損傷等で橋梁が通行規制等に

通れない橋梁の増加



● 橋梁の老朽化や損傷等により、通行止めや重量制限などの通行規制が全国で発生している



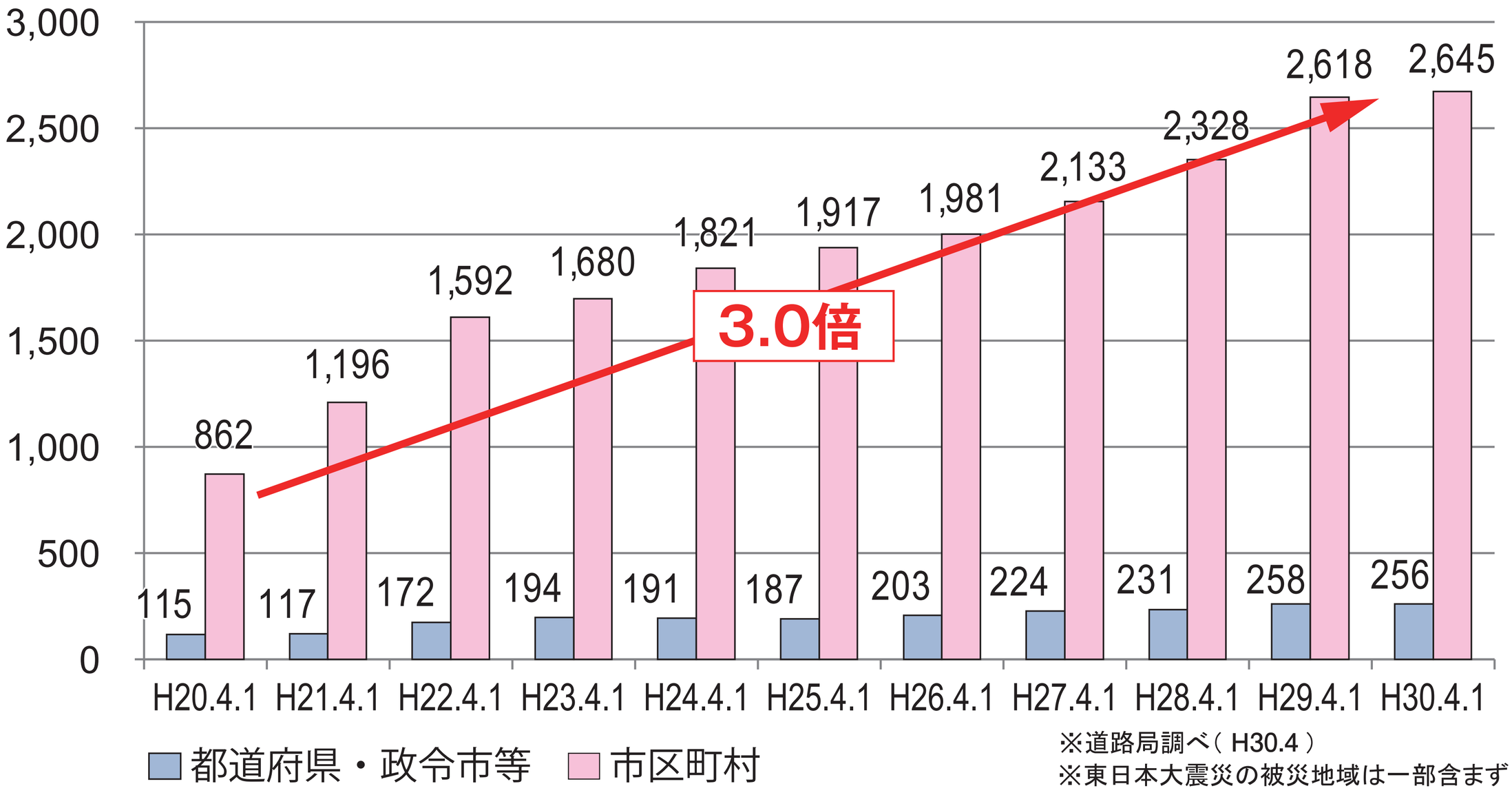


※メインケーブルの破損、主桁の腐食やコンクリート床版の剥離により通行規制を実施している事例

（出典）国土交通省HPより

● その大部分は地方公共団体が管理する橋梁であり、特に、市区町村が管理する橋梁で増加している

■地方公共団体管理橋梁の通行規制等の推移（2m以上）



※道路局調べ（H30.4）
※東日本大震災の被災地域は一部含まず

進む橋梁の高齢化

重大な損傷も発生



三重県・木曽川大橋でトラス鋼材が破断

- 2007年6月、国道23号の「木曽川大橋」で道路を支える鋼材が破断
- この橋梁の交通量は1日に6万台を超えており中部圏の大動脈として、地域の経済活動と生活に重要な役割を果たしている

■木曽川大橋　橋長858m 1963年架設



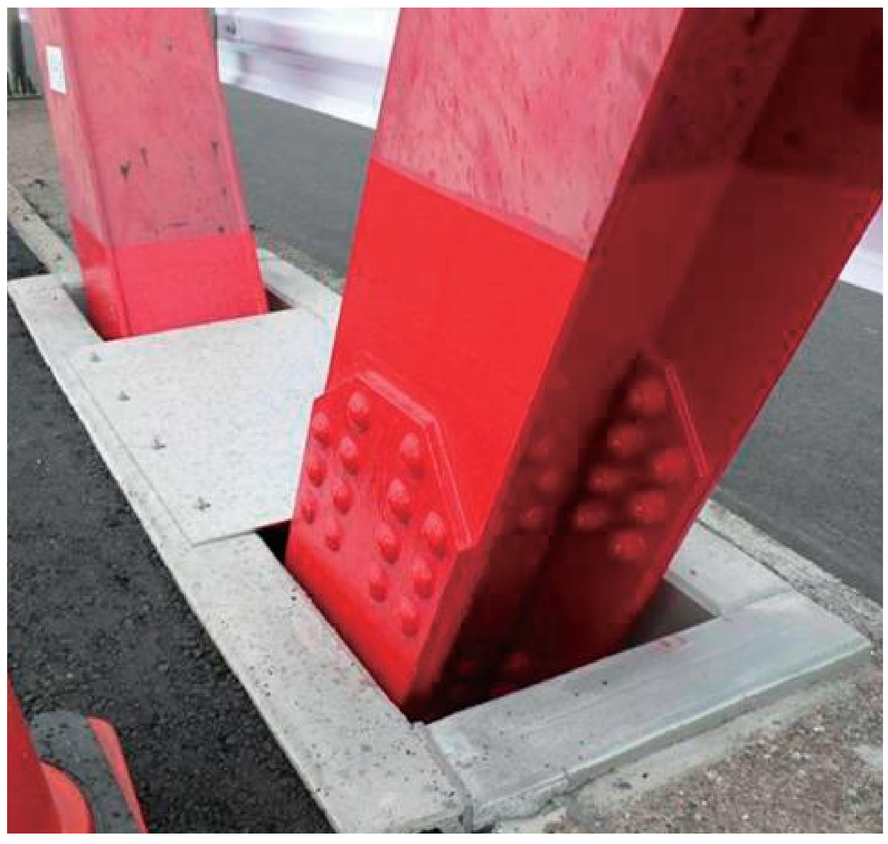


破断した鋼材、上下が完全に分離している

- 発見の翌日から緊急対策工事実施。約4カ月間も車線規制が行われ、国道23号のみならず、周辺地域の交通に大きな影響がでた
- その後、本格的な修繕工事が行われ、安全性は確保



破断が発見された翌日に緊急対策工事に入った



修繕後の状況（当て板補修･開口部設置）

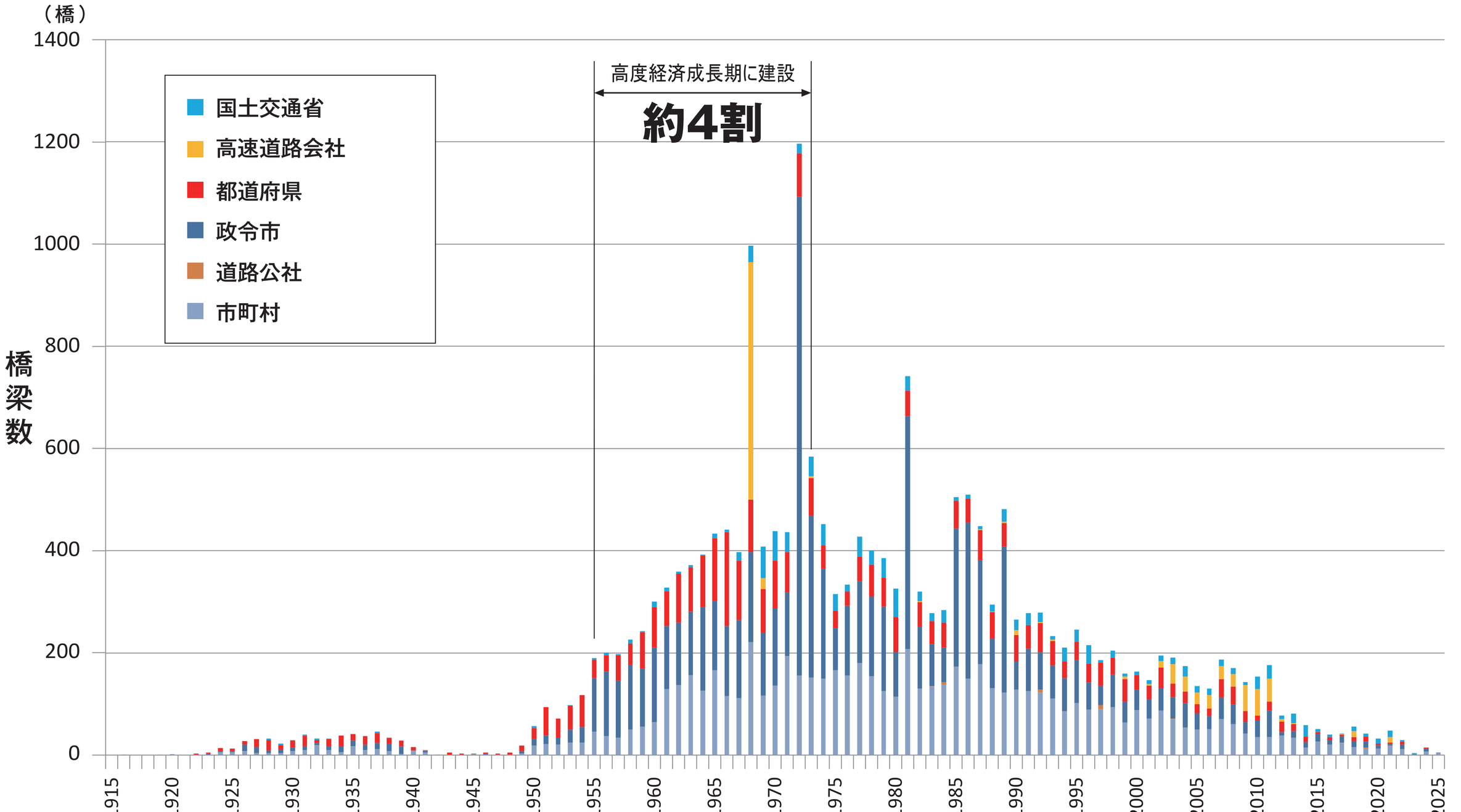
静岡県内の橋梁も高齢化

建設後50年超が50%



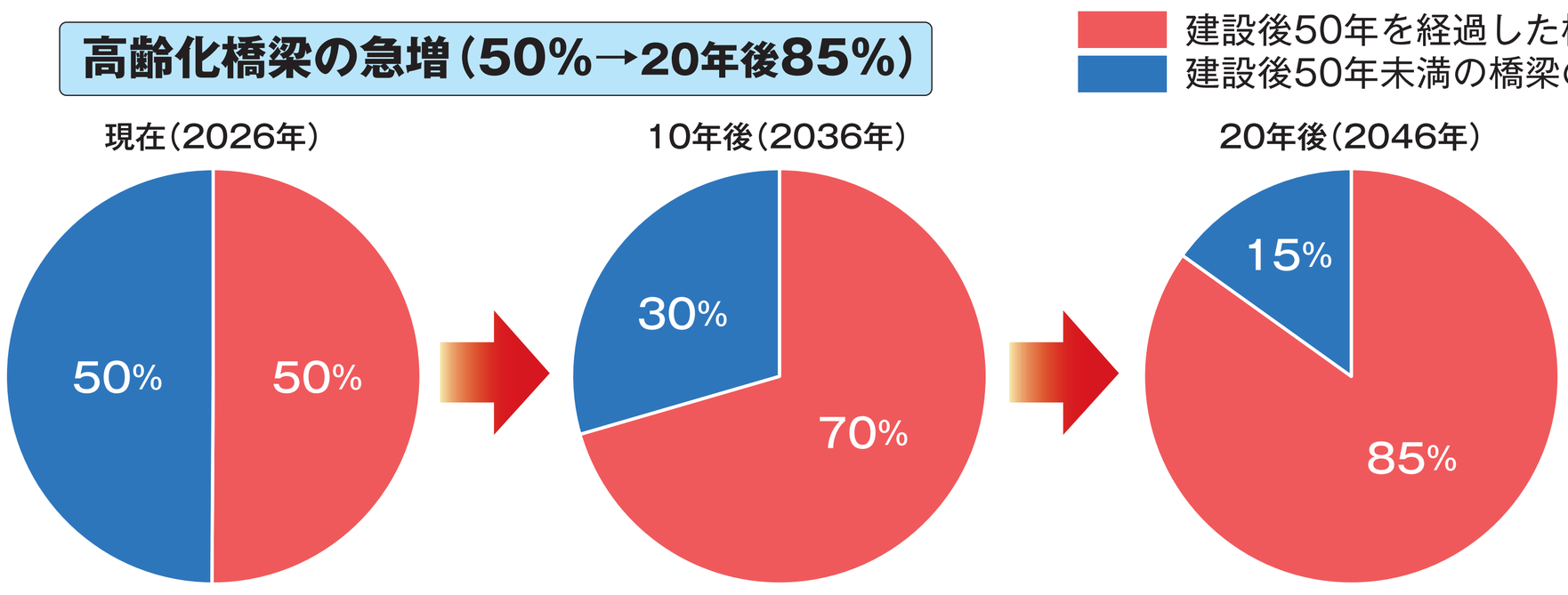
静岡県には国と県・政令市等と市町村と高速が管理する橋長2m以上の橋梁は約31,000橋、このうち建設後50年を経過する橋梁が、2026年3月末時点で50%あります
しかし、高度経済成長期に建設された橋梁が多く、20年後には高齢化した橋梁の割合は85%に急増します

静岡県内の年度別建設橋梁数（橋長2m以上、2026年3月末時点）



静岡県内の建設後50年を経過した橋梁の割合（橋長2m以上、2026年3月末時点）

建設年度不明橋梁を除く



静岡県内の橋梁も高齢化



橋梁の損傷・修繕の例

- 富士川に架かる県道富士由比線（旧国道1号）の「富士川橋」は、大正13年に架設（93年経過）され、静岡県管理橋梁のうち、鋼橋の中では一番古い橋
- 最近では、平成16年度～21年度に塗装の塗り替えを行い、平成23年度～25年度には耐震補強も実施
- また、国道150号の「掛塚橋」や国道136号の「伊鈴大橋」においても、塗装の劣化に伴う腐食が進んでいたため、塗装の塗り替えを行いました

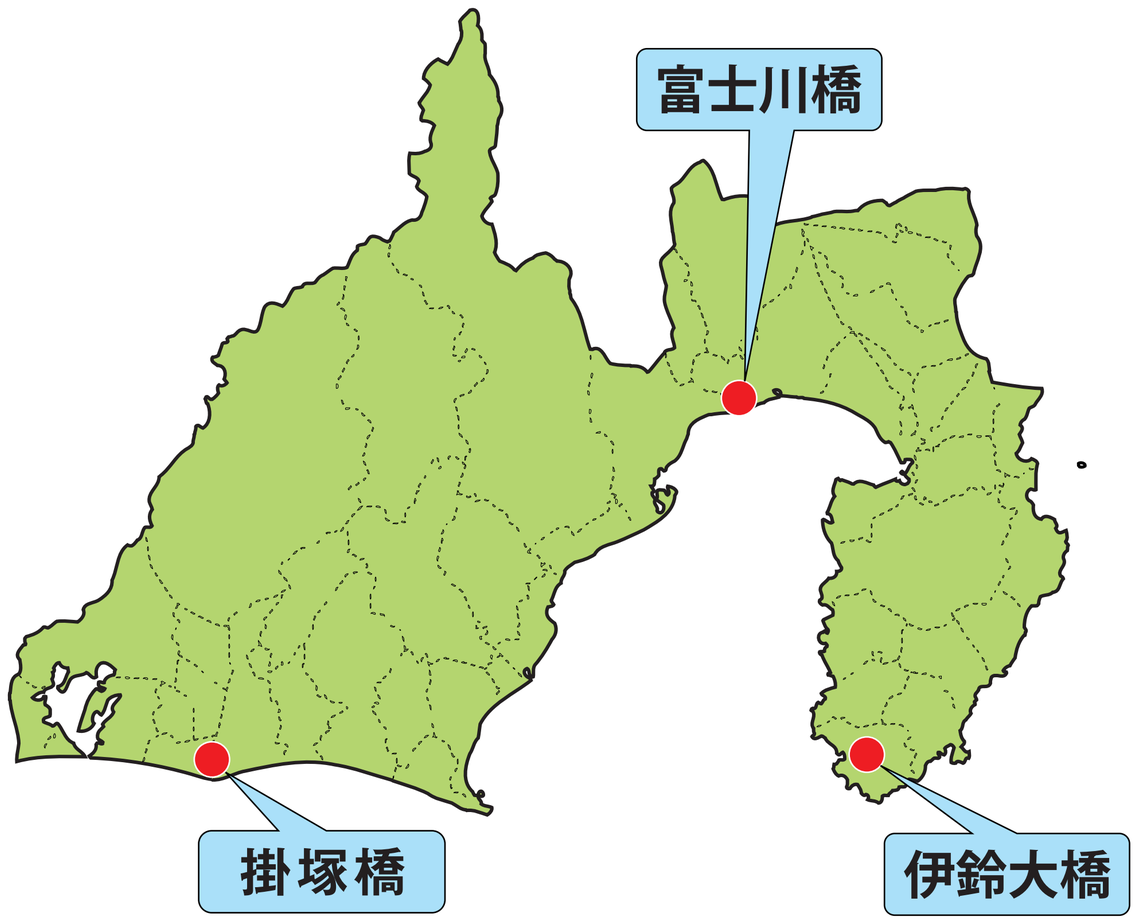
■富士川橋　橋長399m 1924年架設



（塗装の劣化により腐食が進行）



（塗装の塗り替え・耐震補強）



■掛塚橋　橋長877m 1955年架設



（塗装の劣化により腐食が進行）



（塗装の塗り替え）

■伊鈴大橋　橋長105m 1972年架設



（塗装の劣化により腐食が進行）



（塗装の塗り替え）