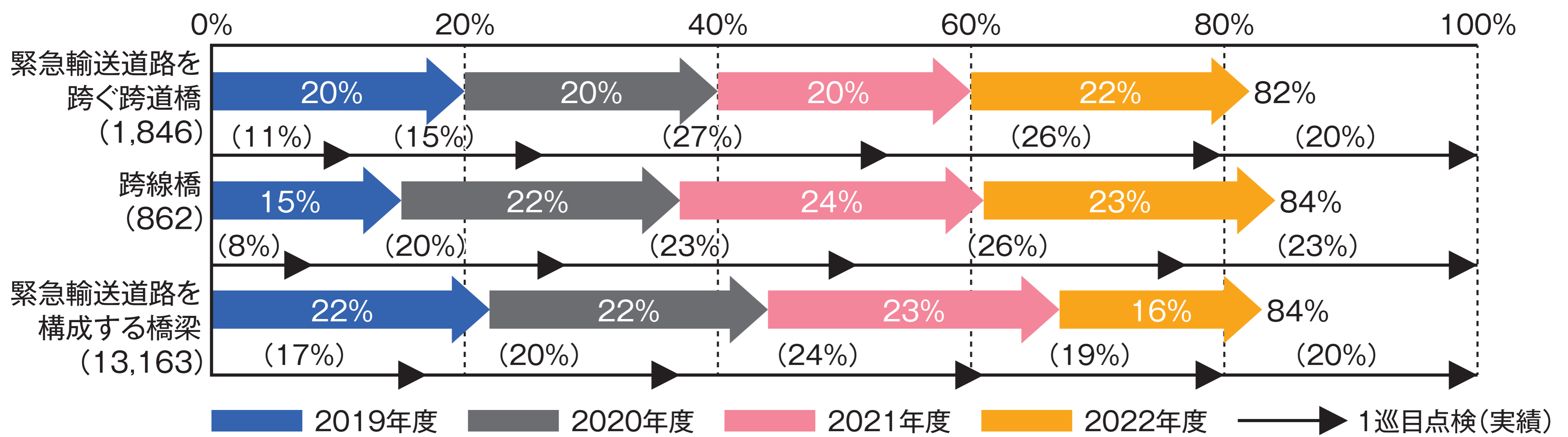




橋梁・緊急輸送道路等 (2019~2022年度)

○ 2巡目(2019~2022年度)の累積点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋82%、跨線橋84%、緊急輸送道路を構成する橋梁84%

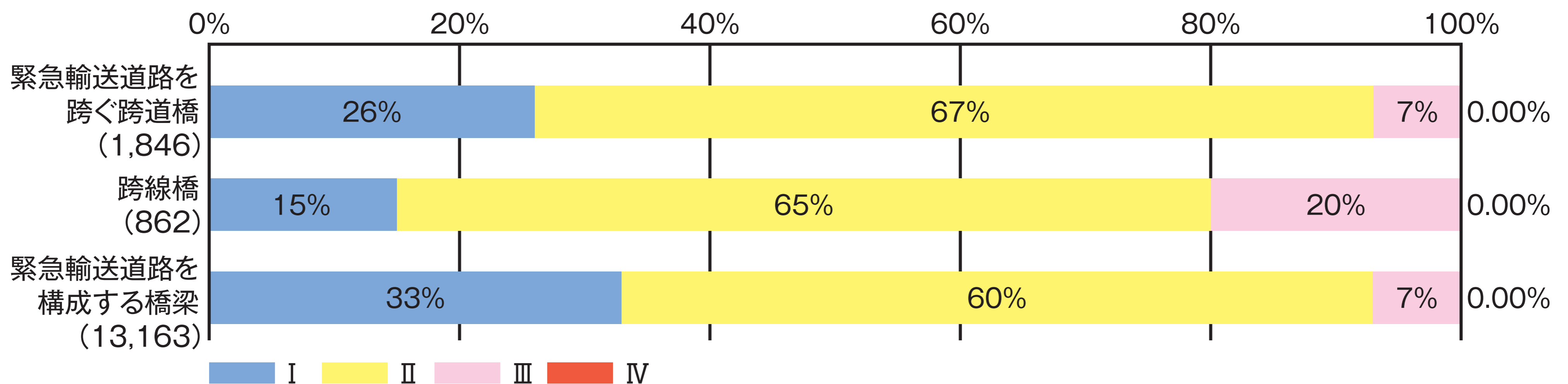
2巡目(2019~2022年度)の点検実施状況



※()内は、2019~2022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。

- 判定区分の割合は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋:I 26%、II 67%、III 7%、IV 0%、跨線橋:I 15%、II 65%、III 20%、IV 0%、緊急輸送道路を構成する橋梁:I 33%、II 60%、III 7%、IV 0%
- 全道路管理者の2019~2022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、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋:7%、跨線橋:20%、緊急輸送道路を構成する橋梁:7%

2巡目(2019~2022年度)の点検結果



※()内は、2019~2022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。



点検結果 (2019~2022年度)

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

緊急に措置を講ずべき状態の施設が50橋(0.06%)確認され、すべて緊急措置(通行止等)実施済。

その他、早期に措置を講ずべき状態の施設が4,122橋(5%)。

※長野県除く

管理者	管理施設数	点検対象施設	点検実施数	判定区分内訳			
				I	II	III	IV
国土交通省	5,199	5,141	4,221	2,444	1,393	384	0
高速道路会社	3,230	3,031	2,527	398	1,984	145	0
地方公共団体等	95,472	95,128	79,720	35,980	40,097	3,593	50
合計	103,901	103,300	86,468	38,822	43,474	4,122	50

トンネル

緊急に措置を講ずべき状態の施設はない。

早期に措置を講ずべき状態の施設が268箇所(30%)。

※長野県除く

管理者	管理施設数	点検対象施設	点検実施数	判定区分内訳			
				I	II	III	IV
国土交通省	127	112	96	2	68	26	0
高速道路会社	284	259	223	3	199	21	0
地方公共団体等	793	784	560	6	333	221	0
合計	1,204	1,155	879	11	600	268	0

道路附属物等

緊急に措置を講ずべき状態の施設が1橋(0.02%)確認され、すべて緊急措置(通行止等)実施済。

早期に措置を講ずべき状態の施設が401施設(8%)。

※長野県除く

管理者	管理施設数	点検対象施設	点検実施数	判定区分内訳			
				I	II	III	IV
国土交通省	1,942	1,915	1,466	336	1,000	130	0
高速道路会社	1,701	1,519	1,307	754	538	15	0
地方公共団体等	2,994	2,972	2,307	877	1,173	256	1
合計	6,637	6,406	5,080	1,967	2,711	401	1

※道路附属物等は、シェッド・大型カルバート・横断歩道橋・門型標識等

※本表は、メンテナンス会議の構成員(岐阜県、静岡県、愛知県、三重県)の施設数をとりまとめたもの。
(出典) R4メンテナンス年報(2023.08)より



点検結果(2019~2022年度)

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

緊急に措置を講ずべき状態の施設が7橋(0.03%)確認され、すべて緊急措置(通行止等)実施済。

その他、早期に措置を講ずべき状態の施設が1,495橋(6%)。

管理者	管理施設数	点検対象施設	点検実施数	判定区分内訳			
				I	II	III	IV
国土交通省	1,223	1,181	912	517	334	61	0
高速道路会社	881	859	739	118	609	12	0
地方公共団体等	28,496	28,404	23,655	7,463	14,763	1,422	7
合計	30,600	30,444	25,306	8,098	15,706	1,495	7

トンネル

緊急に措置を講ずべき状態の施設はない。

早期に措置を講ずべき状態の施設が91箇所(27%)。

管理者	管理施設数	点検対象施設	点検実施数	判定区分内訳			
				I	II	III	IV
国土交通省	38	30	30	0	19	11	0
高速道路会社	94	90	80	2	68	10	0
地方公共団体等	307	306	229	5	154	70	0
合計	439	426	339	7	241	91	0

道路附属物等

緊急に措置を講ずべき状態の施設はない。

早期に措置を講ずべき状態の施設が88施設(8%)。

管理者	管理施設数	点検対象施設	点検実施数	判定区分内訳			
				I	II	III	IV
国土交通省	353	333	272	47	208	17	0
高速道路会社	632	570	471	306	158	7	0
地方公共団体等	464	462	417	46	307	64	0
合計	1,449	1,365	1,160	399	673	88	0

※道路附属物等は、シールド・大型カルバート・横断歩道橋・門型標識等

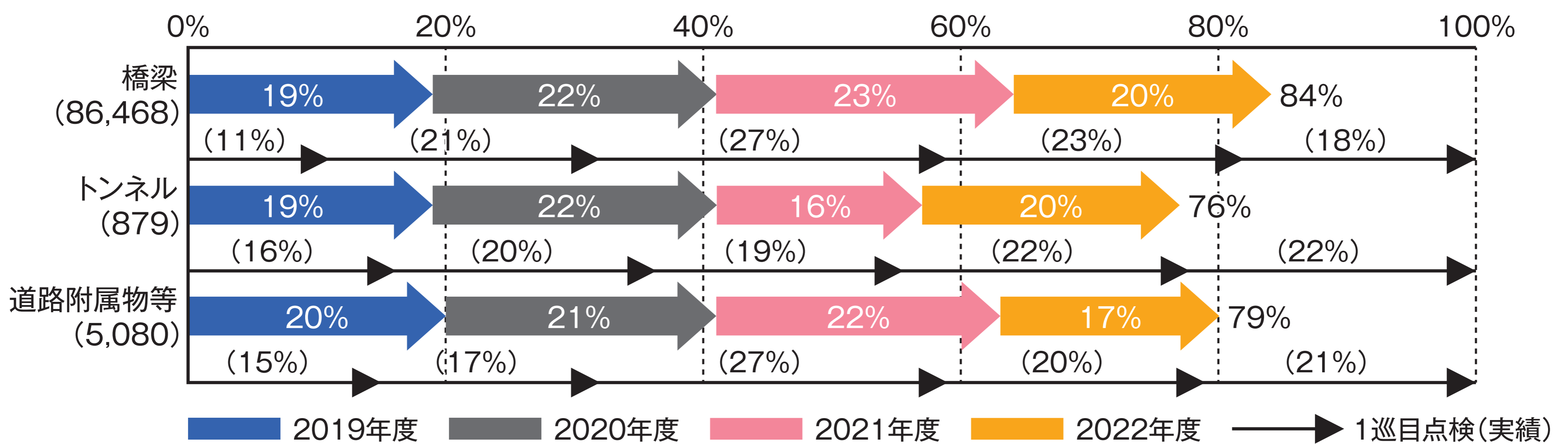
※本表は、メンテナンス会議の構成員の施設数をとりまとめたもの。
(出典) R4メンテナンス年報(2023.08)より



橋梁、トンネル等 (2019~2022年度)

○ 2巡目(2019~2022年度)の累積点検実施状況は、橋梁84%、トンネル76%、道路附属物等*79%
 ※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

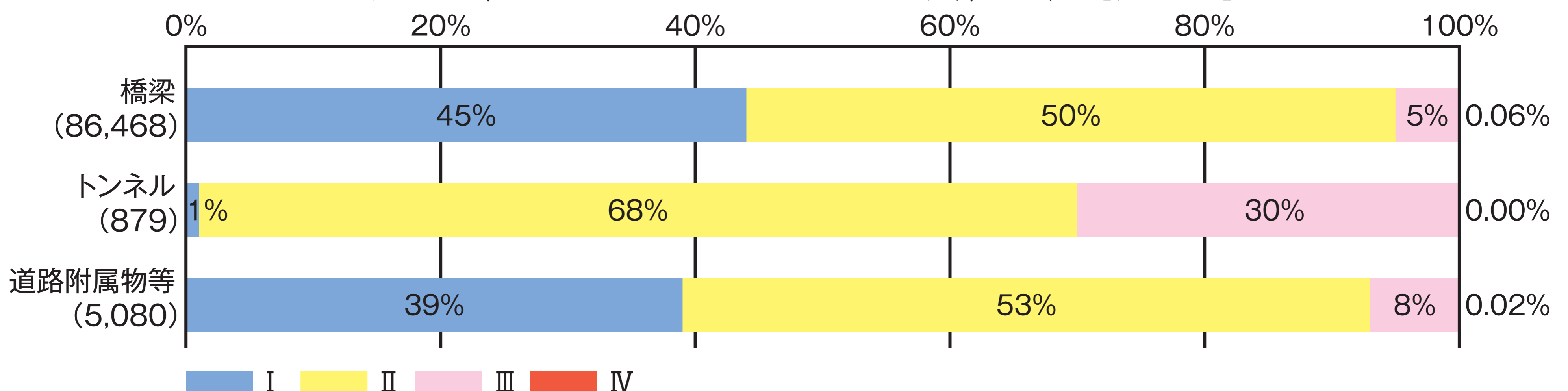
2巡目(2019~2022年度)の点検実施状況



※()内は、2019~2022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。

- 判定区分の割合は、橋梁:I 45%、II 50%、III 5%、IV 0.06%、トンネル:I 1%、II 68%、III 30%、IV 0%、道路附属物等:I 39%、II 53%、III 8%、IV 0.02%
- 全道路管理者の2019~2022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:5%、トンネル:30%、道路附属物等:8%

2巡目(2019~2022年度)の点検結果



※()内は、2019~2022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。

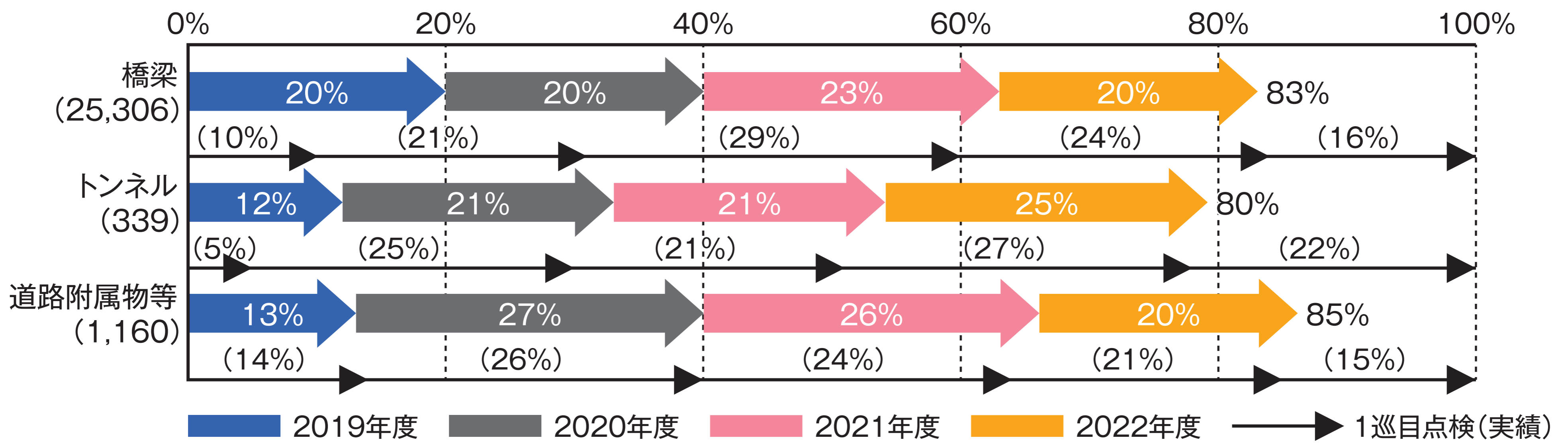
点検実施状況・判定区分（静岡県）



橋梁、トンネル等（2019～2022年度）

○ 2巡目（2019～2022年度）の累積点検実施状況は、橋梁83%、トンネル80%、道路附属物等*85%
 ※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

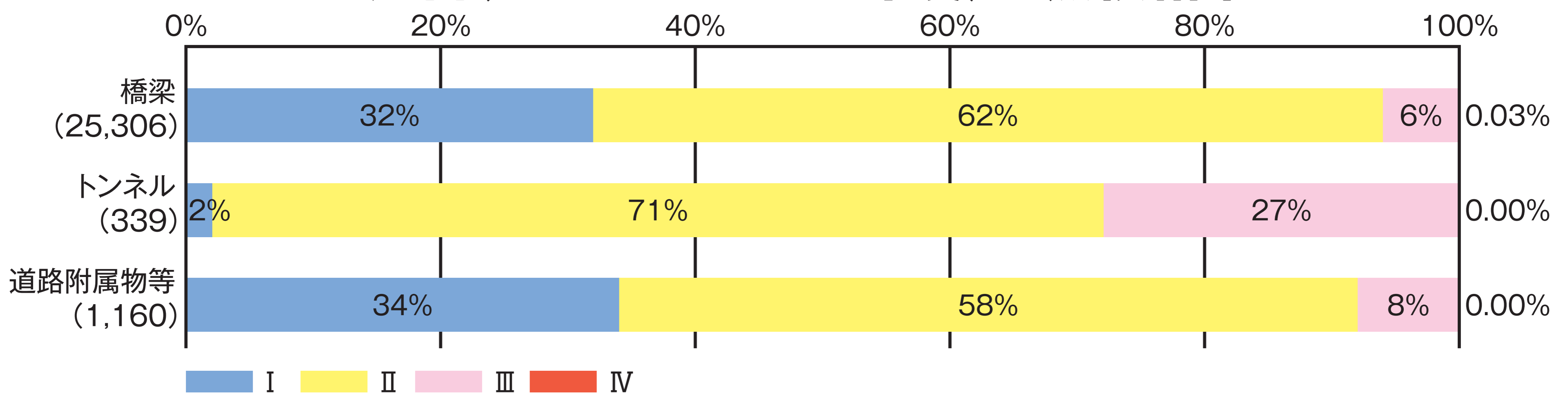
2巡目（2019～2022年度）の点検実施状況



※()内は、2019～2022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。

- 判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 32%、Ⅱ 62%、Ⅲ 6%、Ⅳ 0.03%、トンネル：Ⅰ 2%、Ⅱ 71%、Ⅲ 27%、Ⅳ 0%、道路附属物等：Ⅰ 34%、Ⅱ 58%、Ⅲ 8%、Ⅳ 0%
- 全道路管理者の2019～2022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：6%、トンネル：27%、道路附属物等：8%

2巡目（2019～2022年度）の点検結果



※()内は、2019～2022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。



橋梁 (判定区分Ⅲ、Ⅳ)

- 1巡目(2014~2018年度)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、2022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:100%、高速道路会社:89%、地方公共団体:89%。
- 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2014~2017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85%~96%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	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	589	589 (100%)	431 (73%)	0 (0%)	2014	93%					100%
					2015	86%					100%
					2016	76%					100%
					2017	63%					100%
					2018	38%					100%
高速道路会社	303	271 (89%)	262 (86%)	32 (11%)	2014	100%					100%
					2015	100%					100%
					2016	100%					100%
					2017	100%					100%
					2018	32%					47%
地方公共団体	6,261	5,557 (89%)	4,997 (80%)	704 (11%)	2014	92%					96%
					2015	87%					92%
					2016	81%					88%
					2017	75%					85%
					2018	62%					83%
合計	7,153	6,417 (90%)	5,690 (80%)	736 (10%)		 完了済 着手済					

※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(2022年度末時点)

↑: 2022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(8年経過):100%、2015年度点検実施(7年経過):100%、
 2016年度点検実施(6年経過):100%、2017年度点検実施(5年経過):100%、
 2018年度点検実施(4年経過):80%

修繕等措置の実施状況（静岡県）



橋梁（判定区分Ⅲ、Ⅳ）

- 1巡目（2014～2018年度）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、2022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：100%、高速道路会社：100%、地方公共団体：87%。
- 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2014～2017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81%～96%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	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	107	107 (100%)	76 (71%)	0 (0%)	2014	86%					100%
					2015	91%					100%
					2016	95%					100%
					2017	35%					100%
					2018	8%					100%
高速道路会社	18	18 (100%)	18 (100%)	0 (0%)	2014	100%					100%
					2015	100%					100%
					2016						
					2017	100%					100%
					2018						
地方公共団体	2,499	2,184 (87%)	2,011 (80%)	315 (13%)	2014	95%					96%
					2015	87%					93%
					2016	80%					86%
					2017	74%					81%
					2018	61%					78%
合計	2,624	2,309 (88%)	2,105 (80%)	315 (12%)		 完了済 着手済					

※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（2022年度末時点）

↑：2022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（8年経過）：100%、2015年度点検実施（7年経過）：100%、
 2016年度点検実施（6年経過）：100%、2017年度点検実施（5年経過）：100%、
 2018年度点検実施（4年経過）：80%

点検結果の遷移状況（静岡県）

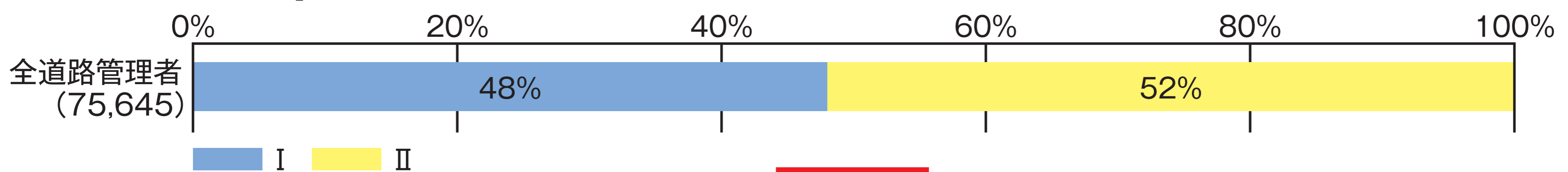


橋梁（判定区分Ⅰ・ⅡからⅢ・Ⅳ）

○ 1巡目の2014～2017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2019～2022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中部全体で3%、静岡県で4%となっています。

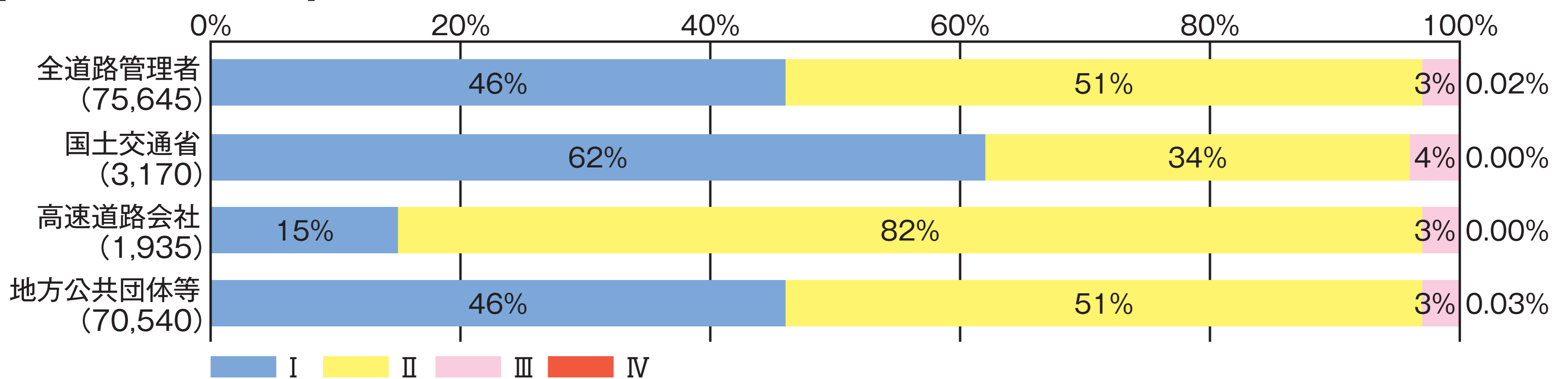
道路管理者別の遷移状況（中部全体）

【2014～2017年度点検】



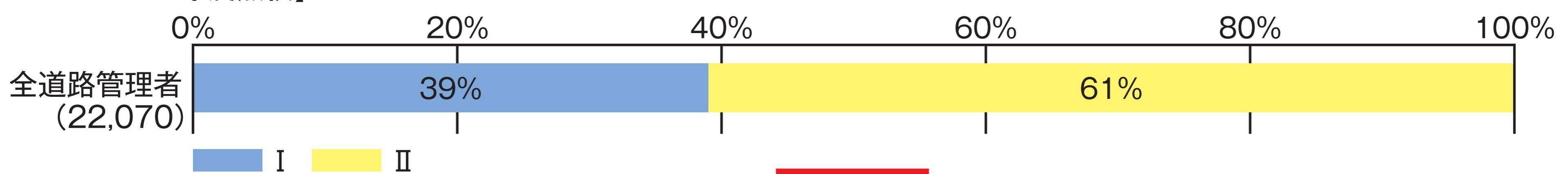
5年後

【2019～2022年度点検】



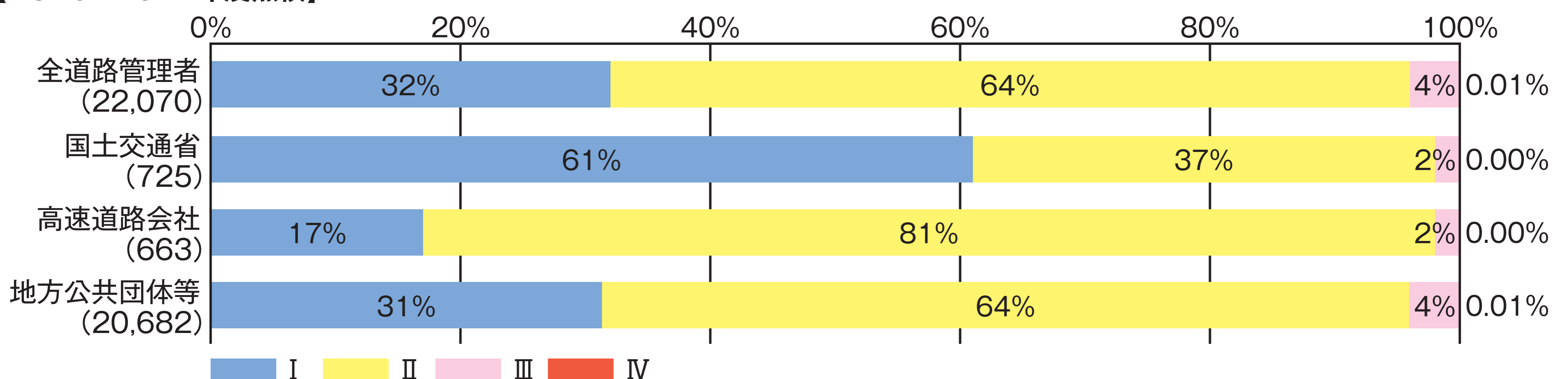
道路管理者別の遷移状況（静岡県）

【2014～2017年度点検】



5年後

【2019～2022年度点検】



※（ ）内は、1巡目点検（2014～2017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2019～2022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。



道路橋の再編・集約化

- 建設時から土地利用の変化や周辺人口の減少に加え、厳しい財政状況の下、地域の実情や利用状況に応じた道路橋の再編・集約化を推進。

事例①(老朽化橋を撤去・隣接橋へ機能を集約し、アクセス道路を整備)

○撤去橋梁
【全景】

【断面図】

【諸元】

項目	内容
橋梁形式	鋼橋
橋長	88 m
幅員	4.2m
供用年	1927(S2)年
点検結果	IV (H23)

○集約・撤去(撤去+迂回路整備)
【迂回先(国道 新利根橋)までの距離】: 約60m

【交差点改良】

【道路拡幅】

※ 集約再編事業後は、市道(東)174号線を国道125号と同一路線に振り替える
国土地理院地図(標準地図)を加工して作成
事業着手: 2014(H26)年度
完了年度: 事業中

出典: 道路橋の集約・撤去事例集(国土交通省 道路局 R5.4)

事例②(老朽化の2橋を撤去し、機能を新設1橋に集約)

○撤去橋梁(尾藤橋)

【諸元】

項目	内容
橋梁形式	RC橋(16径間)
橋長	118.8m
幅員	4.0m
供用年	1955(S30)年

○集約・撤去(複数橋梁の集約)
【交通量調査(平日12時間)】尾藤橋: 469台(H17)/波美橋: 未実施
【迂回先(大江美河橋)までの距離】尾藤橋: 約1.2km、波美橋: 約0.9km

【尾藤橋の撤去】 約4.0m

【波美橋の撤去】 6.0m

【大江美河橋の新設】

【諸元】

項目	内容
橋梁形式	PC5径間連続ラーメン箱桁
橋長	345m
幅員	9.5m
供用年	2011(H23)年

○撤去橋梁(波美橋)

【諸元】

項目	内容
橋梁形式	RC橋(10径間)
橋長	131.7m
幅員	6.0m
供用年	1978(S53)年

事業着手: 2007(H19)年度/完了年度: 2011(H23)年度
設計費: 約103百万円、撤去費(尾藤橋): 約36百万円、撤去費(波美橋): 約37百万円
新設費(大江美河橋): 約2239百万円、その他用地費等: 約235百万円

出典: 道路橋の集約・撤去事例集(国土交通省 道路局 R5.4)