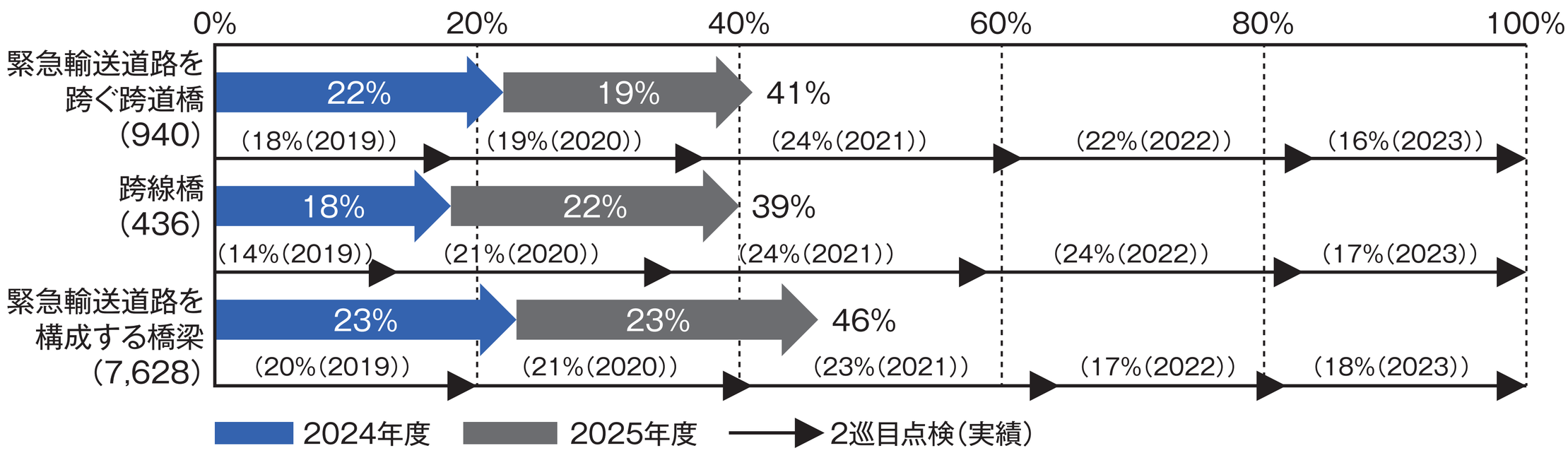
点検実施状況・判定区分（中部地整管内（長野県除く））



橋梁・緊急輸送道路等(2024~2025年度)

○ 3巡目（2024~2025年度）の点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋41%、跨線橋39%、緊急輸送道路を構成する橋梁46%

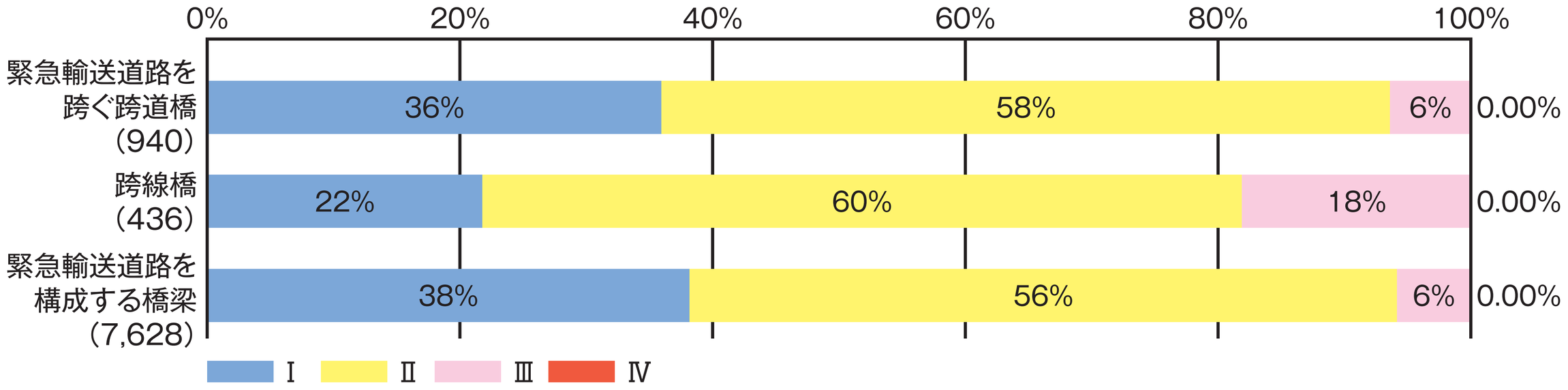
3巡目（2024~2025年度）の点検実施状況



※（　）内は、2024~2025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 36%、Ⅱ 58%、Ⅲ 6%、Ⅳ 0%、跨線橋：Ⅰ 22%、Ⅱ 60%、Ⅲ 18%、Ⅳ 0%、緊急輸送道路を構成する橋梁：Ⅰ 38%、Ⅱ 56%、Ⅲ 6%、Ⅳ 0%
○ 全道路管理者の2024~2025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：6%、跨線橋：18%、緊急輸送道路を構成する橋梁：6%

3巡目（2024~2025年度）の点検結果



※（　）内は、2024~2025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（中部地整管内（長野県除く））

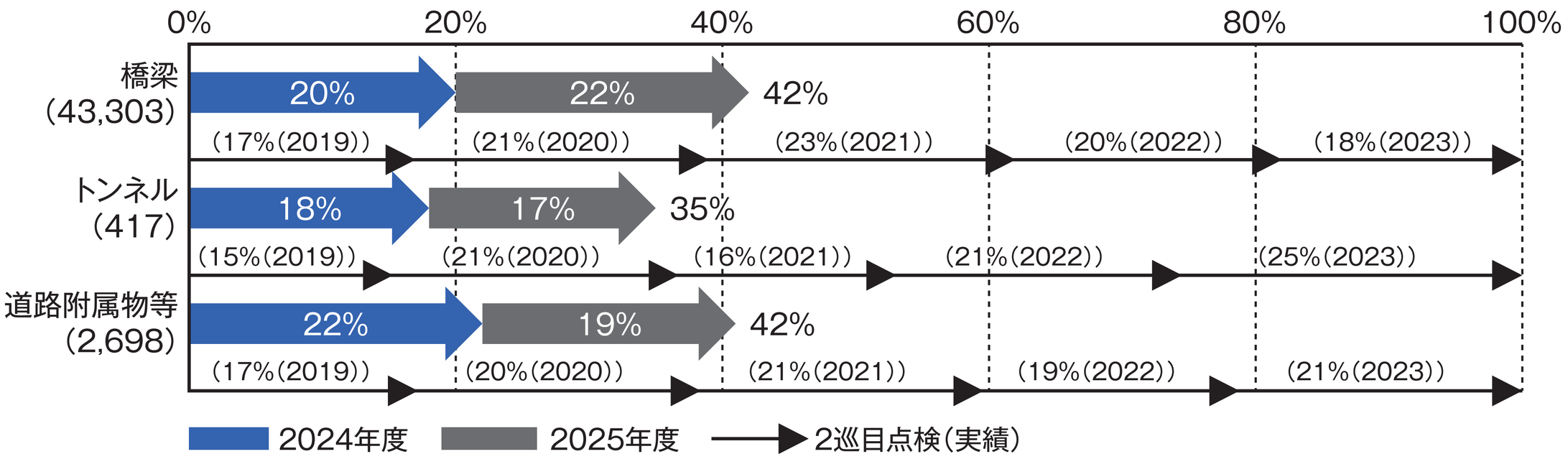


橋梁、トンネル等（2024~2025年度）

○ 3巡目（2024~2025年度）の点検実施状況は、橋梁42%、トンネル35%、道路附属物等※42%

※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

3巡目（2024~2025年度）の点検実施状況



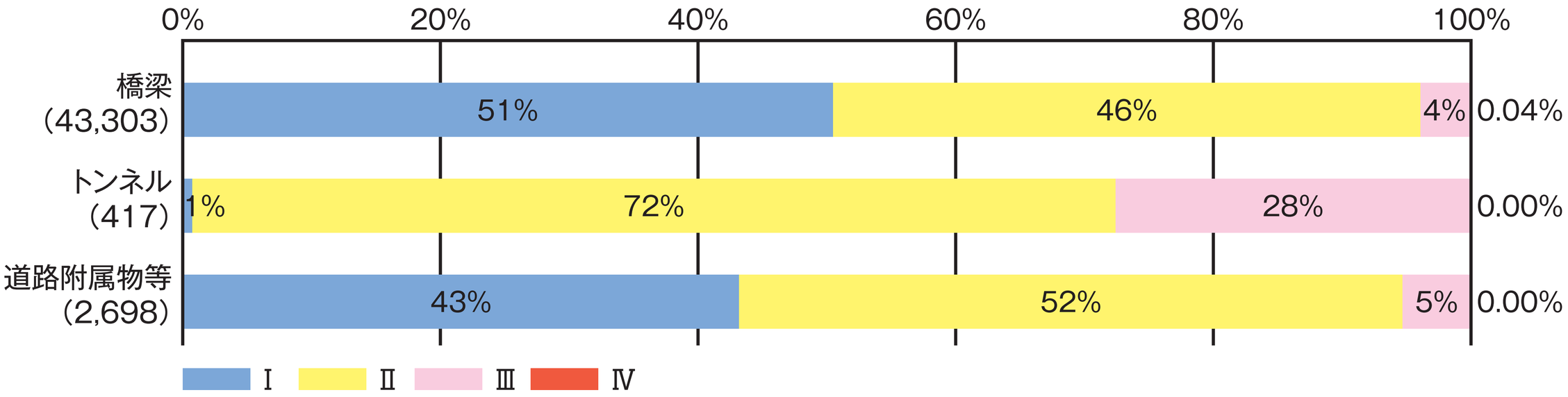
※（　）内は、2024~2025年度に点検を実施した施設数

※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 51%、Ⅱ 46%、Ⅲ 4%、Ⅳ 0.04%、トンネル：Ⅰ 1%、Ⅱ 72%、Ⅲ 28%、Ⅳ 0%、道路附属物等：Ⅰ 43%、Ⅱ 52%、Ⅲ 5%、Ⅳ 0%

○ 全道路管理者の2024~2025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：4%、トンネル：28%、道路附属物等：5%

3巡目（2024~2025年度）の点検結果



※（　）内は、2024~2025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）

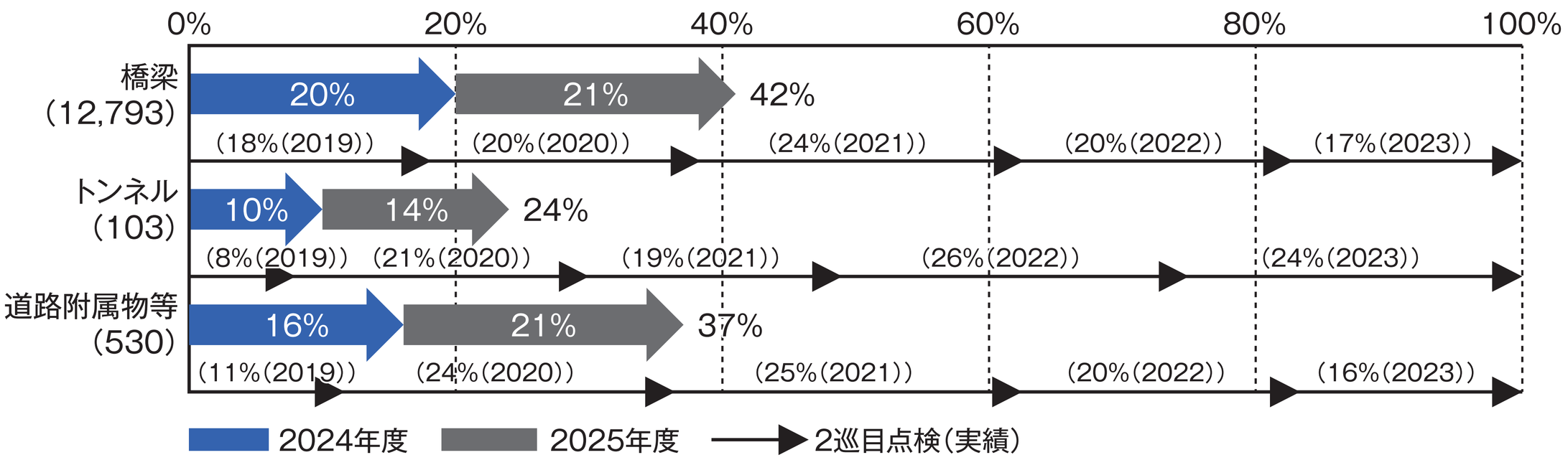


橋梁、トンネル等（2024~2025年度）

○ 3巡目（2024~2025年度）の点検実施状況は、橋梁42%、トンネル24%、道路附属物等※37%

※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

3巡目（2024~2025年度）の点検実施状況



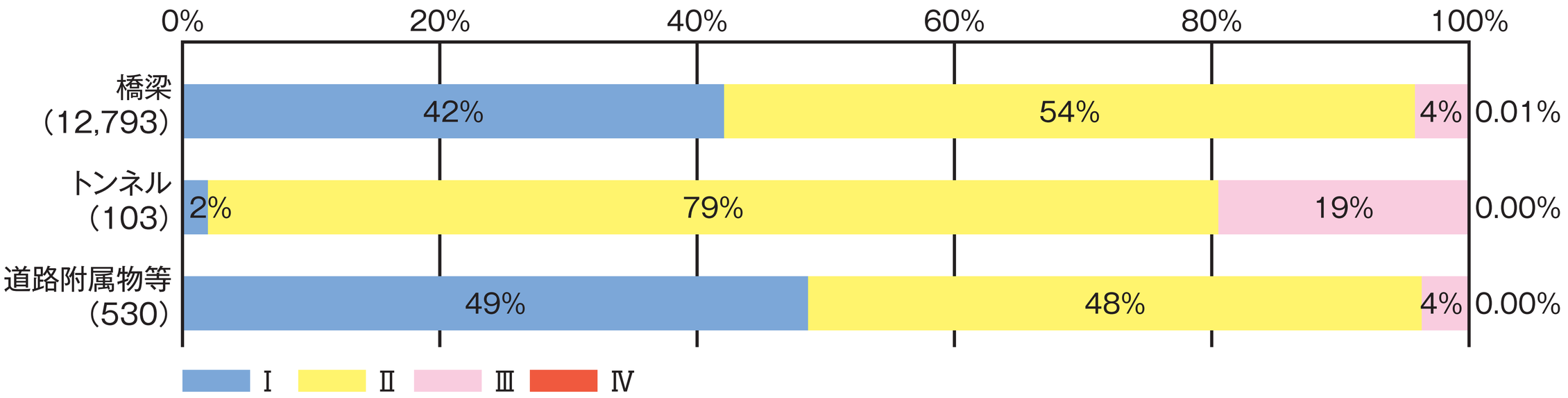
※（　）内は、2024~2025年度に点検を実施した施設数

※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 42%、Ⅱ 54%、Ⅲ 4%、Ⅳ 0.01%、トンネル：Ⅰ 2%、Ⅱ 79%、Ⅲ 19%、Ⅳ 0%、道路附属物等：Ⅰ 49%、Ⅱ 48%、Ⅲ 4%、Ⅳ 0%

○ 全道路管理者の2024~2025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：4%、トンネル：19%、道路附属物等：4%

3巡目（2024~2025年度）の点検結果



※（　）内は、2024~2025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

修繕等措置の実施状況（中部地整管内（長野県除く））

橋梁（判定区分Ⅲ、Ⅳ）



○ 2巡目（2019~2023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、2025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：97%、高速道路会社：51%、地方公共団体：70%

○ 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2019~2023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46%~92%となっています

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	448	436 (97%)	217 (48%)	12 (3%)	2019	89% 100%
					2020	63% 100%
					2021	34% 98%
					2022	29% 97%
					2023	20% 90%
高速道路会社	181	93 (51%)	78 (43%)	88 (49%)	2019	100% 100%
					2020	100% 100%
					2021	53% 81%
					2022	15% 20%
					2023	8% 8%
地方公共団体	4,192	2,945 (70%)	2,145 (51%)	1,247 (30%)	2019	85% 92%
					2020	73% 85%
					2021	47% 69%
					2022	33% 59%
					2023	19% 46%
合　計	4,821	3,474 (72%)	2,440 (51%)	1,347 (28%)		完了済 着手済

※2019~2023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（2025年度末時点）

：2025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

修繕等措置の実施状況（静岡県）

橋梁（判定区分Ⅲ、Ⅳ）



10.304 mm

○ 2巡目（2019~2023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、2025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：96%、高速道路会社：67%、地方公共団体：70%

○ 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2019~2023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49%~90%となっています

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	81	78 (96%)	50 (62%)	3 (4%)	2019	87% 100%
					2020	86% 100%
					2021	63% 100%
					2022	70% 100%
					2023	30% 87%
高速道路会社	12	8 (67%)	7 (58%)	4 (33%)	2019	100% 100%
					2020	0%
					2021	80% 100%
					2022	33% 33%
					2023	0%
地方公共団体	1,627	1,144 (70%)	856 (53%)	483 (30%)	2019	81% 90%
					2020	74% 85%
					2021	46% 68%
					2022	38% 61%
					2023	25% 49%
合　計	1,720	1,230 (72%)	913 (53%)	490 (28%)		完了済 着手済

※2019~2023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（2025年度末時点）

：2025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

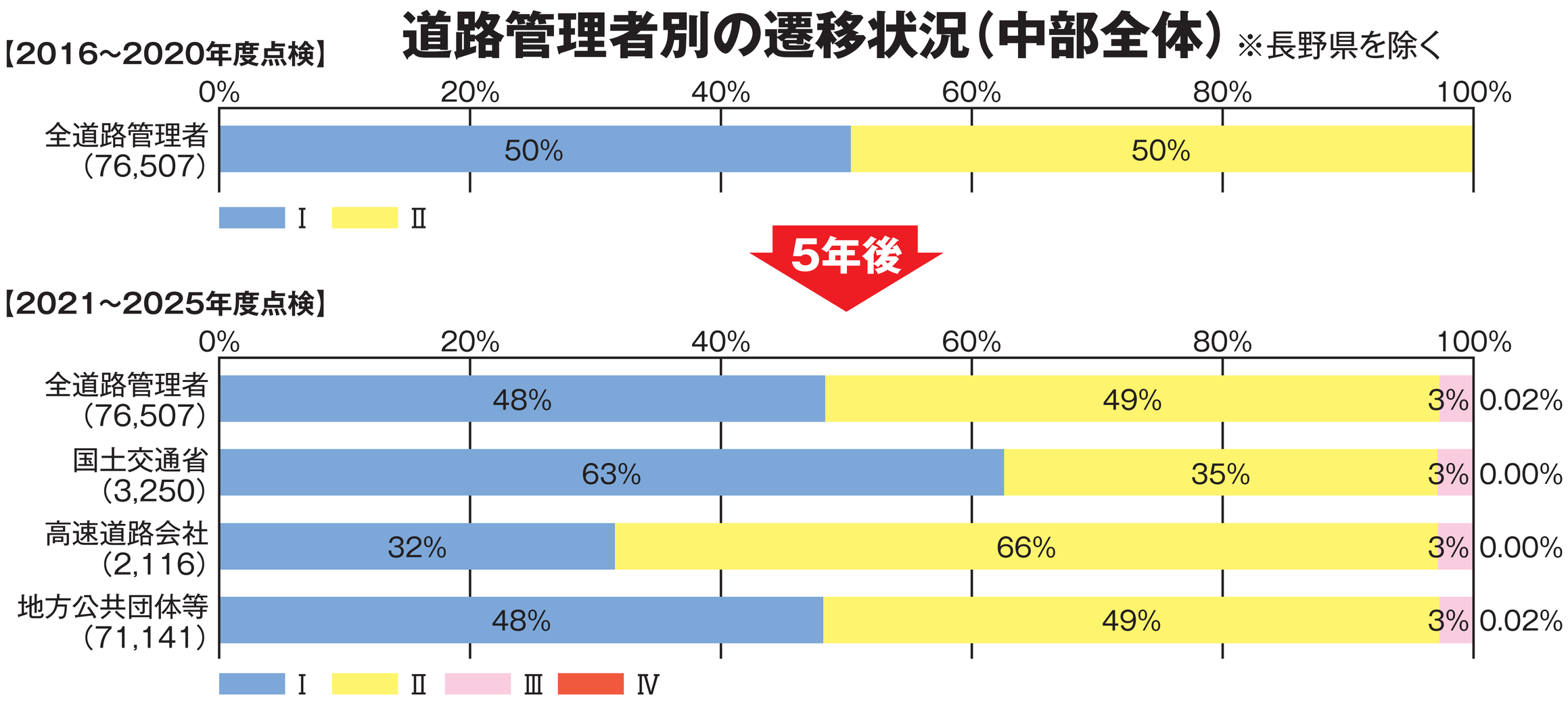
点検結果の遷移状況（静岡県）



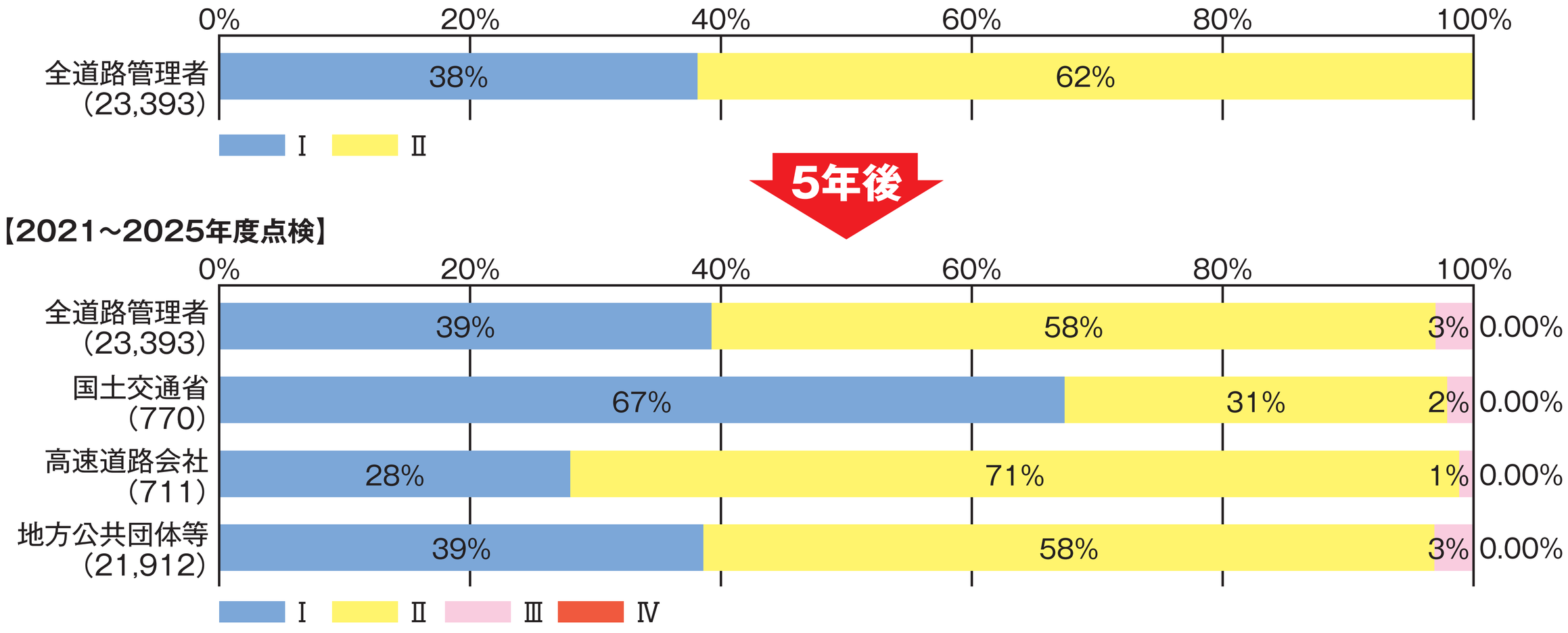
橋梁（判定区分Ⅰ・Ⅱから Ⅲ・Ⅳ）

○ 2016~2020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2021~2025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3%となっています

道路管理者別の遷移状況（中部全体）※長野県を除く



道路管理者別の遷移状況（静岡県）



※（　）内は、2016~2020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2021~2025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

道路橋の効果的な維持管理に向けて



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】



【橋面】



【諸元】

項　目	内　容
橋梁形式	RC橋（15径間）
橋長	300.8m
幅員	4.6m
供用年	1935（S10）年
点検結果	Ⅲ（H28）

○集約・撤去（撤去＋迂回路整備）

【交通量調査（H24：平日12時間）】：自動車類1647台、歩行者自転車類84台
【迂回先（王祇橋）までの距離】：約400m



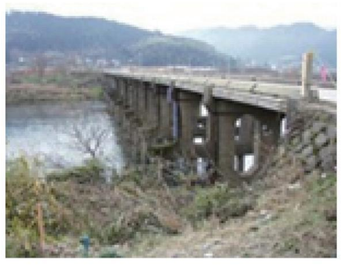
事業着手：2017（H29）年度
完了年度：事業中

国土地理院地図（標準地図）を加工して作成

出典：道路施設の集約・撤去ガイドライン（案）（国土交通省 道路局 R8.3）

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

○撤去橋梁（波美橋）



【諸元】

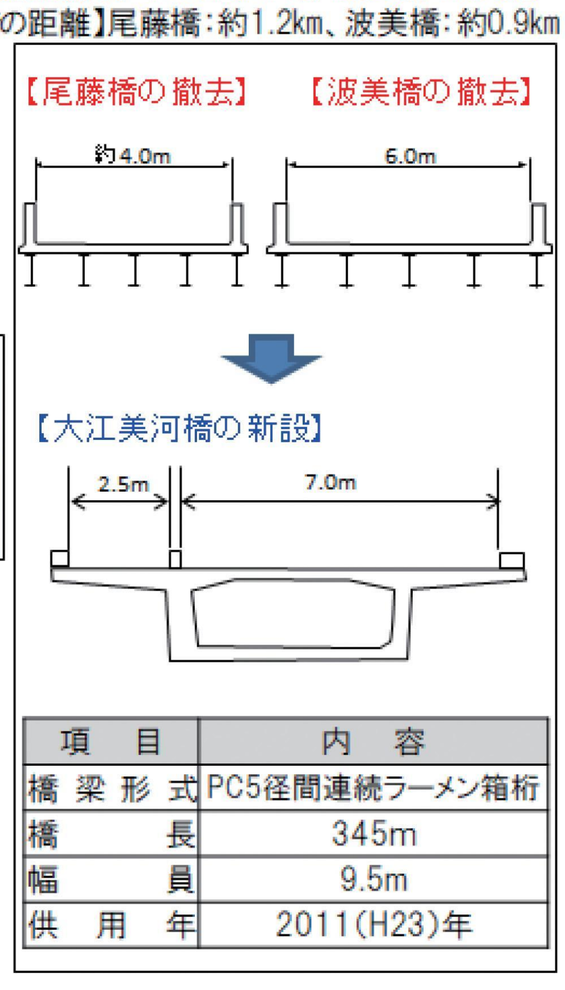
項　目	内　容
橋梁形式	RC橋（10径間）
橋長	131.7m
幅員	6.0m
供用年	1978（S53）年

○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



国土地理院地図（標準地図）を加工して作成



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

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：道路施設の集約・撤去ガイドライン（案）（国土交通省 道路局 R8.3）