイクルコストも含めて比較検討したうえで決定しており、コンクリート舗装の適材適所での活用を推進

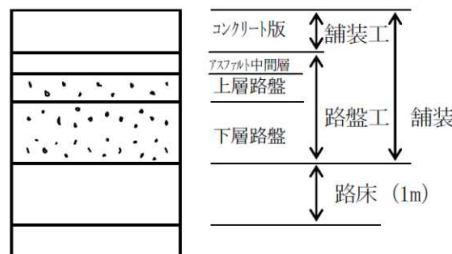
コンクリート舗装の普及状況



※道路統計年報より整理



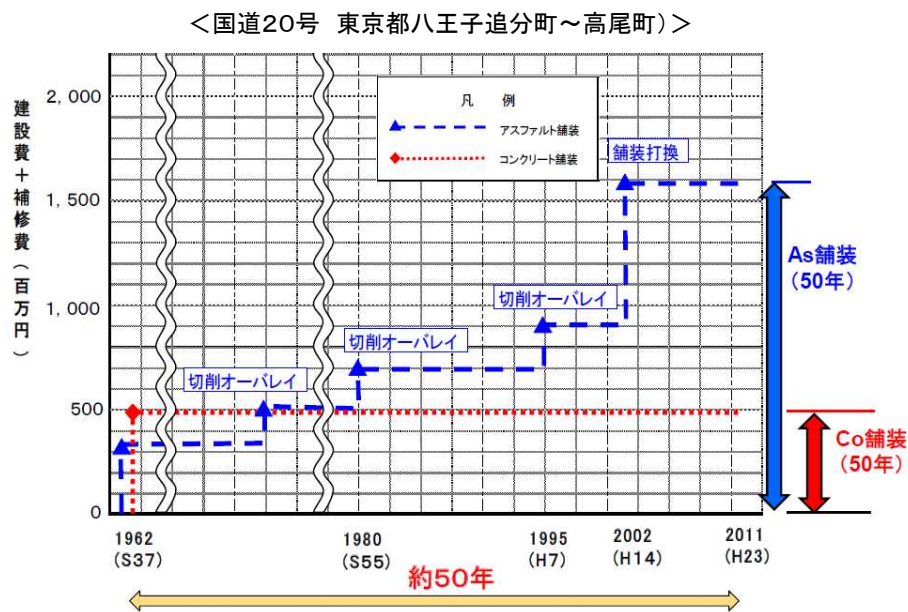
＜コンクリート舗装の例＞
国道20号(東京都八王子追分町～高尾町)



＜コンクリート舗装の構成と各層の名称＞

コンクリート舗装の特徴

- 国道20号(東京都八王子)では、約50年間大規模な補修なし
- ライフサイクルコスト(LCC)はアスファルト舗装の1/3程度



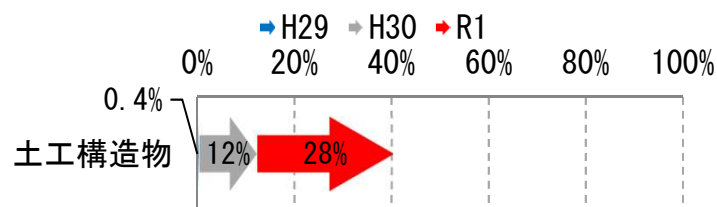
※上記LCCは建設費及び補修費の類型学(As舗装のLCCIは、Co舗装区間の近傍区間において算出)

- ・平成23年原単価を用いた直接工事費ベース
- ・目地補修等の維持的補修工事は含まない

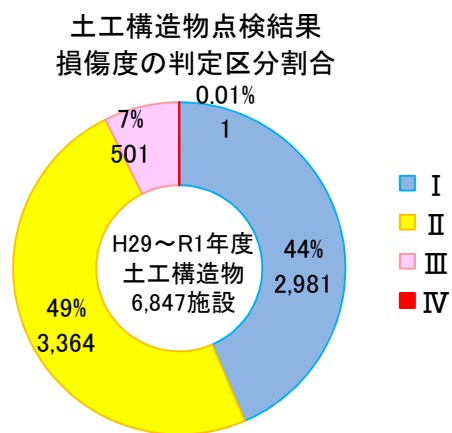
道路土工構造物の点検・修繕等措置の実施状況

- 国土交通省が管理する道路では、2017年度より土工構造物点検を行っており、2019年度末時点の点検実施率は約40%と着実に進捗しています。
- 判定区分Ⅲ・Ⅳ（修繕段階）の割合は7%となっています。
- 判定区分Ⅲ・Ⅳとなった区間のうち、修繕等を実施した区間の割合は8%であり、道路利用者の安全安心の確保に向け、効率的な修繕を実施する必要があります。

■ 土工構造物の点検実施率（国土交通省管理）



■ 土工構造物の判定区分の割合（国土交通省管理）



※四捨五入の関係で、合計値と一致しない場合がある。

■ 直轄管理道路の土工構造物における修繕等措置の実施状況

判定区分	修繕必要 (A)	修繕着手済 (B) (B/A)	工事着手済 (C) (C/A)	修繕完了 (D) (D/A)
Ⅱ	3,364施設	12 (0.4%)	1 (0.03%)	1 (0.03%)
Ⅲ	501施設	41 (8.2%)	12 (2.4%)	5 (1.0%)
Ⅳ	1施設	1 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Ⅲ・Ⅳ合計	502施設	42 (8.4%)	12 (2.4%)	5 (1.0%)

※判定区分（土工構造物）

判定区分	説明
I	健全
II	経過観察段階
III	早期措置段階
IV	緊急措置段階