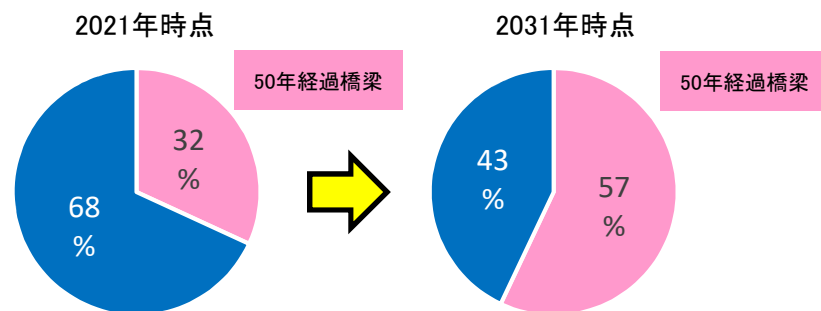


## 道路メンテナンス2巡目点検(2年目)の結果

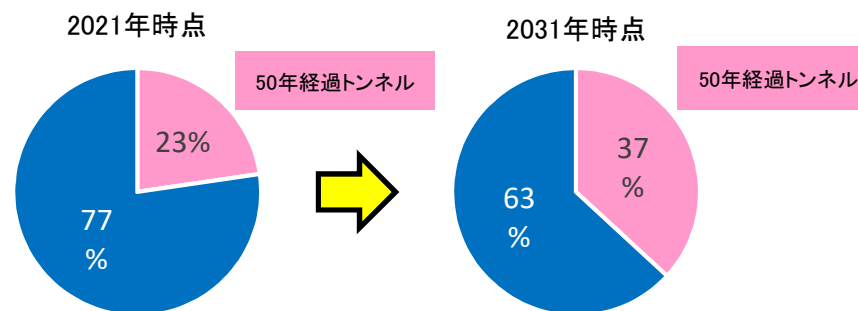
---

- 建設後50年を経過した橋梁の割合は、現在32%だが、10年後には57%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23%だが、10年後には37%に増加する。

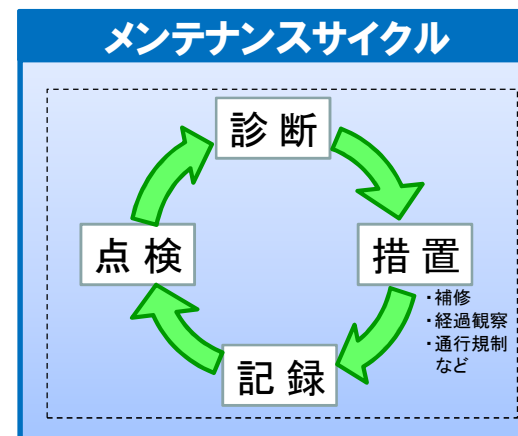
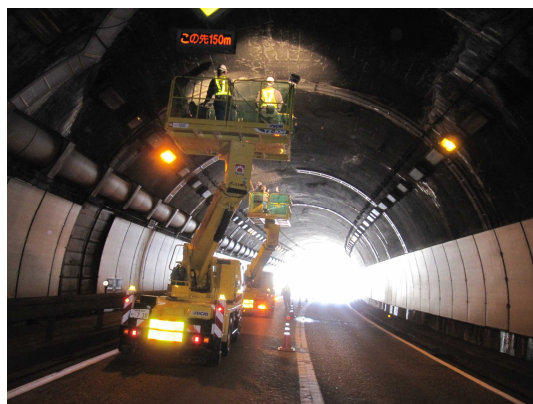
【橋梁】



【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

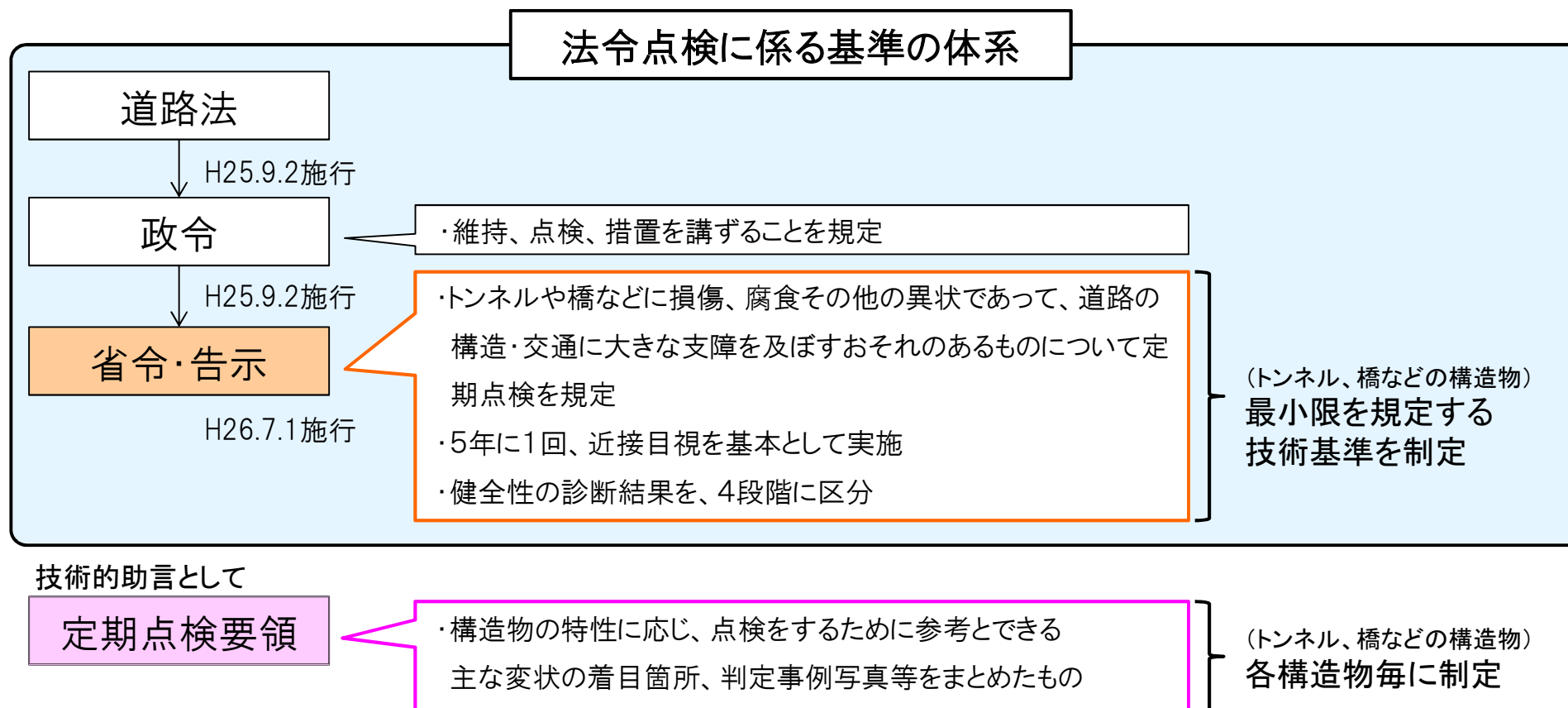
○ 定期点検に関する省令・告示 公布[H26.3.31]  
5年に1回、近接目視による点検

● 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月末時点での道路の区分  
※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 (7,040)	29%
トンネル (382)	3%
道路附属物等 (1,700)	26%

※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%

○ 2019年度点検実施施設数

施設種別	数
橋梁	7,066
トンネル	382
道路附属物等	1,704

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<sup>※</sup>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	20,535 (44%)	9,052 (44%)
高速道路会社	42,338 (29%)	12,324 (29%)
地方公共団体	68,820 (26%)	24,327 (26%)

※1: 2019年度末時点での巡回点検済みの橋梁  
※2: 2019年度末時点での巡回点検済みのトンネル  
※3: 2017年度末時点での巡回点検済みの道路附属物等

※1: 巡回点検における判定区分Ⅱ、Ⅲの割合

③ 建設年度別の施設数

- 建設後50年を経過した橋梁の割合は、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未満の橋梁の割合は、10年後に約62%となります。橋長15m以上の橋梁の割合は、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未満の橋梁です。

※橋梁・トンネルの建設年度別施設数は資料④(7)を参照。

○ 建設年度別施設数

※この表、白い橋梁の数が読取できない建設年度不明橋梁が約23万橋あり、※各年度の内部は、資料④(7)を参照。(出典:道路局(2020)3年時点)

○ 建設後50年を経過した橋梁の割合

建設年度	橋長15m未満	橋長15m以上
2020年度	30%	25%
2021年度	35%	28%
2022年度	40%	31%
2023年度	45%	34%

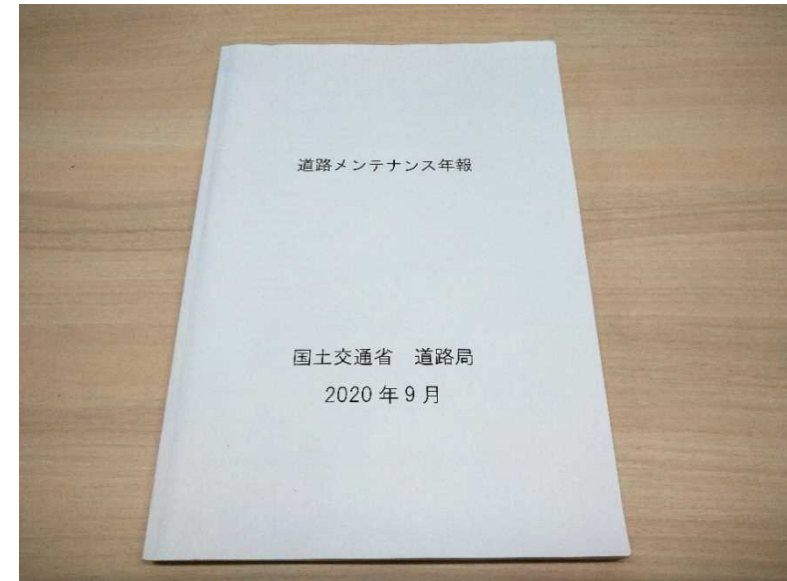
※この表、白い橋梁の数が読取できない建設年度不明橋梁が約23万橋あり、※出典:道路局(2020)3年時点

○ 建設年度不明橋梁(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

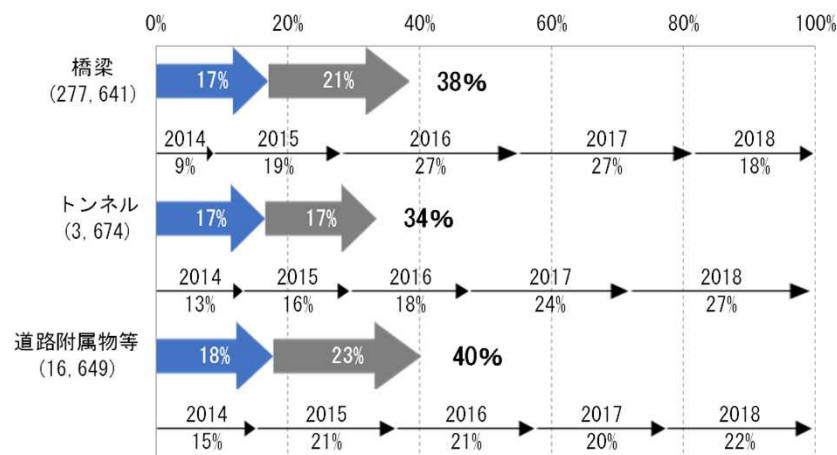
(出典:道路局(2020)3年時点)






# 橋梁、トンネル等の点検実施状況・点検結果 2巡目(2019～2020年度)

- 全道路管理者の2巡目(2019～2020年度)の点検実施状況は、橋梁:38%、トンネル:34%、道路附属物等※:40%程度。
- 例えば、橋梁は1巡目に比べ10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2019～2020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:31%、道路附属物等:11%。  
※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

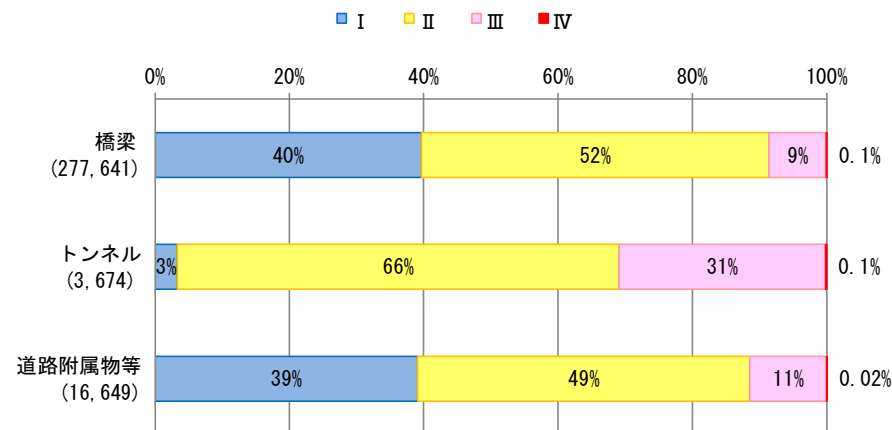
## 2巡目(2019～2020年度)の点検実施状況



 2019年度
  2020年度
  1巡目点検(実績)

※( )内は、2019～2020年度に点検を実施した施設数の合計。  
 ※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

## 2巡目(2019～2020年度)の点検結果



※( )内は、2019～2020年度に点検を実施した施設数の合計。  
 ※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

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。

# 橋梁の損傷事例

## 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

# 修繕等措置の実施状況の集計について

○ 2014年度から2020年度までの7年間で実施した点検において、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設の修繕等措置の実施状況を以下の通り整理。

	1巡目点検施設の 修繕等措置の実施状況	直近5年間の 修繕等措置の実施状況
措置が必要な 施設数	1巡目(2014年度～2018年度)の点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設数	直近5年間(2016年度～2020年度)の点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設数
措置に着手済み の施設数	上記の内、2020年度末時点で修繕等措置(設計含む)に着手した施設数	上記の内、2020年度末時点で修繕等措置(設計含む)に着手した施設数
集計意図	1巡目点検結果に対する修繕状況。 次回定期点検まで(5年以内)に修繕等措置を講ずべきであるため、2023年度までに措置率が100%になることを目標としている。	5年に1回の定期点検であるため、直近5年間の点検結果が概ね全ての施設の最新の点検結果となる。 最新の点検結果に対する修繕状況。
対象ページ	P8	P9



# 1巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況

- 1巡目(2014年度～2018年度)の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)と診断された橋梁の修繕等の措置に着手した割合は、2020年度末時点で国土交通省:83%、高速道路会社:66%、地方公共団体:55%、完了した割合は、国土交通省:42%、高速道路会社:45%、地方公共団体:35%
- 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで(5年以内)に措置を講ずべきとしていますが、地方公共団体において5年以上前に判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁の措置の着手率は、6～7割程度と遅れています。

管理者	措置が必要な施設数(A)	措置に着手済の施設数(B)	未着手施設数	2020年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)						(参考)2019年度末時点		
				点検年度	0%	20%	40%	60%	80%	100%	措置に着手済の施設数	うち完了
国土交通省	3,411	2,845 (83%)	566 (17%)	2014	77%						2,359 (69%)	1,071 (31%)
				2015	69%							
				2016	41%							
				2017	18%							
				2018	14%							
高速道路会社	2,537	1,669 (66%)	868 (34%)	2014	82%						1,202 (47%)	705 (28%)
				2015	85%							
				2016	53%							
				2017	32%							
				2018	12%							
地方公共団体	62,836	34,419 (55%)	28,417 (45%)	2014	57%						21,376 (34%)	12,869 (20%)
				2015	47%							
				2016	36%							
				2017	22%							
				2018	17%							
都道府県 政令市等	20,484	14,156 (69%)	6,328 (31%)	2014	64%						9,052 (44%)	5,057 (25%)
				2015	54%							
				2016	41%							
				2017	27%							
				2018	23%							
市区町村	42,352	20,263 (48%)	22,089 (52%)	2014	53%						12,324 (29%)	7,812 (18%)
				2015	44%							
				2016	33%							
				2017	19%							
				2018	13%							
合計	68,784	38,933(57%)	29,851(43%)		完了済 着手済						24,937(36%)	14,645(21%)

※1巡目(2014～2018年度)点検施設のうち、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(2020年度末時点)

↑:2020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(6年経過):100%、2015年度点検実施(5年経過):100%、2016年度点検実施(4年経過):80%、2017年度点検実施(3年経過):60%、2018年度点検実施(2年経過):40%

# 直近5年間で判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況

○ 直近5年間(2016年度～2020年度)の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)と診断された橋梁の修繕等の措置に着手した割合は、2020年度末時点で国土交通省:57%、高速道路会社:40%、地方公共団体:39%、完了した割合は、国土交通省:14%、高速道路会社:18%、地方公共団体:16%

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	2020年度末時点							
				措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)	うち完了(C)						
					点検年度	0%	20%	40%	60%	80%	100%
国土交通省	3,566	2,019 (57%)	1,547 (43%)	487 (14%)	2016	38%					91%
					2017	18%				72%	
					2018	14%				63%	
					2019	4%				43%	
					2020	0%				22%	
高速道路会社	2,686	1,061 (40%)	1,625 (60%)	484 (18%)	2016	53%					83%
					2017	32%				58%	
					2018	13%				24%	
					2019	4%				33%	
					2020	0%				14%	
地方公共団体	54,918	21,378 (39%)	33,540 (61%)	8,698 (16%)	2016	36%					59%
					2017	21%				44%	
					2018	15%				37%	
					2019	4%				30%	
					2020	1%				22%	
都道府県 政令市等	18,225	9,144 (50%)	9,081 (50%)	3,433 (19%)	2016	41%					71%
					2017	26%				61%	
					2018	22%				59%	
					2019	4%				36%	
市区町村	36,693	12,234 (33%)	24,459 (67%)	5,265 (14%)	2016	34%					54%
					2017	18%				36%	
					2018	12%				25%	
					2019	4%				26%	
2020	1%				21%						
合計	61,170	24,458(40%)	36,712(60%)	9,669(16%)		完了済		着手済			

※直近5年間(2016～2020年度)の点検で判定区分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(2020年度末時点)

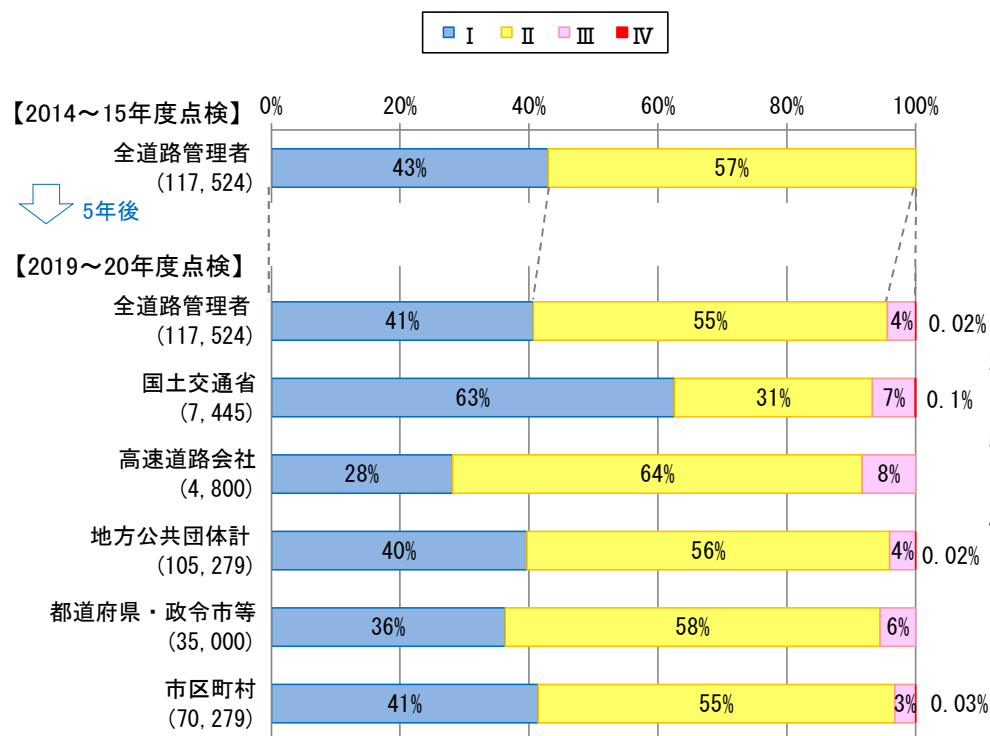
†: 2020年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース

2016年度点検実施(4年経過): 80%、2017年度点検実施(3年経過): 60%、2018年度点検実施(2年経過): 40%、2019年度点検実施(1年経過): 20%、2020年度点検実施(0年経過): 0%

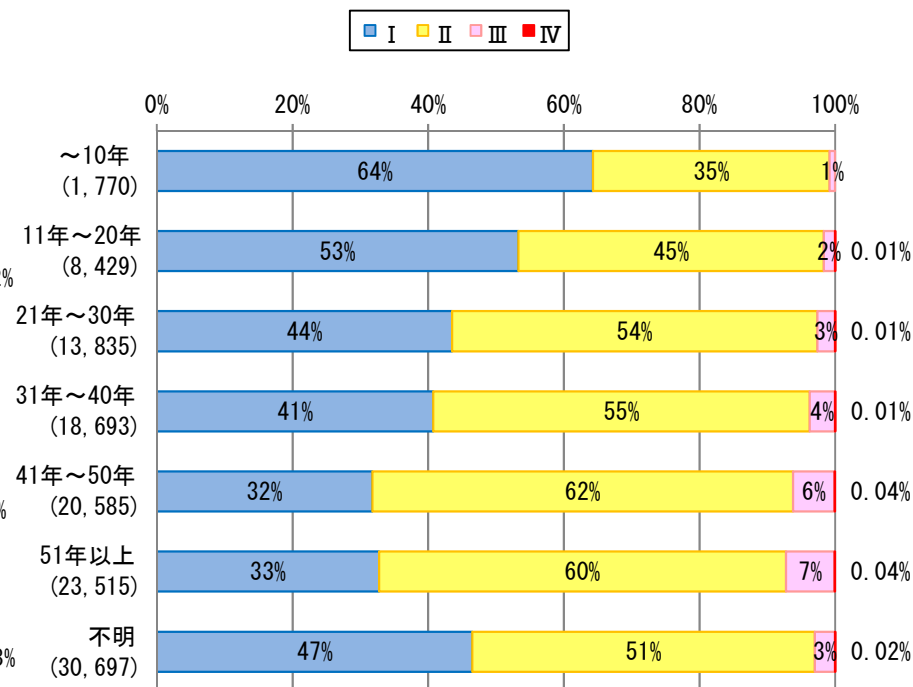
# 橋梁の点検結果の遷移状況

- 1巡目の2014年度及び2015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年度及び2020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4%。
- 建設後経過年数に比例して、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



## 建設後経過年数別の遷移状況 (全道路管理者合計)



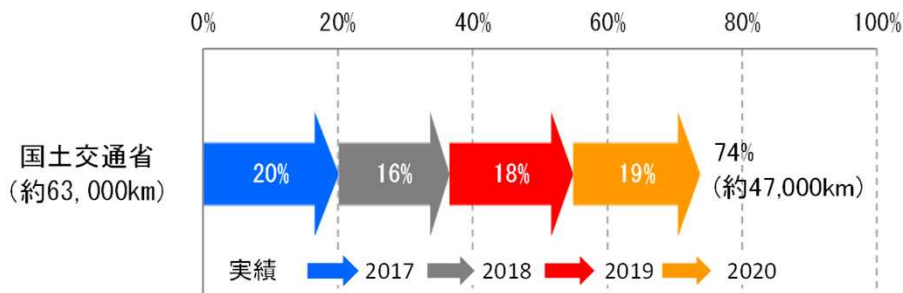
※( )内は、1巡目点検(2014年度及び2015年度)の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま5年後の2019年度及び2020年度に点検を実施した橋梁の合計。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

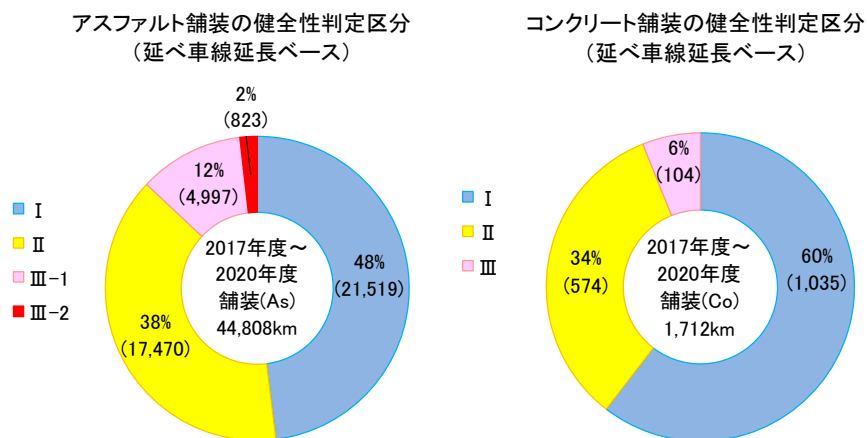
# 舗装の点検・修繕等措置の実施状況(国土交通省)

- 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、2020年度末時点の点検実施率は約74%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15%、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や、ライフサイクルコスト低減のため、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)



※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	5,820 km	868 km (15%)	835 km (14%)	819 km (14%)
	うち、Ⅲ-1	4,997 km	753 km (15%)	724 km (14%)	714 km (14%)
	うち、Ⅲ-2	823 km	114 km (14%)	112 km (14%)	105 km (13%)
コンクリート	Ⅲ	104 km	5 km (5%)	4 km (4%)	2 km (2%)
合計	-	5,924 km	873 km (15%)	839 km (14%)	821 km (14%)

※四捨五入の関係で、合計値と一致しない場合がある。

## 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	説明
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>

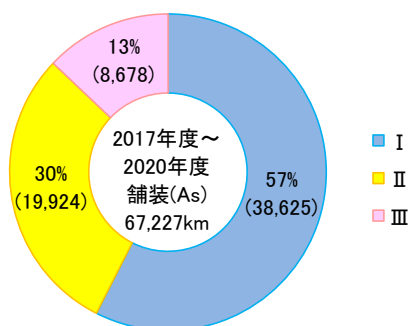
判定区分	説明
I	健全
II	補修段階
III	修繕段階

# 舗装の点検・修繕等措置の実施状況(地方公共団体)

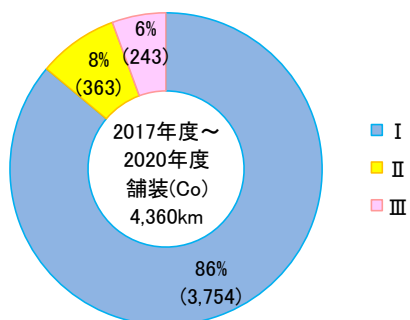
- 国土交通省では、地方公共団体に対する技術的助言として2016年度に舗装点検要領を示しています。
- この点検要領に準じて、2017～2020年度に地方公共団体が点検を実施した延長は、アスファルト舗装:約67,227km、コンクリート舗装:約4,360kmとなっています。
- 判定区分Ⅲ(修繕段階)の舗装延長は、アスファルト舗装:約8,678km、コンクリート舗装:約243kmです。
- このうち、修繕等措置に着手した区間の割合は、アスファルト舗装で16%、コンクリート舗装で10%であり、道路利用者の安全安心の確保や、ライフサイクルコスト低減のため、効率的な修繕を実施する必要があります。

## ■ 地方公共団体における舗装の点検実施状況

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)



## ■ 地方公共団体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	8,678 km	1,352 km (16%)	1,167 km (13%)	1,048 km (12%)
コンクリート	Ⅲ	243 km	25 km (10%)	22 km (9%)	22 km (9%)
合計	-	8,921 km	1,377 km (15%)	1,189 km (13%)	1,070 km (12%)

### 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	説明
I	健全
II	表層機能保持段階
III	修繕段階

<コンクリート舗装>

判定区分	説明
I	健全
II	補修段階
III	修繕段階

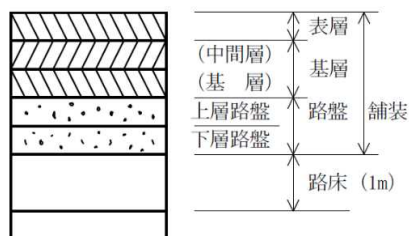
※舗装点検要領(2016年10月国土交通省道路局)に準じて点検及び健全性の診断を実施している地方公共団体を対象に集計  
 ※2017～2020年度の4年間の点検により判定区分Ⅲと診断された延長(延べ車線延長)  
 ※延べ車線延長: 点検対象となる車線延長の合計  
 ※幅員5.5m以下の生活道路を含む

# 舗装の損傷事例

## ＜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

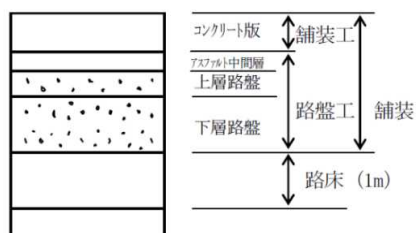


縦断凹凸

## ＜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



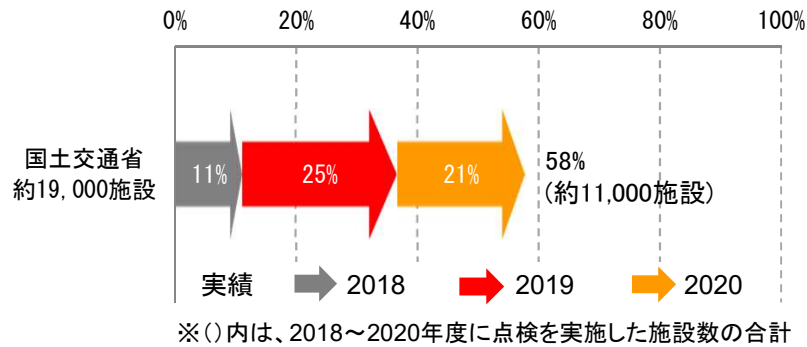
＜コンクリート舗装の構成と各層の名称＞



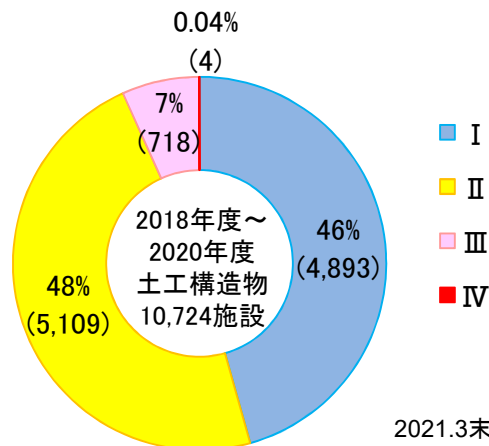
# 道路土工構造物の点検・修繕等措置の実施状況(直轄) 国土交通省

- 国土交通省が管理する道路では、2018年度より特定道路土工構造物点検を行っており、2020年度末時点の点検実施率は約58%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、修繕等を着手した区間の割合は13%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)



## ■ 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)
Ⅲ	718施設	91 (13%)	40 (6%)	34 (5%)
Ⅳ	4施設	4 (100%)	3 (75%)	1 (25%)
Ⅲ・Ⅳ合計	722施設	95 (13%)	43 (6%)	35 (5%)

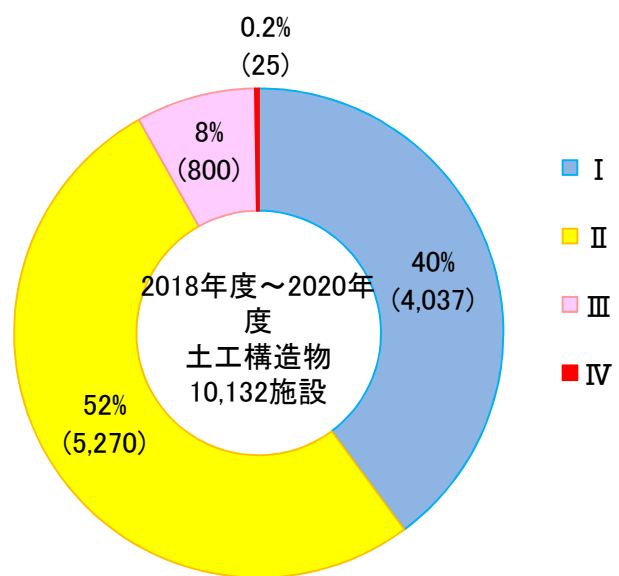
※判定区分(土工構造物)

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

# 道路土工構造物の点検・修繕等措置の実施状況(地方公共団体)

- 国土交通省では、地方公共団体に対する技術的助言として2017年度に道路土工構造物点検要領を示しています。
- この点検要領に準じて、2018～2020年度に地方公共団体が点検を実施した施設数は10,132施設となっています。
- 判定区分Ⅲ(早期措置段階)の施設数は800施設、判定区分Ⅳ(緊急措置段階)の施設数は25施設です。
- このうち、修繕等措置に着手した施設の割合は、判定区分Ⅲの施設で22%、判定区分Ⅳの施設で88%です。

## ■土工構造物の判定区分の割合(地方公共団体管理)



2021.3末時点

## ■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)
Ⅲ	800施設	176 (22%)	128 (16%)	117 (15%)
Ⅳ	25施設	22 (88%)	22 (88%)	12 (48%)
Ⅲ・Ⅳ合計	825施設	198 (24%)	150 (18%)	129 (16%)

### ※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

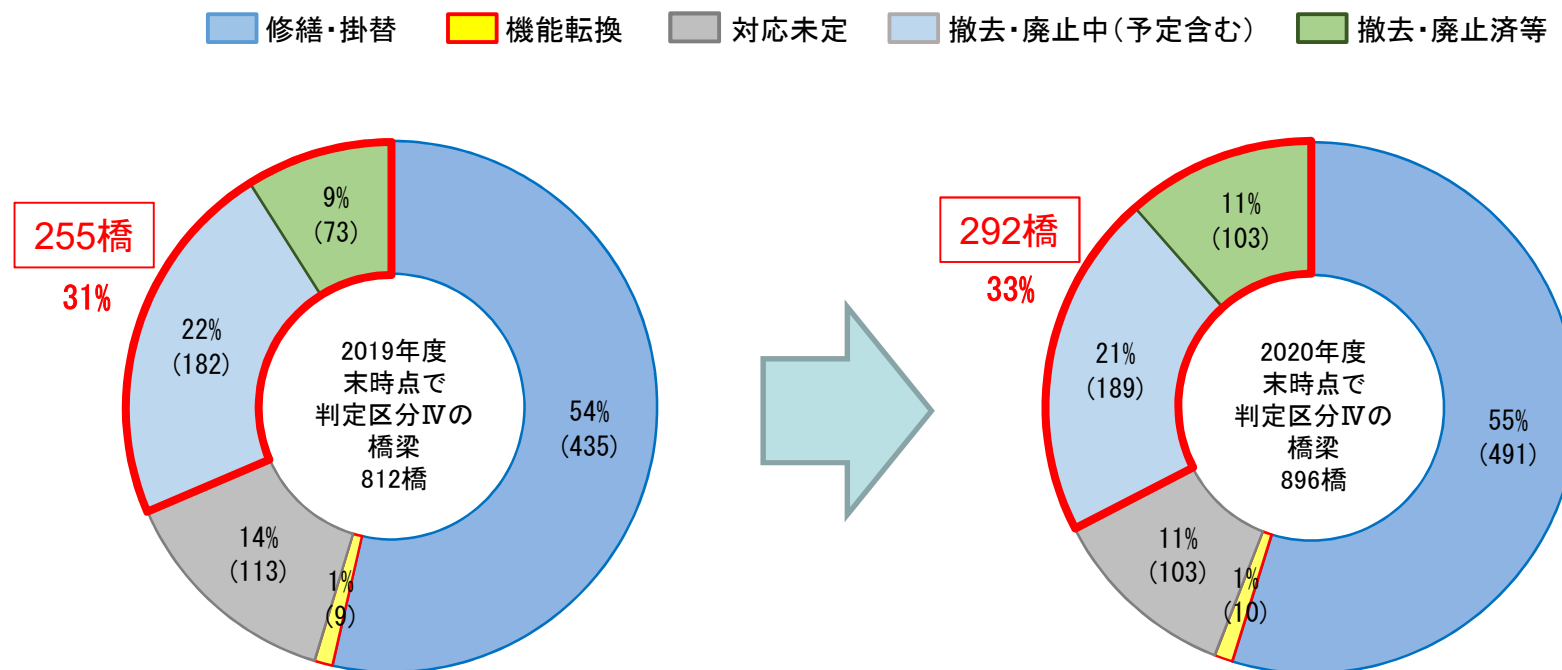
※道路土工構造物点検要領(2017年8月 国土交通省道路局)に準じて点検及び健全性の診断を実施している地方公共団体を対象に集計。

※2018～2020年度の3年間の点検により判定区分Ⅲ又はⅣと診断された施設。



# 判定区分Ⅳの橋梁の措置状況

- 2020年度末時点で判定区分Ⅳと診断された橋梁は、896橋となり、前年度より84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292橋(予定含む)と前年度末より37橋増加しています。
- 老朽化した道路インフラを適正に維持管理していくため、ライフサイクルコストや地域の実状を踏まえ、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。



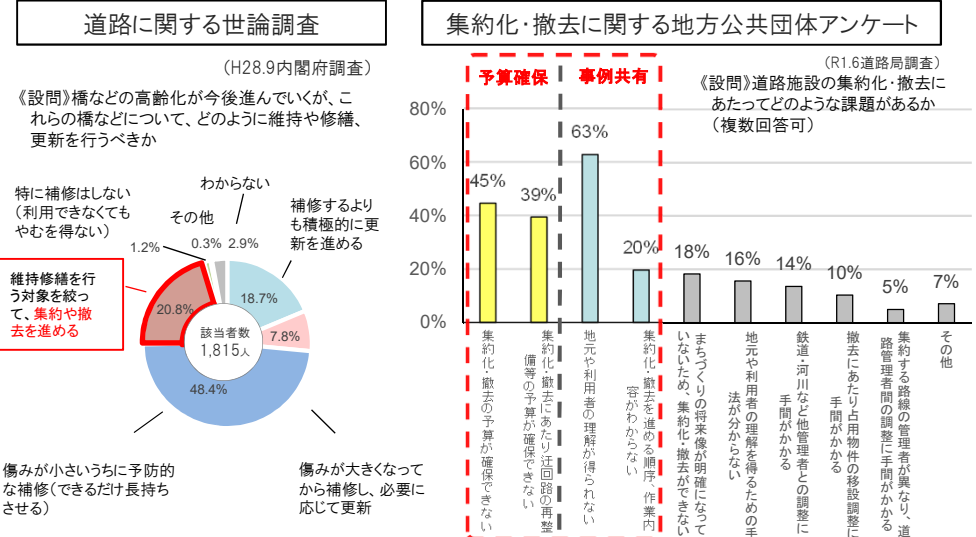
## 道路施設の集約化・機能縮小

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



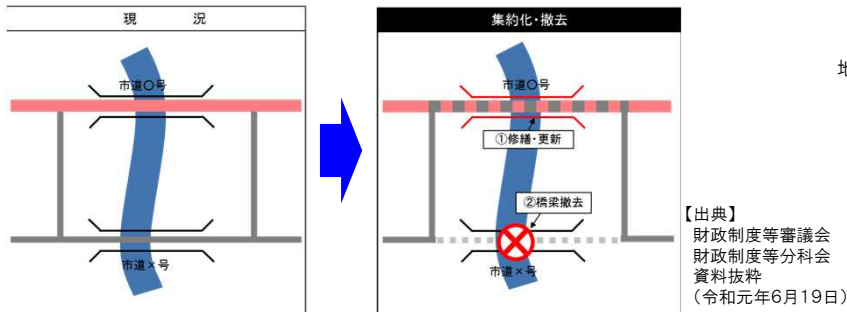
## 集約化・撤去に対するニーズと課題

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

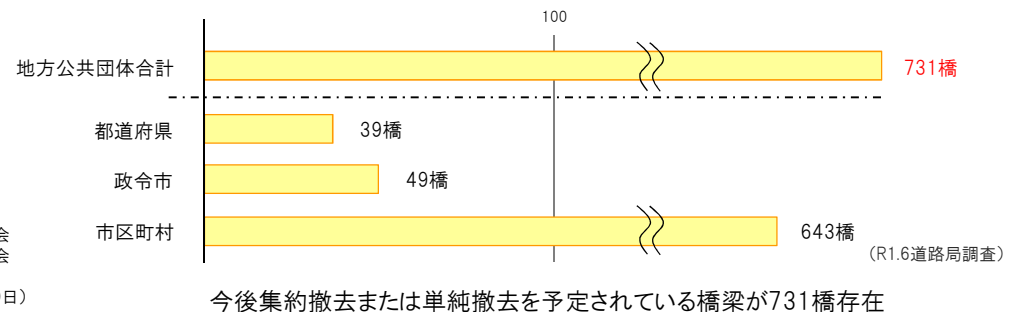


## 集約・撤去による維持・管理負担の支援

＜集約化・撤去のイメージ＞



＜集約撤去または単純撤去を予定されている橋梁＞

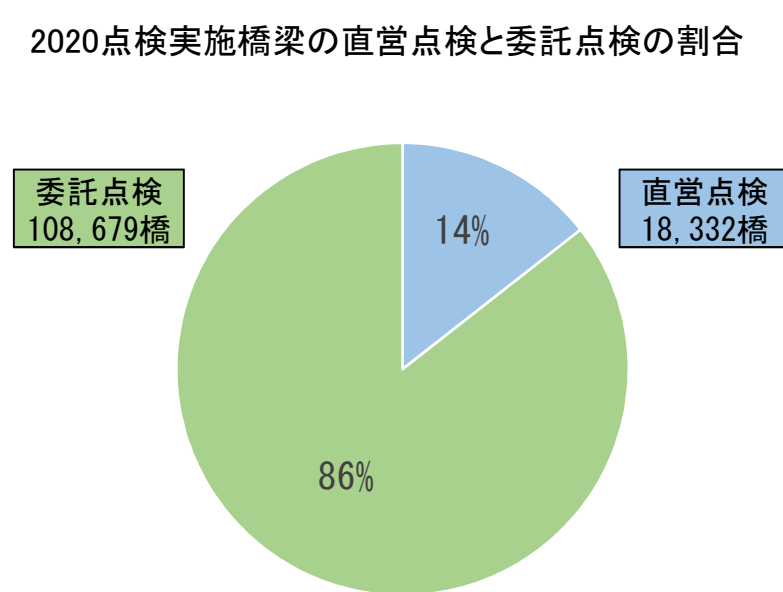


点検結果や利用状況等を踏まえ、道路施設の集約化・撤去等や、通行を歩行者に限定するなどの機能縮小に取り組む

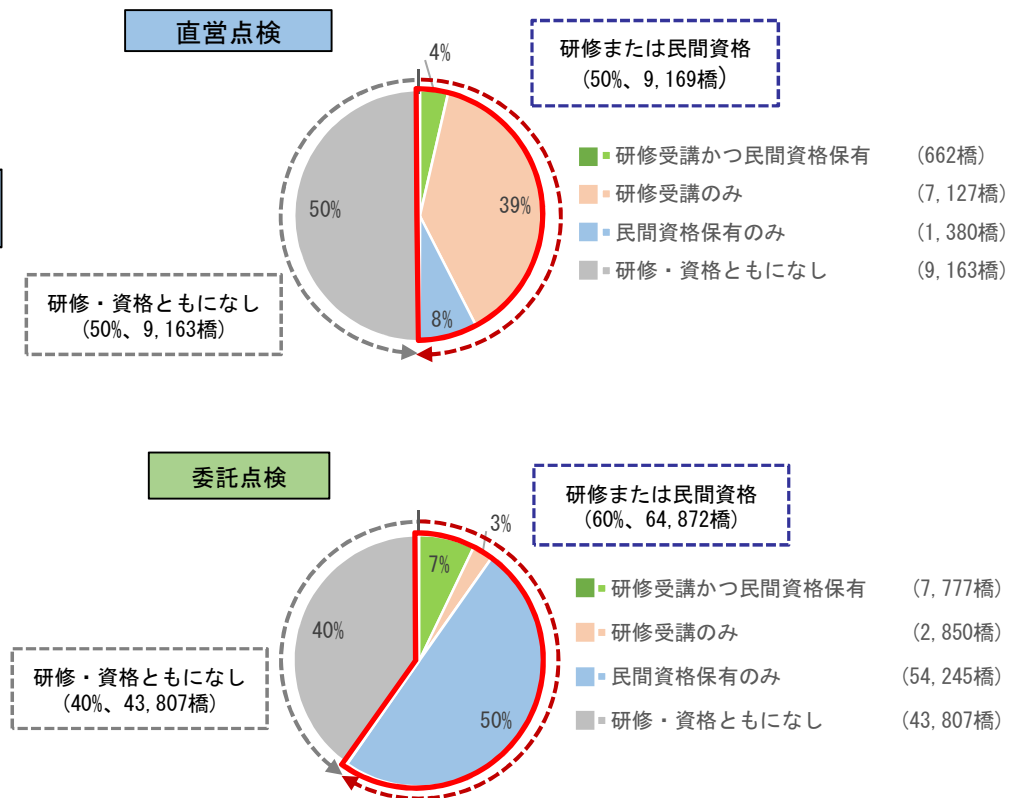
- 2020年度に地方公共団体が実施した橋梁点検のうち、職員自らが点検(直営点検)を実施した割合は14%。
- 直営点検による点検実施者のうち、国土交通省の実施する研修を受講している割合は42%、民間資格保有のみは8%。
- 委託点検による点検実施者のうち、国土交通省が実施する研修を受講している割合は10%、民間資格保有のみは50%。
- 点検の精度向上するためには研修受講、民間資格の活用など点検技術の向上を図る必要があります。

## 点検実施者の保有資格や研修受講歴

2020点検実施橋梁の直営点検と委託点検の割合



※2020年度に点検を実施した橋梁のうち、報告があった127,011橋を対象に橋梁数ベースで算出。(右図も同様)

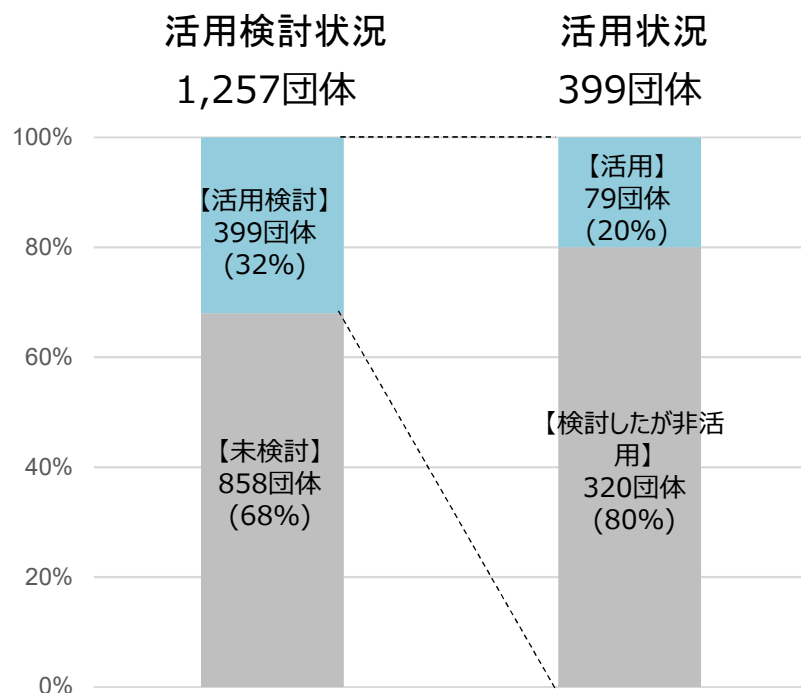


※1 研修: 国土交通省が実施する道路管理実務者研修又は道路橋メンテナンス技術講習  
 ※2 民間資格: 国土交通省登録技術資格(公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格登録規定に基づく国土交通省登録資格)

# 定期点検における新技術の活用状況

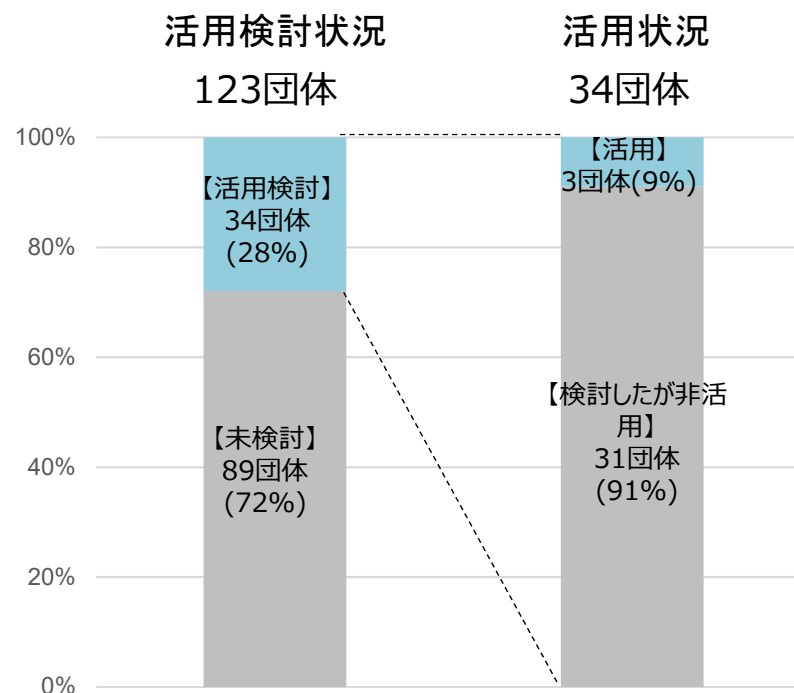
- 2020年度の点検において、ドローン等の点検支援技術を活用した地方公共団体数は橋梁で79団体、トンネルで3団体に留まっています。
- 今後も新技術の活用促進により、費用削減や作業環境等の改善を図る必要があります。

## 橋梁



※2020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1,257団体を対象に算出。

## トンネル



※2020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123団体を対象に算出。

# 道路メンテナンス事業補助制度

R3年度改正箇所

## 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に対し、計画的かつ集中的な支援を実施するもの

## 対象構造物

橋梁、トンネル、道路附属物等（横断歩道橋、シェッド、大型カルバート、門型標識）

## 対象事業

修繕、更新、撤去※

※撤去は集約に伴う構造物の撤去や横断する道路施設等の安全の確保のための構造物の撤去を実施するもの  
 ※修繕、更新、撤去の計画的な実施にあたり必要となる点検、計画の策定及び更新を含む  
 ※新技術等の活用を検討を行い、費用の縮減や事業の効率化などに取り組むもの

## 優先支援事業

新技術等を活用する事業※1、長寿命化修繕計画に短期的な数値目標※2を策定した自治体の事業

※1 コスト縮減や事業の効率化等を目的に新技術等を活用する事業のうち、試算などにより効果を明確にしている事業  
 ※2 「集約化・撤去」や「新技術等の活用」、「費用縮減」に関する数値目標

## 事業イメージ

- 地方公共団体は、長寿命化修繕計画（個別施設計画）を策定・公表
- 橋梁、トンネル、道路附属物等の個別施設毎に記載された計画に位置づけられた道路メンテナンス事業を支援

## 国費率

国費：5.5 / 1.0 × δ （δ：財政力指数に応じた引上率）

## 国庫債務負担行為の活用

国庫債務負担行為を可能とし、効率的な施工（発注）の実施と工事の平準化を図る

## 長寿命化修繕計画

〇〇市 橋梁	〇〇市 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】	長寿命化修繕計画 【個別施設計画】	長寿命化修繕計画 【個別施設計画】
記載内容 ・老朽化対策方針 ・新技術活用方針 ・費用縮減方針 ・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	記載内容 ・老朽化対策方針 ・新技術活用方針 ・費用縮減方針 ・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	記載内容 ・老朽化対策方針 ・新技術活用方針 ・費用縮減方針 ・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】	【トンネル】	【道路附属物等】

# 道路メンテナンス事業補助制度における優先的な支援

□ **背景・概要** 今後の維持管理・更新費の増加や将来の人口減少が見込まれる中、老朽化が進行する道路施設に対応するためには、新技術等の活用促進および実効性のある長寿命化修繕計画の策定促進を図る必要があることから、道路メンテナンス事業補助制度において優先的な支援を実施。

## 優先支援① 「新技術等の活用促進」

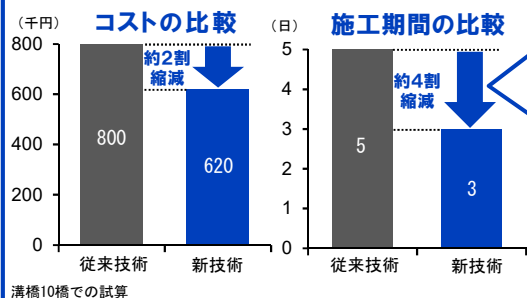
### 優先支援対象

コスト削減や事業の効率化等を目的に新技術等を活用する事業のうち、試算などにより効果を明確にしている事業

<b>従来</b> 近接・野帳の記入が <b>必要</b> ポートによる近接目視 	<b>新技術</b> 近接・野帳の記入が <b>不要</b> 点検ロボットカメラによる写真撮影 
---	---

※「点検支援技術性能カタログ(案)」に掲載されている技術等の活用

### 効果の試算



・点検ロボットカメラによる写真撮影と画像処理による損傷図作成  
 ・橋上や地上から損傷の把握が可能であり、損傷状況スケッチ・野帳への記入、損傷図作成に係る**コストや施工期間の削減、安全性の向上**が図られる

## 優先支援② 「実効性ある長寿命化修繕計画の策定促進」

### 優先支援対象

長寿命化修繕計画において「集約化・撤去」や「新技術等の活用」、「費用削減」に関する短期的な数値目標を策定した自治体の事業

○○市 <b>橋梁</b> 長寿命化修繕計画 【個別施設計画】 記載内容 ・老朽化対策方針 ・新技術活用方針 ・費用削減方針 ・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	<b>【集約化・撤去】</b> (例) 令和○年度までに、管理する○橋のうち約半数程度について、施設の撤去や、複数施設の集約化などの検討を実施することを目標とする。	<b>【新技術等の活用】</b> (例) 令和○年度までに、管理する○橋全てについて、新技術活用検討を行い、約○割程度の橋梁で事業の効率化が見込まれる新技術を活用する	<b>【費用削減】</b> (例) 令和○年度までに、管理する○橋のうち、○橋については直営点検や新技術を活用した点検を実施することで、費用を約○割削減する。
--	---	--	--

具体的な取り組み内容や期間、数値目標の記載

### 【記載事例】

集約化・撤去	迂回路が存在し集約が可能な橋梁について、 <b>令和5年度までに2橋程度の集約化・撤去を検討します。</b>
新技術等の活用	<b>令和7年度までに</b> 管理する4,222橋のうち、 <b>約1割の橋梁で新技術の活用を目指します。</b>
費用削減	1巡目の定期点検で橋梁点検車及び高所作業車を使用した橋梁(管理橋梁の約2割)については、 <b>新技術の活用を重点的に検討し、令和7年度までの5年間で約2百万円のコスト削減を目指す。</b>

○ 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)

# 全国道路構造物情報マップ(損傷マップ)

○ 老朽化対策状況の更なる見える化を図るため、直近5年間(2016年度～2020年度)の点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁、トンネル、道路附属物等の諸元や点検結果、措置状況等を地図上で閲覧できる「全国道路構造物情報マップ(損傷マップ)」を初公開。

**全国道路構造物情報マップ ～損傷マップ～**

下記の条件を設定して、表示ボタンを押して下さい

**■ 施設区分**  
橋梁

**■ 道路管理者区分**  
 高速道路会社  
 国土交通省  
 都道府県、政令市、道路公社  
 市区町村

**■ その他条件**  
対策状況  
 措置未着手  
 措置着手済  
 措置完了済

下記のボタンで、表示条件に合致する施設を一覧表示します。所在地(都道府県)を指定することも可能です。

新潟県 一覧表示

**概要情報**

種類	橋梁
施設名称	両国橋
フリガナ	(リョウコウ)ブリッジ
路線名	国道14号
管理者区分	国
管理者名	関東地方整備局
管理事務所名	東京国道事務所
都道府県	東京都
市町村	中央区
位置(緯度)	35.694439
位置(経度)	139.787997
架設年度	1932
橋長(m)	165.5
幅員(m)	24.5
点検実施年度	2016
判定区分	Ⅲ
措置状況	措置着手済

**施設アイコンをクリックで  
諸元・点検データ等の表示が可能**

**施設・管理者ごとの表示や、  
対策状況・判定区分で  
色分け表示が可能**

**施設アイコンをクリックで  
諸元・点検データ等の表示が可能**

**平成27年度全国道路・街路  
交通情勢調査の  
重ね合わせ・区間属性の  
表示が可能**

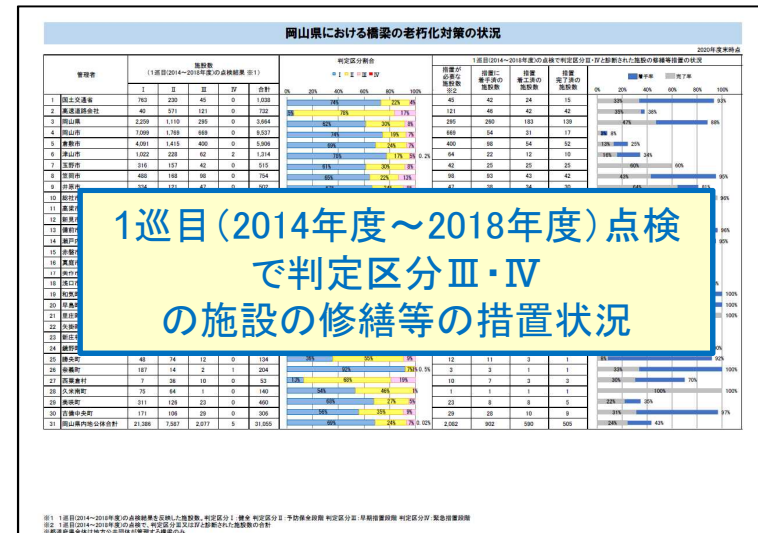
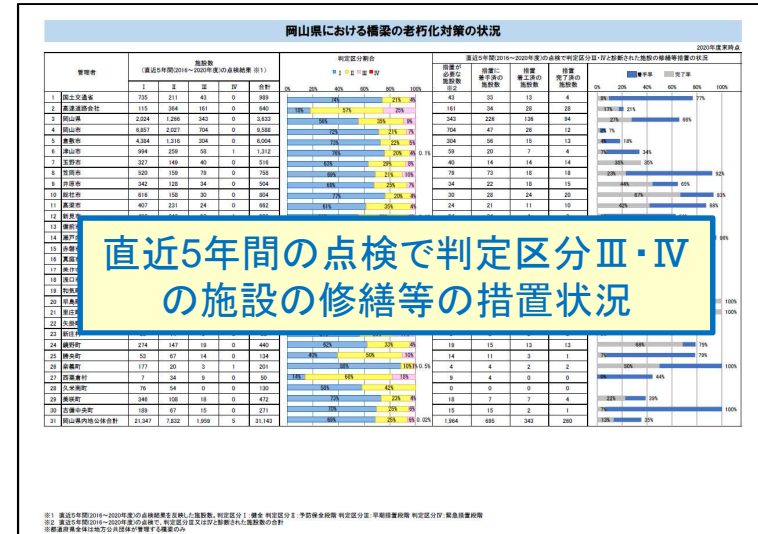
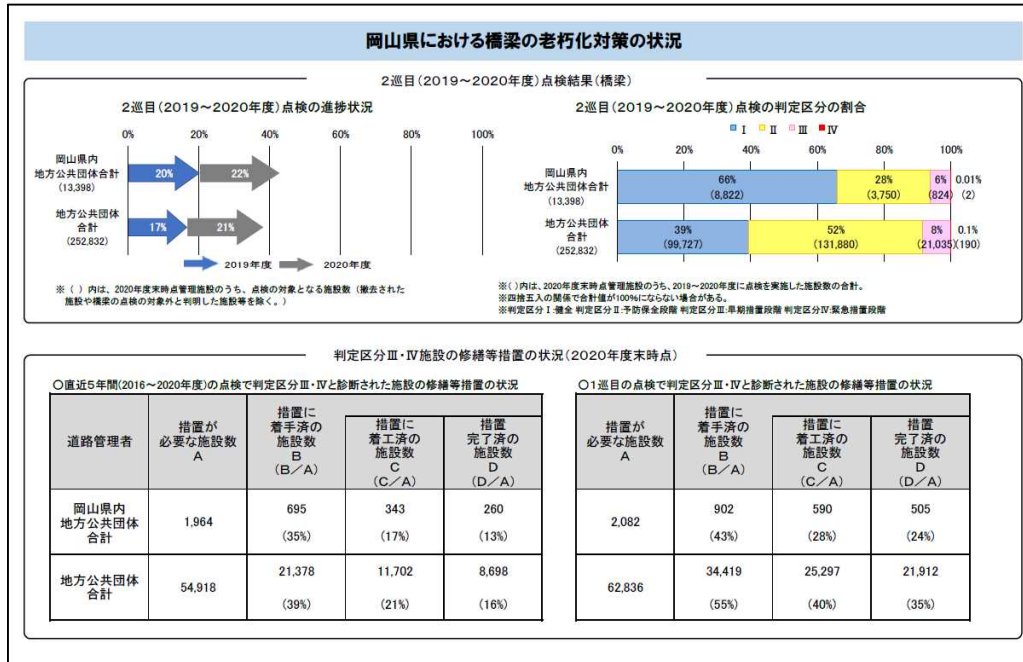
**一覧表形式での表示や検索が可能**

公開URL : <https://road-structures-map.mlit.go.jp/>



# 各都道府県における道路管理者毎の老朽化対策状況

○ 各都道府県における道路管理者毎(国土交通省、高速道路会社、都道府県、市区町村)の老朽化対策状況(橋梁、トンネル、道路附属物等の判定区分や措置状況等)を視覚化した情報を初公開。



公開URL : [https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen\\_maint\\_r02.html](https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_r02.html)