

令和 7 年度 長崎県 道路メンテナンス会議

日時：令和 7 年 11 月 10 日（月）

13:15～

場所：長崎県庁 1 階 大会議室 A

議事次第

1. 開会

2. 会長挨拶

3. 議事

（１）点検実施状況及び修繕着手等の状況

（２）点検及び修繕率向上に向けた自治体支援について

（３）意見交換等

4. 閉会

令和 7 年度 長崎県道路メンテナンス会議

令和 7 年 1 1 月 1 0 日

1. 点検実施状況及び修繕着手等の状況

1. 道路メンテナンスの点検修繕実施状況と 課題について

道路のメンテナンスに関する取り組みの経緯

○ 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)

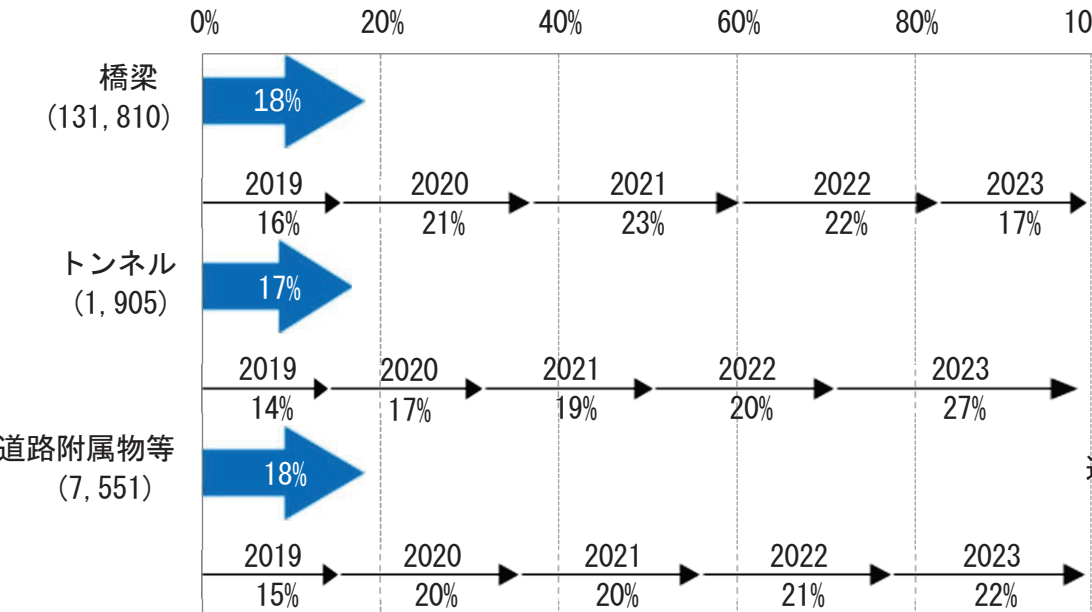
○ 定期点検要領 通知[H31.2.28]
定期点検の質を確保しつつ、実施内容を合理化

● 定期点検 2巡目(H31～R5)
● 定期点検 3巡目(R6～)

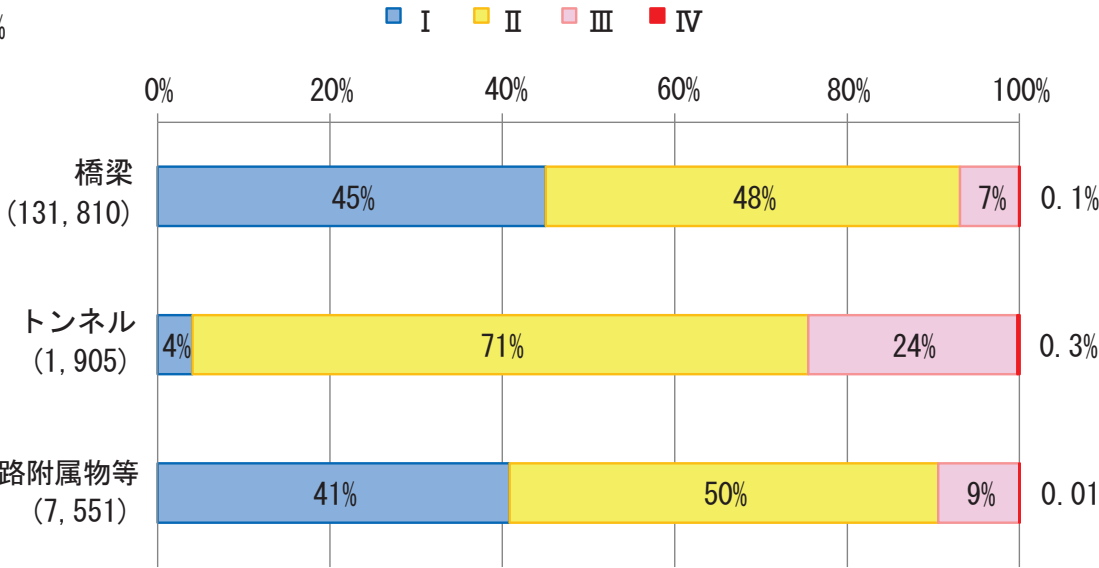
橋梁、トンネル等の点検実施状況・点検結果 3巡目(2024年度)《 全国 》

- 全道路管理者の3巡目(2024年度)の点検実施状況は、橋梁：18%、トンネル：17%、道路附属物等※：18%となっており、2巡目1年目を上回り着実に進捗している。
- 全道路管理者の3巡目(2024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：7%、トンネル：24%、道路附属物等：9% ※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年度)の点検実施状況



3巡目(2024年度)の点検結果



※ () 内は、2024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。

2024年度 → 2巡目点検(実績) →

※ () 内は、2024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。

出典：道路メンテナンス年報(令和7年8月)より

2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《 全国 》

- 2巡目（2019年度～2023年度）の点検で早期に措置を講ずべき状態（区分Ⅲ）又は緊急に措置を講ずべき状態（区分Ⅳ）と判定された橋梁のうち、修繕等の措置に着手した割合は、2024年度末時点で国土交通省：78%、高速道路会社：61%、地方公共団体：58%、完了した割合は、国土交通省：36%、高速道路会社：34%、地方公共団体：32%
- 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るが、地方公共団体において5年以上経過していても措置に着手できていない橋梁は約2割ある。

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	2024年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)		(参考)2023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	3,707	2,891 (78%)	816 (22%)	2019	73%	2,380 (64%)	713 (19%)
				2020	43%		
				2021	26%		
				2022	22%		
				2023	13%		
高速道路会社	2,716	1,662 (61%)	1,054 (39%)	2019	74%	1,223 (45%)	530 (20%)
				2020	47%		
				2021	29%		
				2022	19%		
				2023	13%		
地方公共団体	49,011	28,537 (58%)	20,474 (42%)	2019	52%	23,342 (42%)	10,367 (21%)
				2020	43%		
				2021	30%		
				2022	19%		
				2023	10%		
都道府県 政令市等	17,037	11,988 (70%)	5,049 (30%)	2019	58%	9,797 (57%)	3,920 (23%)
				2020	49%		
				2021	33%		
				2022	22%		
				2023	11%		
市区町村	31,974	16,549 (52%)	15,425 (48%)	2019	50%	13,545 (42%)	6,447 (20%)
				2020	40%		
				2021	29%		
				2022	18%		
				2023	10%		
合計	55,434	33,090(60%)	22,344(40%)		32%	26,945(48%)	11,610(21%)

↑: 2024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
2019年度点検実施(5年経過): 100%、2020年度点検実施(4年経過): 80%、2021年度点検実施(3年経過): 60%、2022年度点検実施(2年経過): 40%、2023年度点検実施(1年経過): 20%

2巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳのトンネルの修繕等措置の実施状況《 全国 》

- 2巡目（2019年度～2023年度）の点検で早期に措置を講ずべき状態（区分Ⅲ）又は緊急に措置を講ずべき状態（区分Ⅳ）と判定されたトンネルのうち、修繕等の措置に着手した割合は、2024年度末時点で国土交通省：77%、高速道路会社：63%、地方公共団体：71%、完了した割合は、国土交通省：43%、高速道路会社：47%、地方公共団体：44%
- 判定区分Ⅲ・Ⅳであるトンネルは次回点検まで（5年以内）に措置を講ずべきとしているが、地方公共団体において5年以上経過していても措置に着手できていないトンネルは約1割ある。

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	2024年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)		(参考)2023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	422	325 (77%)	97 (23%)	2019	97%	269 (64%)	116 (28%)
				2020	62%		
				2021	30%		
				2022	13%		
				2023	8%		
高速道路会社	424	266 (63%)	158 (37%)	2019	93%	219 (52%)	128 (30%)
				2020	58%		
				2021	46%		
				2022	38%		
				2023	14%		
地方公共団体	2,371	1,677 (71%)	694 (29%)	2019	76%	1,360 (57%)	692 (29%)
				2020	66%		
				2021	51%		
				2022	32%		
				2023	13%		
都道府県 政令市等	1,808	1,417 (78%)	391 (22%)	2019	82%	1,179 (65%)	629 (35%)
				2020	69%		
				2021	55%		
				2022	36%		
				2023	13%		
市区町村	563	260 (46%)	303 (54%)	2019	45%	181 (32%)	63 (11%)
				2020	43%		
				2021	29%		
				2022	21%		
				2023	13%		
合計	3,217	2,268(71%)	1,426(44%)	949(29%)	44%	1,848(57%)	936(29%)

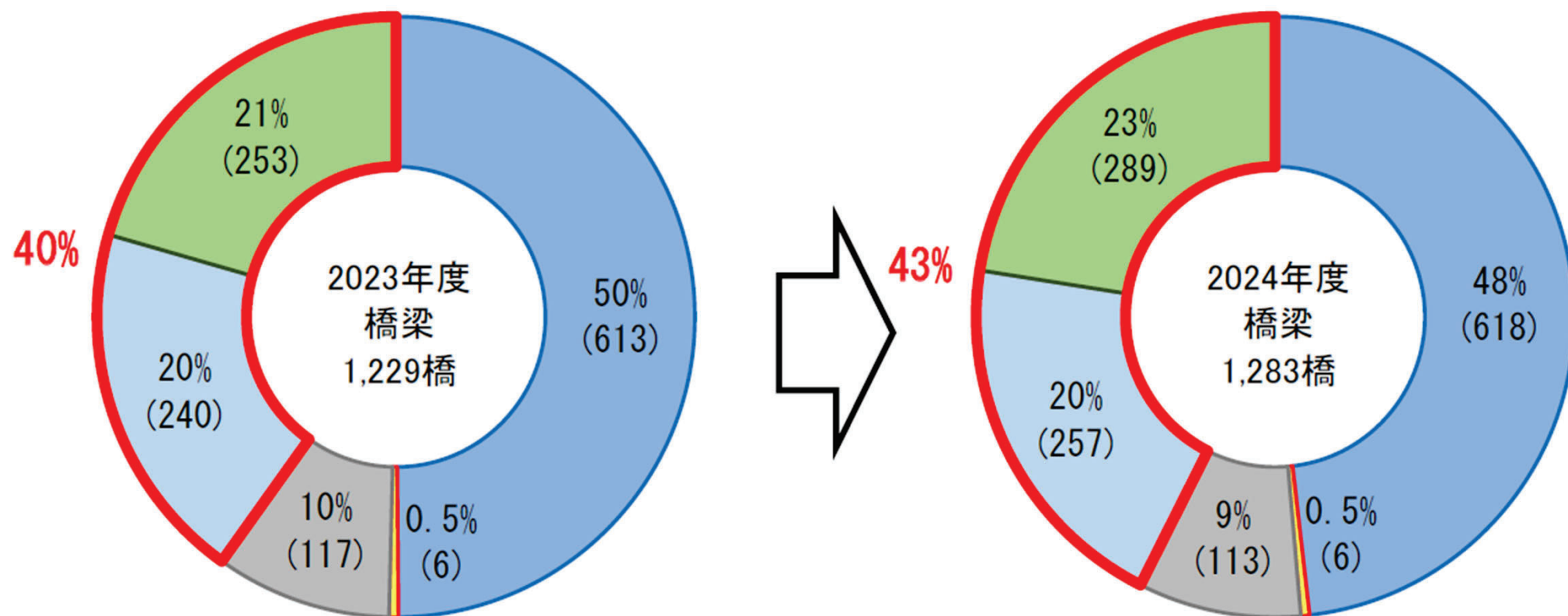
↑: 2024年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース
2019年度点検実施(5年経過): 100%、2020年度点検実施(4年経過): 80%、2021年度点検実施(3年経過): 60%、2022年度点検実施(2年経過): 40%、2023年度点検実施(1年経過): 20%

判定区分Ⅳの橋梁の措置状況《 全国 》

○ 2024年度末までに緊急に措置を講ずべき状態(区分Ⅳ)と判定された施設の措置状況のうち、撤去・廃止の割合は、2024年度末時点で、橋梁:43%、トンネル:44%、道路付属物等:32%です。

○判定区分Ⅳの橋梁の措置状況(完了済・予定のものを含む)

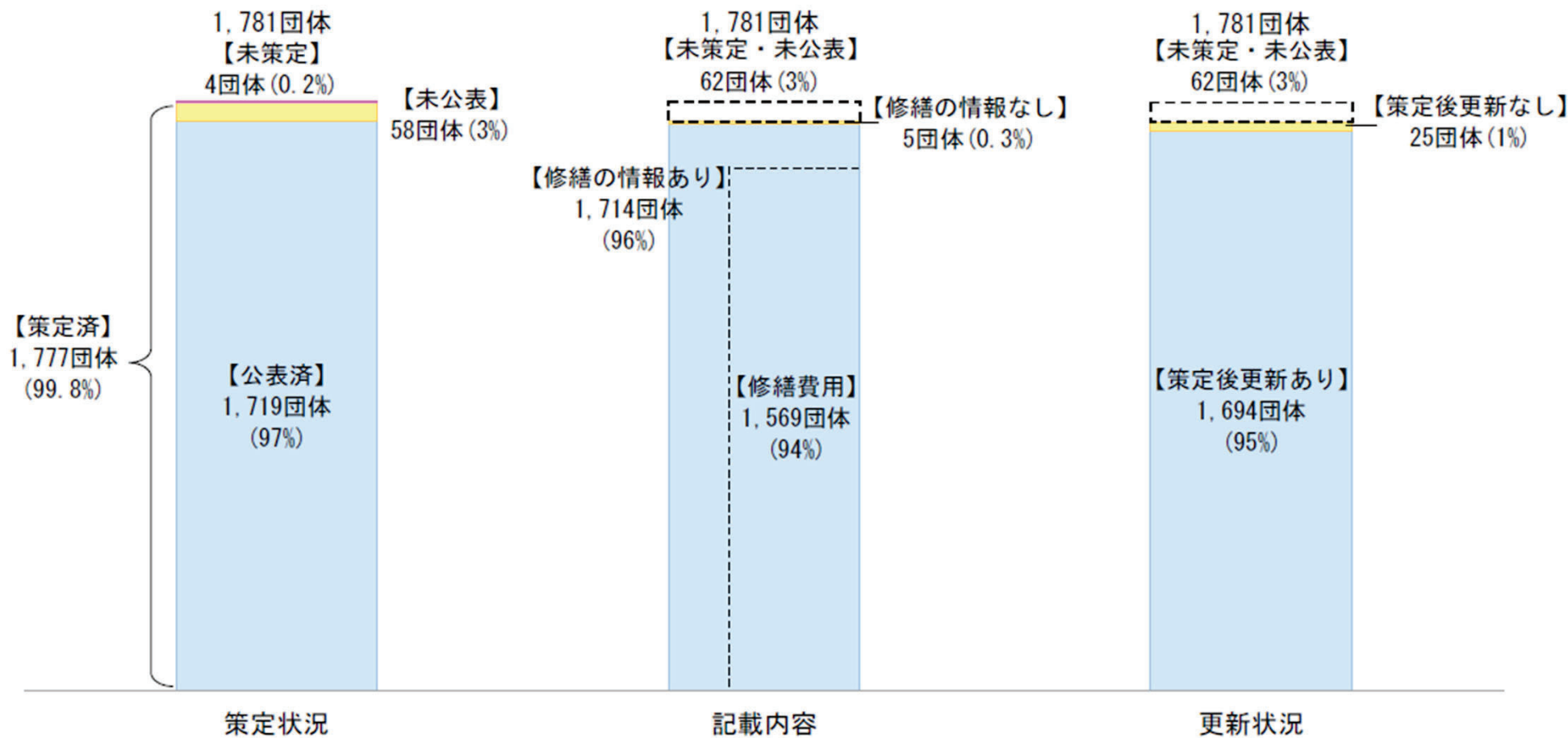
■ 修繕・架替 ■ 機能転換 ■ 対応未定 ■ 撤去・廃止 ■ 撤去・廃止済



橋梁個別施設計画の策定状況(2023年度末時点)《 全国 》

- 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、2024年度末時点で計画を策定していない地方公共団体が4団体あり、策定済みで公表していない地方公共団体は58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5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25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)】



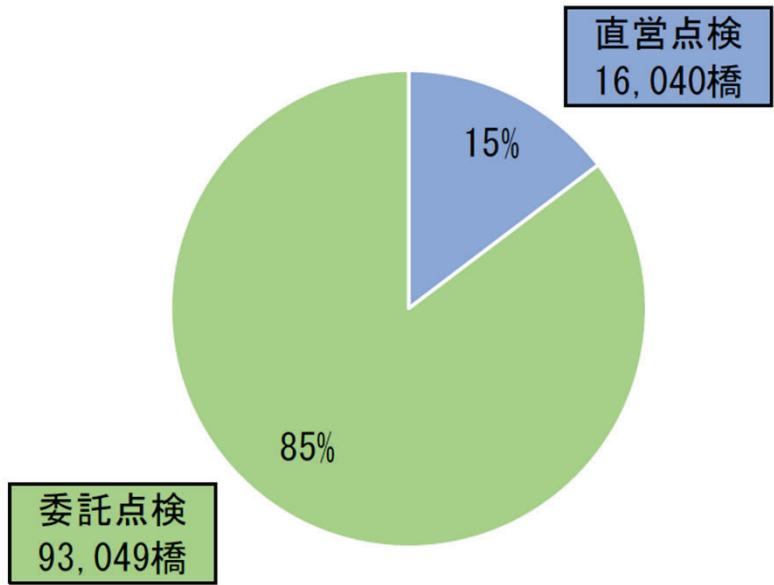
※2025 年 3 月 31 日時点(国土交通省道路局調べ)
※地方公共団体(1,781 団体)の内訳は、都道府県:47 団体、政令市:20 団体、市区町村:1,714 団体(特別区含む)

点検実施者の保有資格の状況《 全国 》

- 2024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15%となっています。
- 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※¹を受講又は資格※²を保有している割合は49%、研修・資格ともになしは51%となっています。
- 委託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又は資格を保有している割合は95%、研修・資格ともになしは5%となっています。
- 点検の精度向上するためには研修受講、資格の活用など点検技術の向上を図る必要があります。

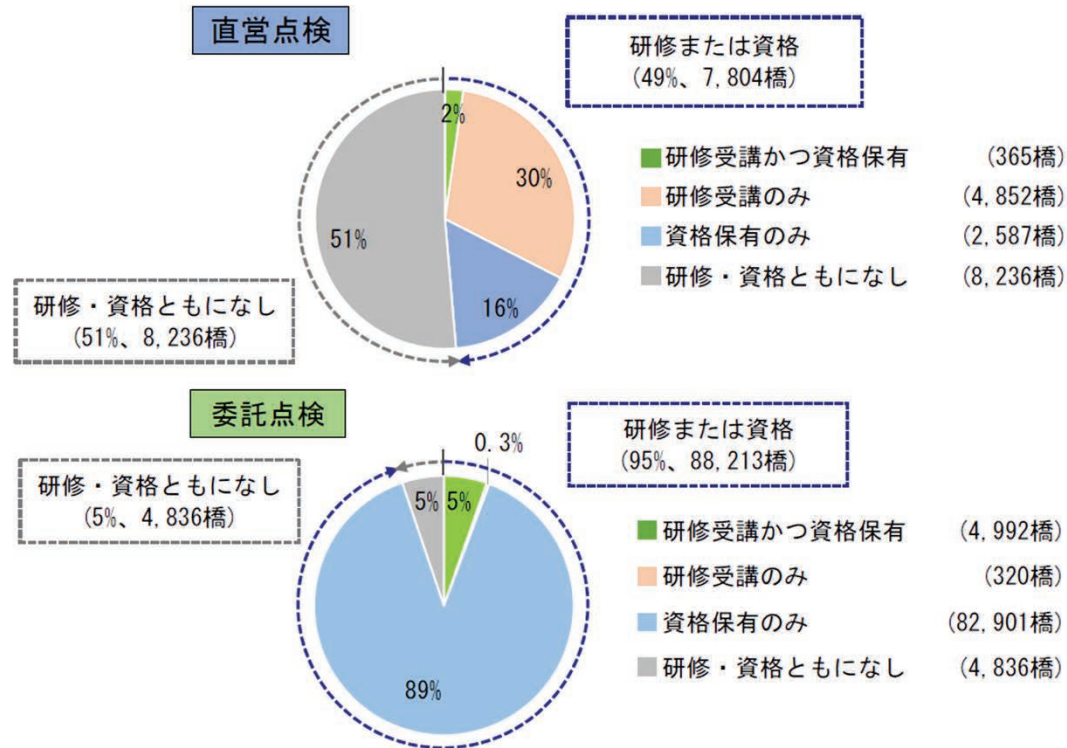
※1 研修：国土交通省が実施する道路管理実務者研修又は道路橋メンテナンス技術講習
※2 民間資格：国土交通省登録技術資格（公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格登録規定に基づく国土交通省登録資格）

○ 2024 点検実施橋梁の直営点検と委託点検の割合



※2024年度に点検を実施した施設のうち、報告があった109,089橋を対象に橋梁数ベースで算出。（右図も同様）

○ 点検実施者の保有資格や研修受講歴

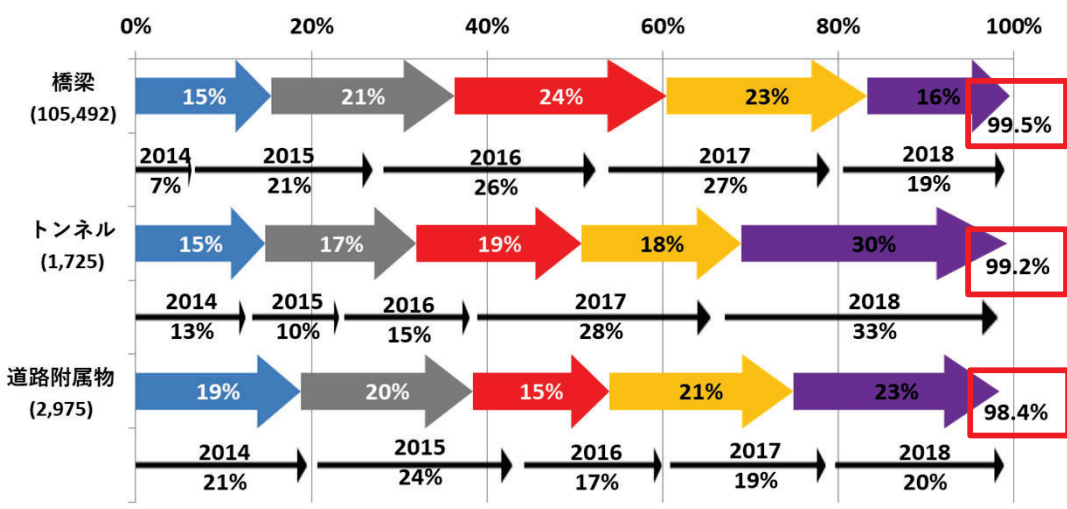


2. 九州、長崎県の点検実施状況 及び修繕着手率

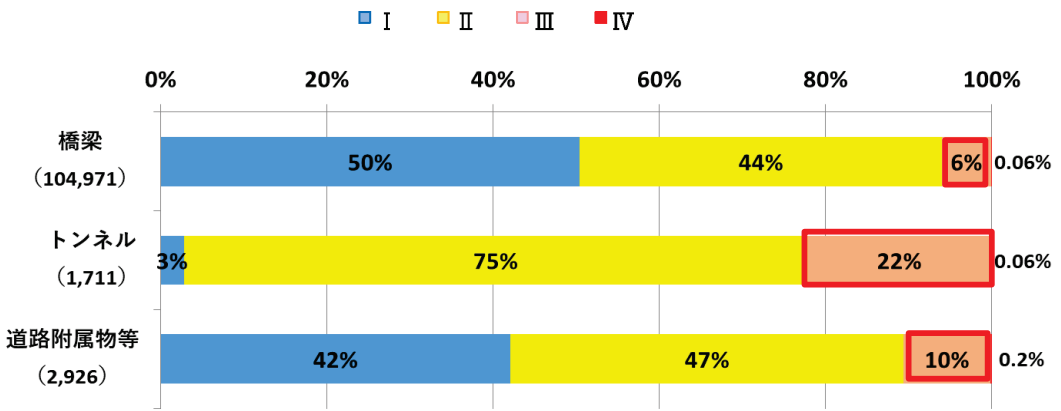
橋梁、トンネル等の点検実施状況・判定区分《九州》

○九州の全道路管理者の2024年度の点検実施状況は橋梁99. 5%、トンネル99. 2%、道路附属物98. 4%。
○九州全道路管理者の2024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: 2 2 %、道路附属物:10%。

2巡目点検の点検実施状況(九州版)



2巡目点検の点検結果(九州版)



※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある
※ ()は2巡目に点検を実施した施設数

2019年度 → 2020年度 → 2021年度 → 2022年度 → 2023年度 → 1巡目点検実績(2014~2018年度) →

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある
※ ()は令和6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。)

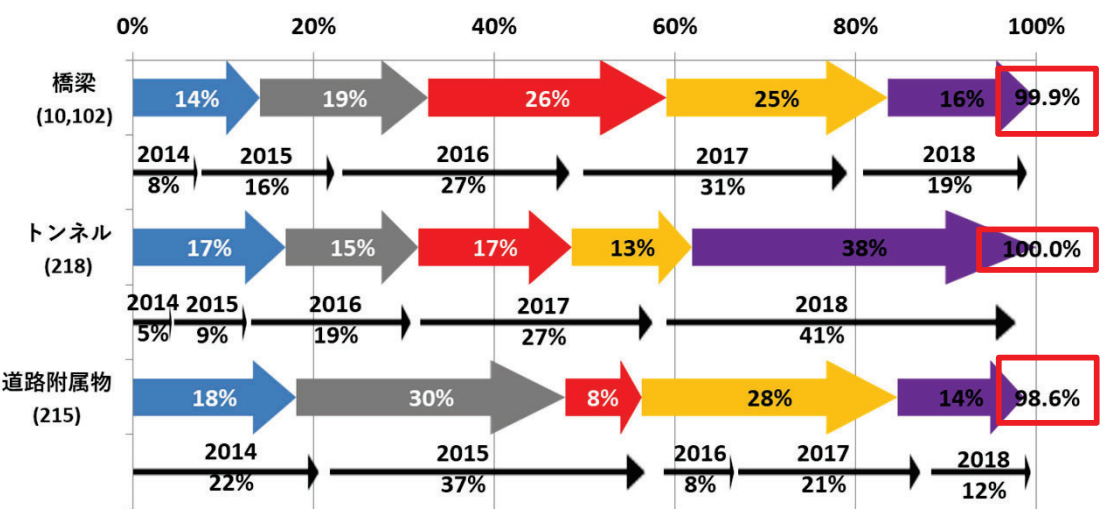
区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

出典:道路メンテナンス年報(令和7年8月)より作成

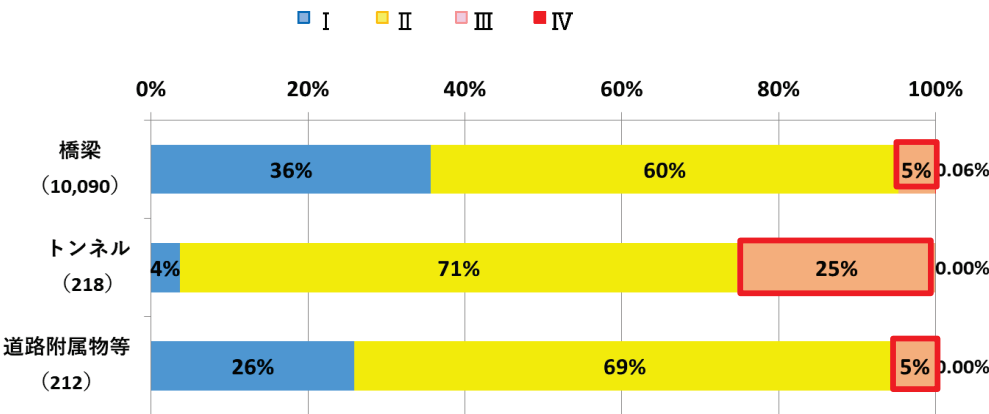
橋梁、トンネル等の点検実施状況・判定区分《長崎県》

○九州の全道路管理者の2024年度の点検実施状況は橋梁99.9%、トンネル100%、道路附属物98.6%。
○九州全道路管理者の2024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:25%、道路附属物:5%。

2巡目点検の点検実施状況(長崎県版)



2巡目点検の点検結果(長崎県版)



※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある
※ ()は2巡目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
※ ()は令和6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。)

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。

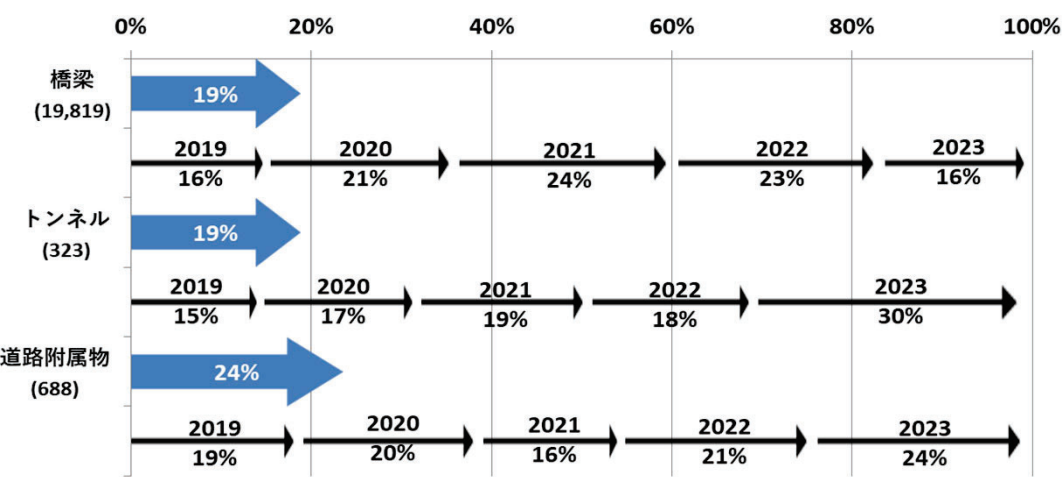
出典:道路メンテナンス年報(令和7年8月)より作成

橋梁、トンネル等の点検実施状況・点検結果 3巡目(2024年度)《九州》

○九州全道路管理者の3巡目(2024年度)の点検実施状況は橋梁19%、トンネル19%、道路附属物※:24%となっており、2巡目1年目を上回り着実に進捗している。

○九州全道路管理者の3巡目(2024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:19%、道路附属物:7%。※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

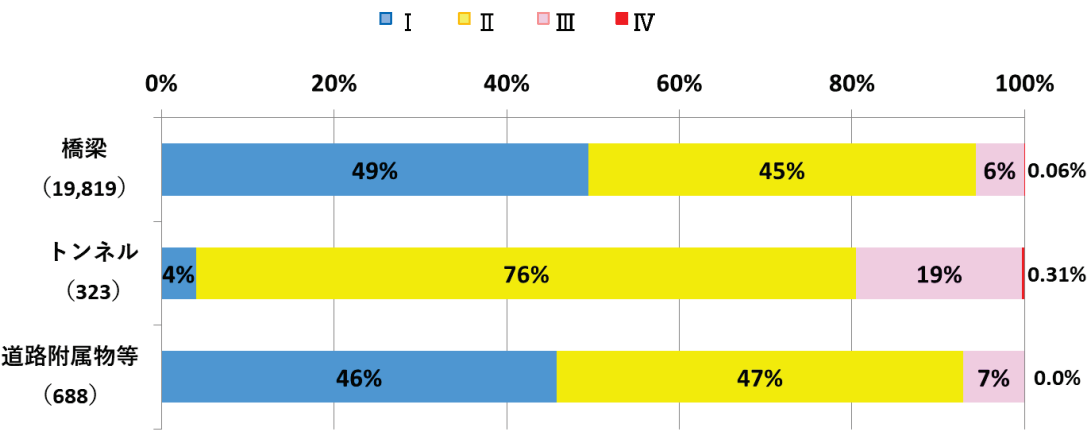
3巡目点検の点検実施状況(九州版)



2024年度 → 2巡目点検 (実績)

※ ()内は、2024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。

3巡目点検の点検結果(九州版)



※ ()内は、2024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。

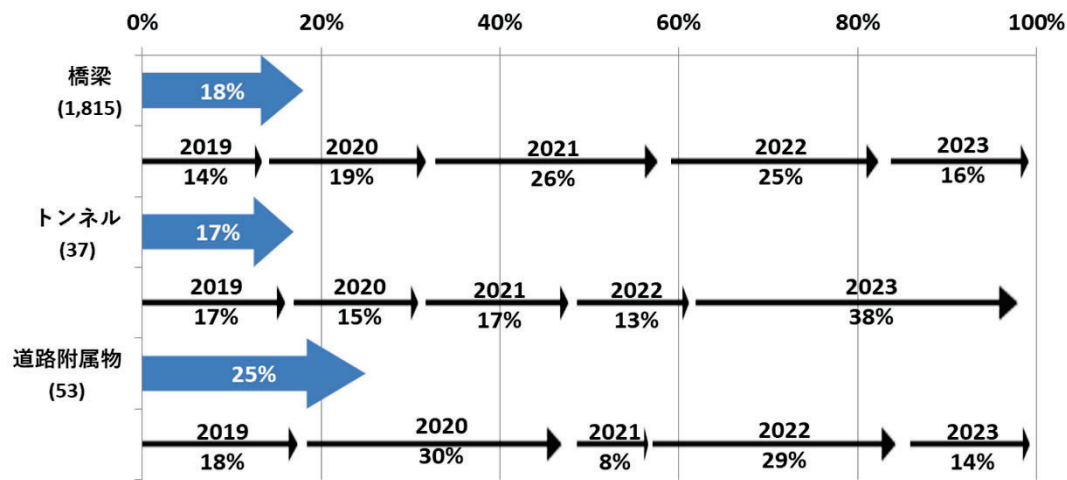
区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

橋梁、トンネル等の点検実施状況・点検結果
 3巡目(2024年度)《
 長崎県
 》

○九州全道路管理者の3巡目(2024年度)の点検実施状況は橋梁18%、トンネル17%、道路附属物※:25%となっており、2巡目1年目を上回り着実に進捗している。

○九州全道路管理者の3巡目(2024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:22%、道路附属物:13%。
 ※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巡目点検の点検実施状況(長崎県版)

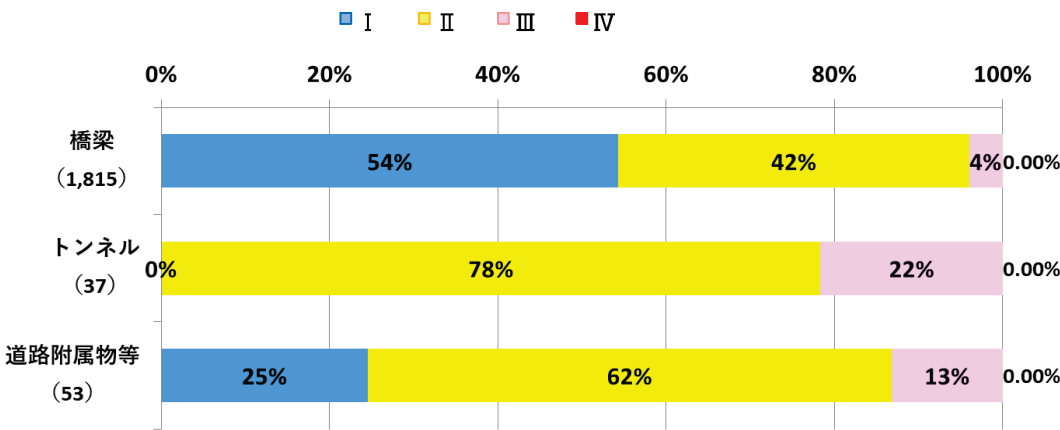


2024年度

 2巡目点検(実績)

※ ()内は、2024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。

3巡目点検の点検結果(長崎県版)



※ ()内は、2024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。

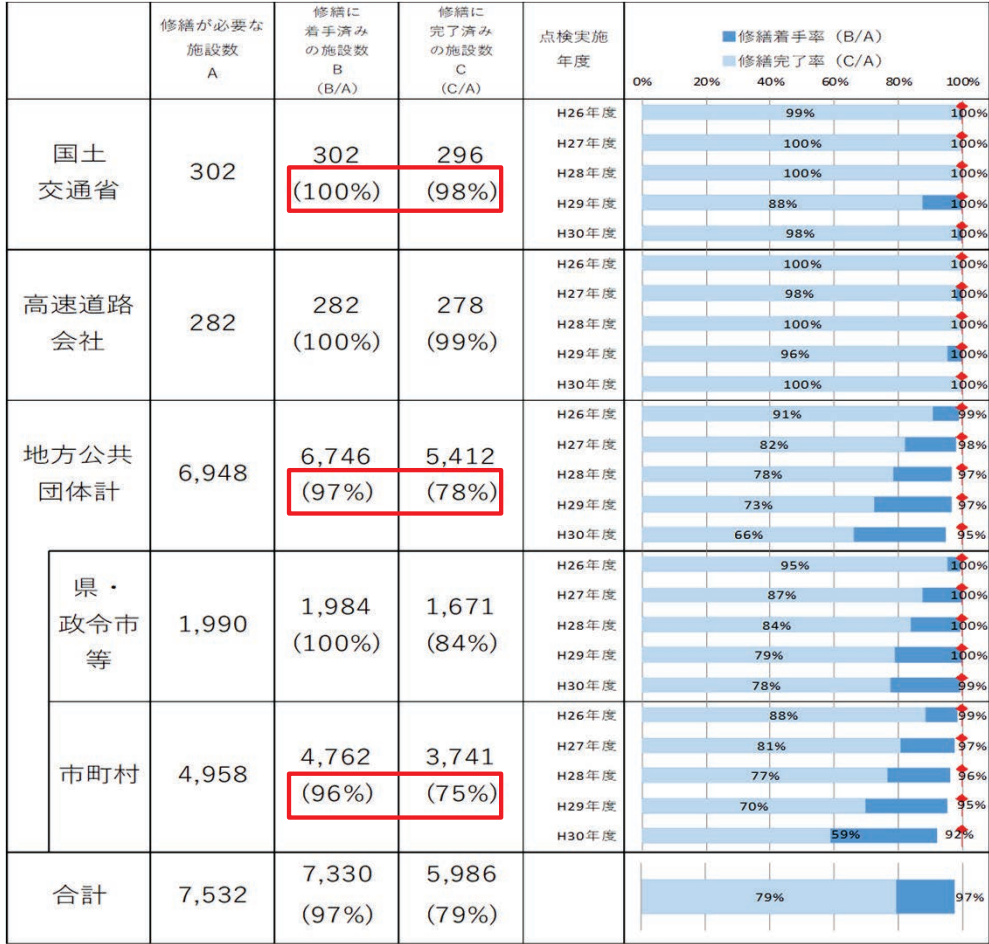
区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

出典:道路メンテナンス年報(令和7年8月)より作成

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 《九州・長崎県》

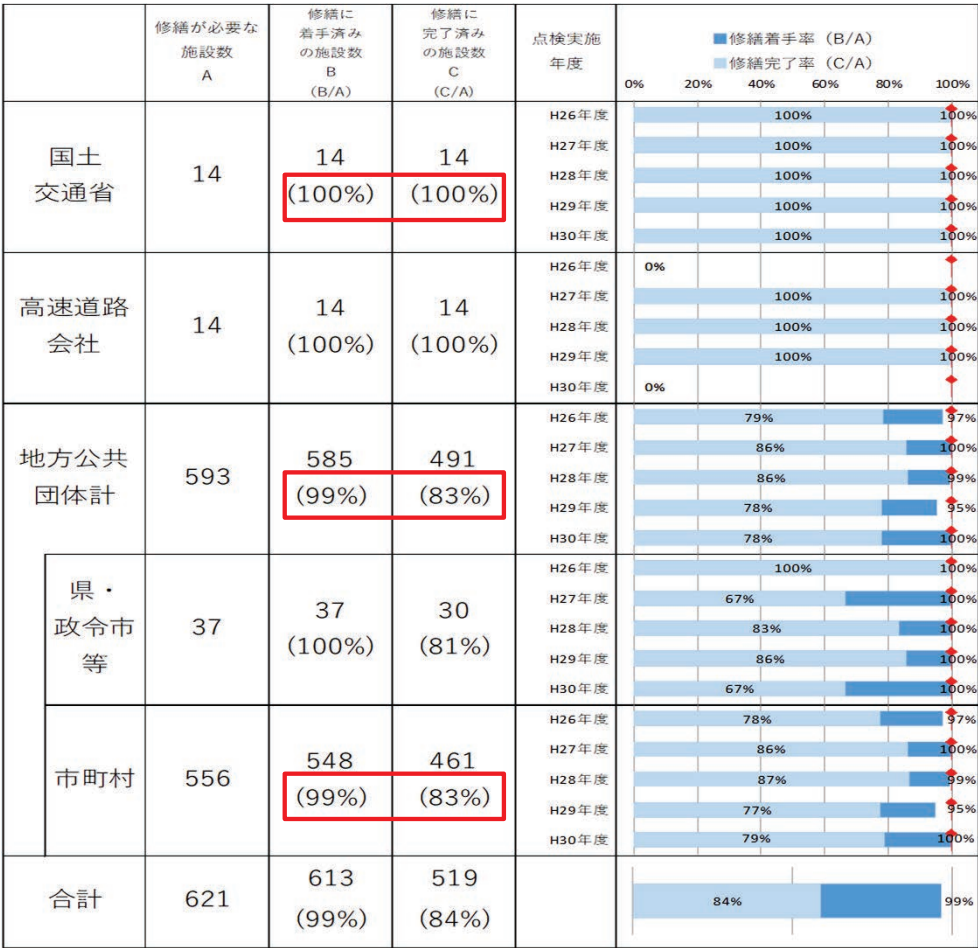
○長崎県の橋梁において、平成26～30年度に点検を実施し、次回点検までに措置を講ずべき施設(判定区分Ⅲ・Ⅳ)における修繕に着手した割合は、
国土交通省管理:100%、地方公共団体管理:99%(うち市町村管理:99%)
修繕が完了した割合は、
国土交通省管理:100%、地方公共団体管理:83%(うち市町村管理:83%)

九州



※ 平成26～30年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ、Ⅳ診断された施設で、修繕(設計含む)に着手(又は工事が完了)した割合(令和6年度末時点)

長崎県

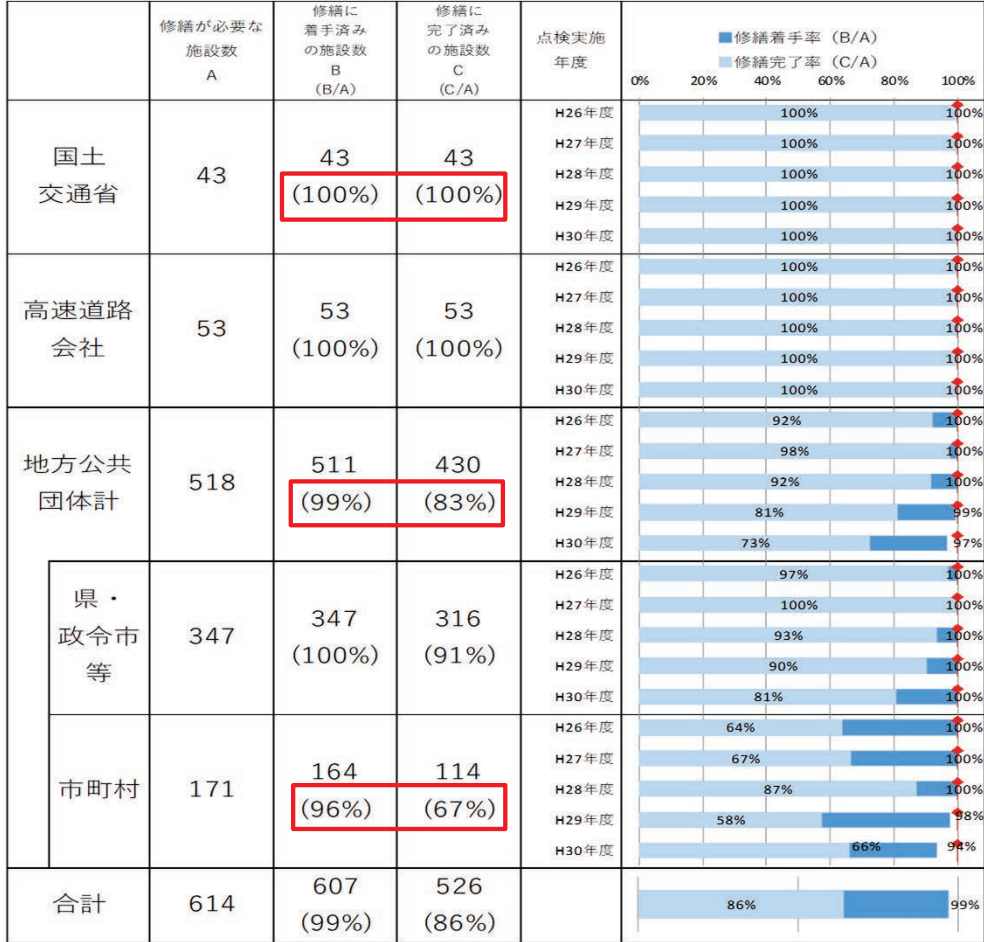


出典:道路メンテナンス年報(令和7年8月)より作成

1 巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳのトンネルの修繕等措置の実施状況 《九州・長崎県》

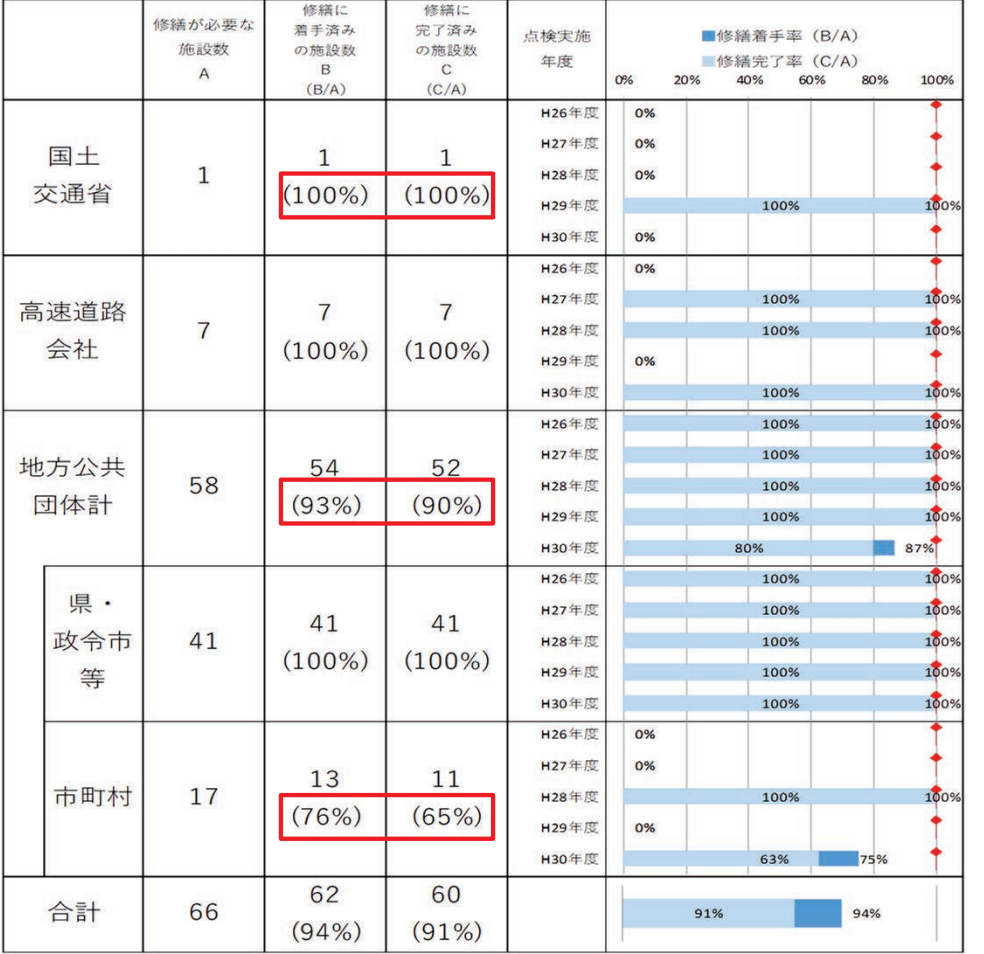
○長崎県のトンネルにおいて、平成26～30年度に点検を実施し、次回点検までに措置を講ずべき施設(判定区分Ⅲ・Ⅳ)における修繕に着手した割合は、
国土交通省管理:100%、地方公共団体管理:93%(うち市町村管理:76%)
修繕が完了した割合は、
国土交通省管理:100%、地方公共団体管理:90%(うち市町村管理:65%)

九州



※ 平成26～30年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ、Ⅳ診断された施設で、修繕(設計含む)に着手(又は工事が完了)した割合(令和6年度末時点)

長崎県



出典: 道路メンテナンス年報(令和7年8月)より作成

1 巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳの道路附属物の修繕等措置の実施状況 《九州・長崎県》

○長崎県の道路附属物において、平成26～30年度に点検を実施し、次回点検までに措置を講ずべき施設(判定区分Ⅲ・Ⅳ)における修繕に着手した割合は、
国土交通省管理:100%、地方公共団体管理:100%(うち市町村管理:100%)
修繕が完了した割合は、
国土交通省管理:100%、地方公共団体管理:94%(うち市町村管理:67%)

九州

	修繕が必要な 施設数 A	修繕に 着手済み の施設数 B (B/A)	修繕に 完了済み の施設数 C (C/A)	点検実施 年度	■修繕着手率 (B/A) ■修繕完了率 (C/A)
国土交通省	129	129 (100%)	128 (99%)	H26年度	100%
				H27年度	100%
				H28年度	100%
				H29年度	100%
				H30年度	94%
高速道路会社	37	37 (100%)	37 (100%)	H26年度	100%
				H27年度	100%
				H28年度	100%
				H29年度	100%
				H30年度	100%
地方公共団体計	200	200 (100%)	164 (82%)	H26年度	82%
				H27年度	87%
				H28年度	92%
				H29年度	80%
				H30年度	76%
県・政令市等	160	160 (100%)	132 (83%)	H26年度	100%
				H27年度	86%
				H28年度	91%
				H29年度	79%
				H30年度	77%
市町村	40	40 (100%)	32 (80%)	H26年度	70%
				H27年度	100%
				H28年度	100%
				H29年度	90%
				H30年度	71%
合計	366	366 (100%)	329 (90%)		90%

※ 平成26～30年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ、Ⅳ診断された施設で、修繕(設計含む)に着手(又は工事が完了)した割合(令和6年度末時点)

長崎県

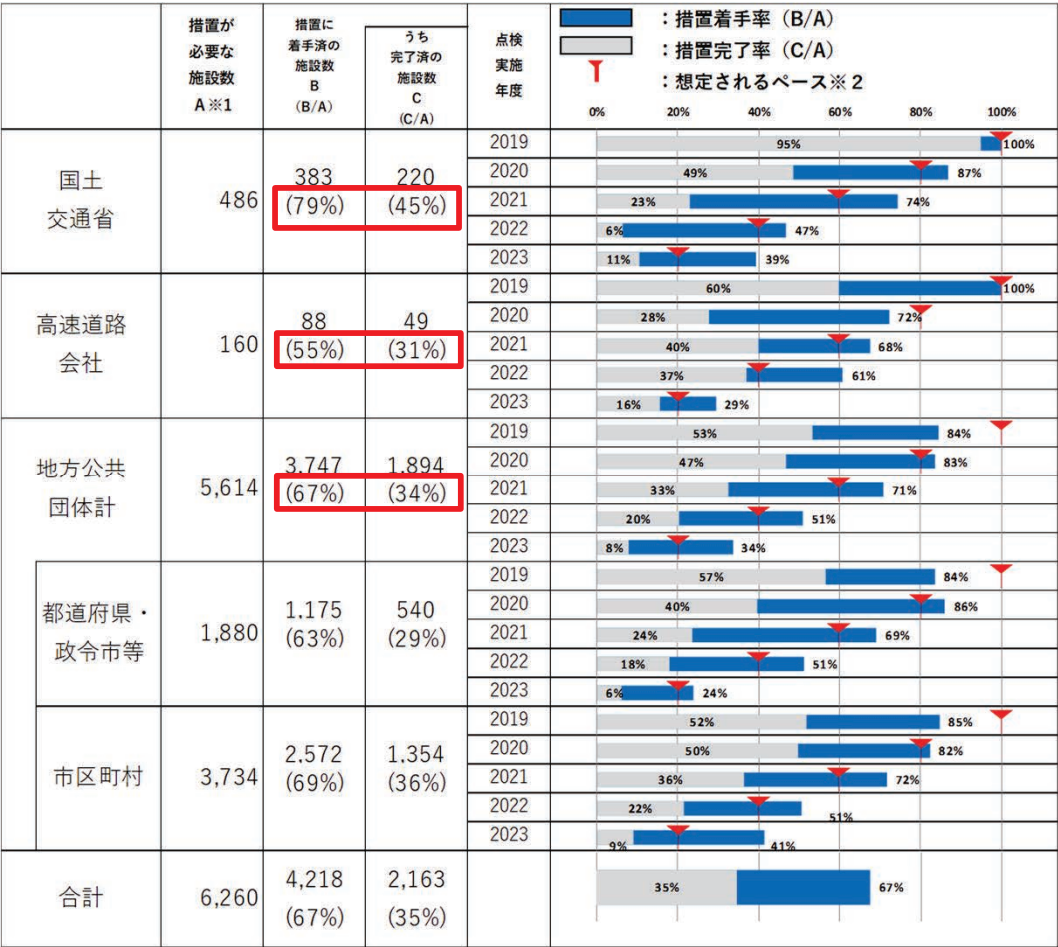
	修繕が必要な 施設数 A	修繕に 着手済み の施設数 B (B/A)	修繕に 完了済み の施設数 C (C/A)	点検実施 年度	■修繕着手率 (B/A) ■修繕完了率 (C/A)
国土交通省	10	10 (100%)	10 (100%)	H26年度	100%
				H27年度	100%
				H28年度	100%
				H29年度	100%
				H30年度	100%
高速道路会社	0	0 (0%)	0 (0%)	H26年度	0%
				H27年度	0%
				H28年度	0%
				H29年度	0%
				H30年度	0%
地方公共団体計	16	16 (100%)	15 (94%)	H26年度	0%
				H27年度	0%
				H28年度	100%
				H29年度	100%
				H30年度	100%
県・政令市等	13	13 (100%)	13 (100%)	H26年度	0%
				H27年度	0%
				H28年度	0%
				H29年度	100%
				H30年度	100%
市町村	3	3 (100%)	2 (67%)	H26年度	0%
				H27年度	0%
				H28年度	100%
				H29年度	0%
				H30年度	0%
合計	26	26 (100%)	25 (96%)		96%

出典:道路メンテナンス年報(令和7年8月)より作成

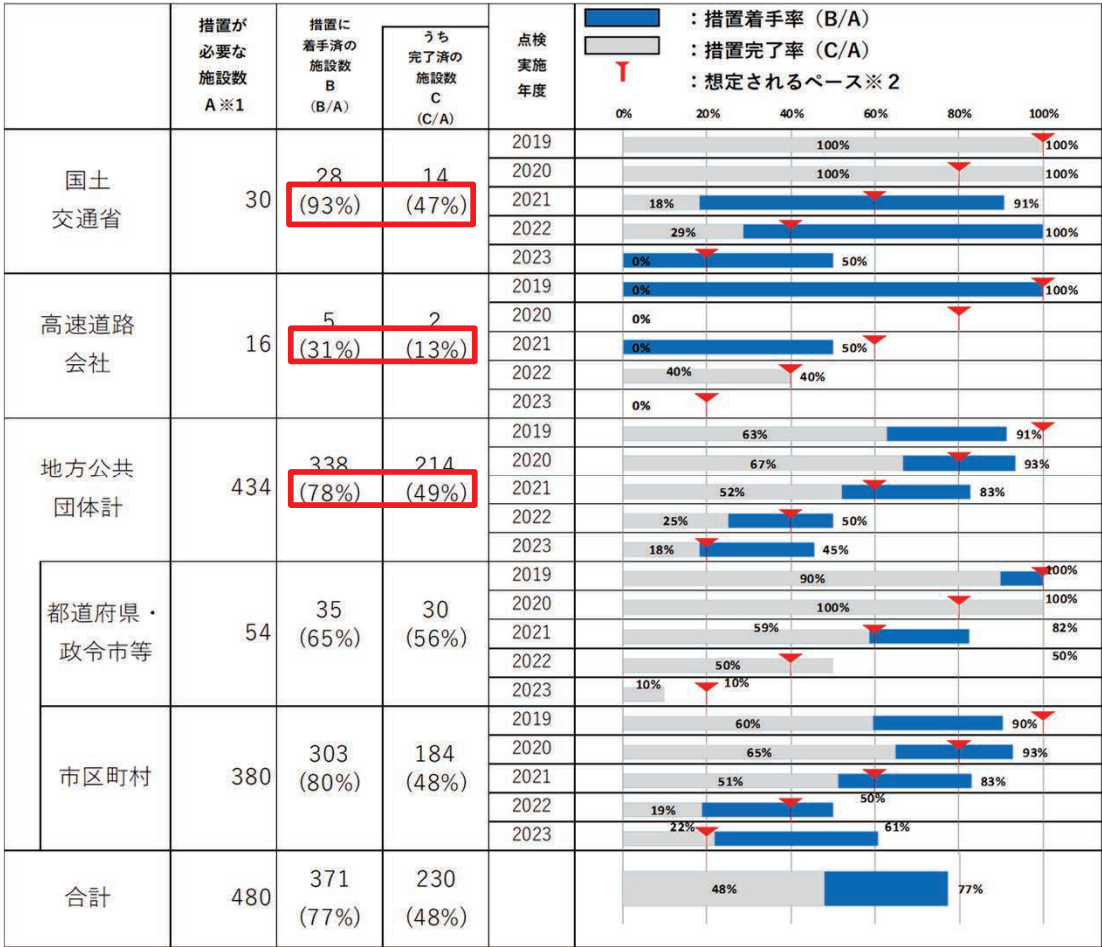
2巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況《九州・長崎県》

○2巡目点検(2019～2023 年度)で早期に措置を講ずるべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずるべき状態(区分Ⅳ)と判定された橋梁のうち、
修繕等の措置に着手した割合は、 国土交通省管理:93%、地方公共団体管理:78%(うち市町村管理:80%)
修繕が完了した割合は、 国土交通省管理:47%、地方公共団体管理:49%(うち市町村管理:48%)

九州



長崎県

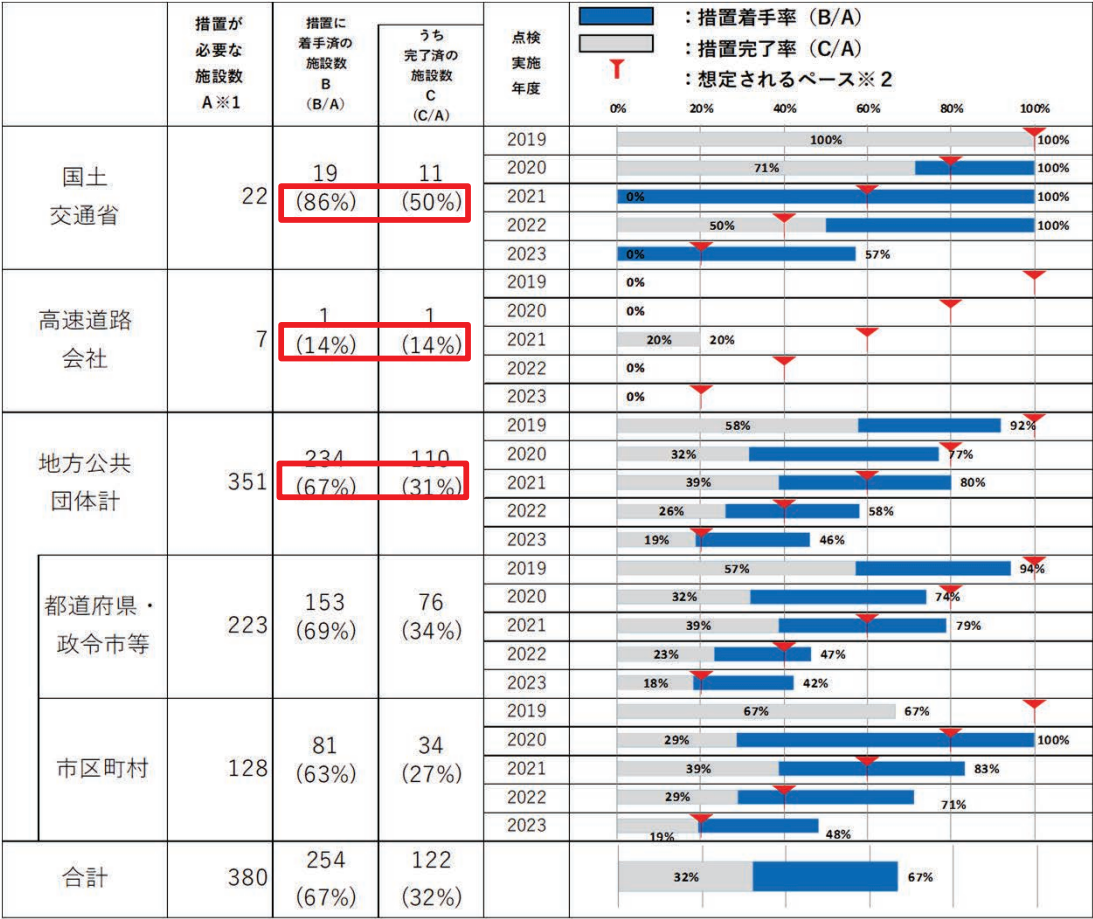


※1. 2巡目(2019 年度～2023 年度)の点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。
※2. 2024 年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース。
出典:道路メンテナンス年報(令和7年8月)より作成

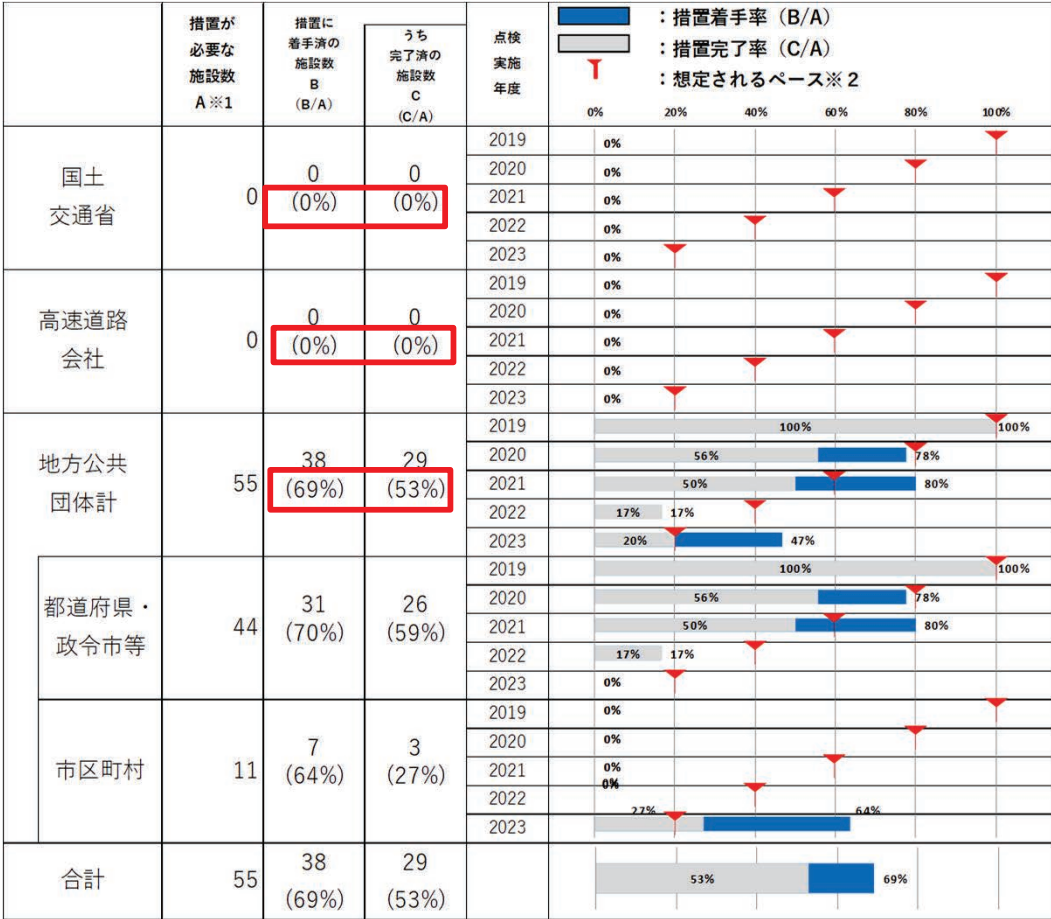
2巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳのトンネルの修繕等措置の実施状況《九州・長崎県》

○2巡目点検(2019～2023 年度)で早期に措置を講ずるべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずるべき状態(区分Ⅳ)と判定されたトンネルのうち、
修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省管理:0%、地方公共団体管理:69%(うち市町村管理:64%)
修繕が完了した割合は、国土交通省管理:0%、地方公共団体管理:53%(うち市町村管理:27%)

九州



長崎県

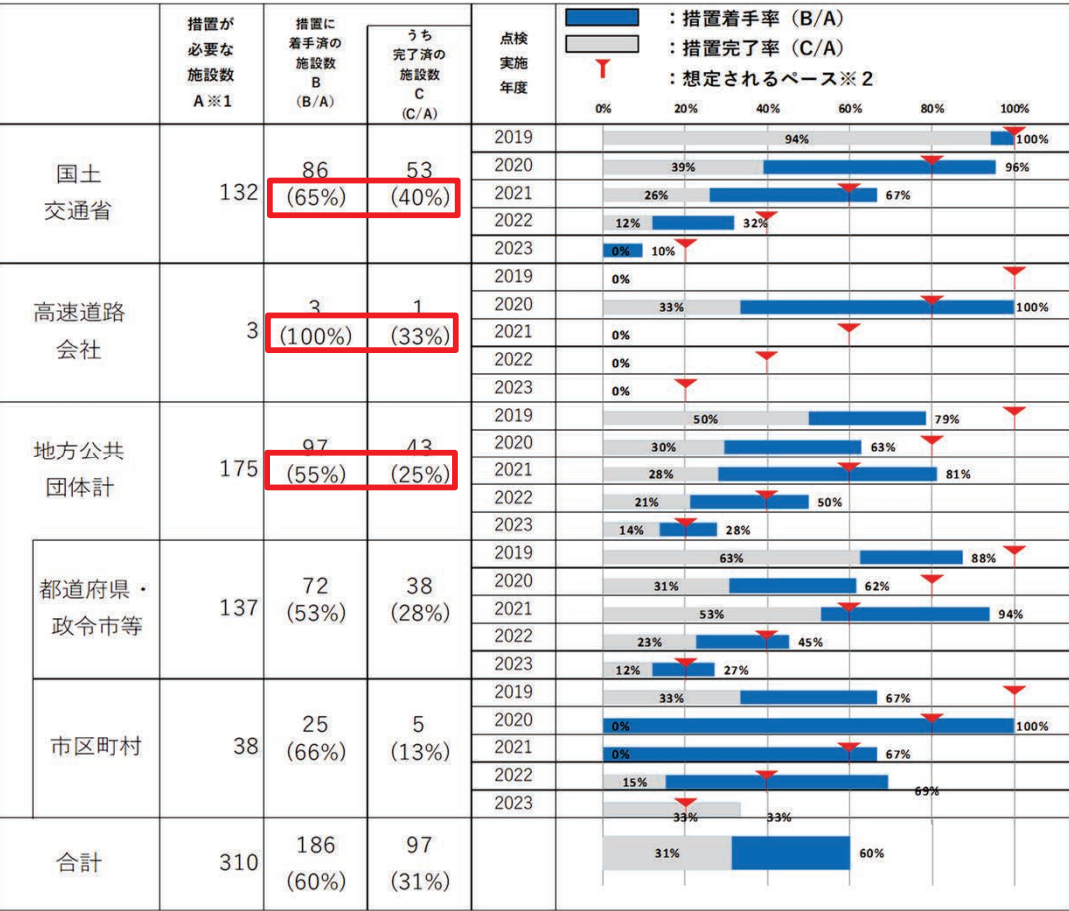


※1. 2巡目(2019 年度～2023 年度)の点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。
※2. 2024 年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース。
出典:道路メンテナンス年報(令和7年8月)より作成

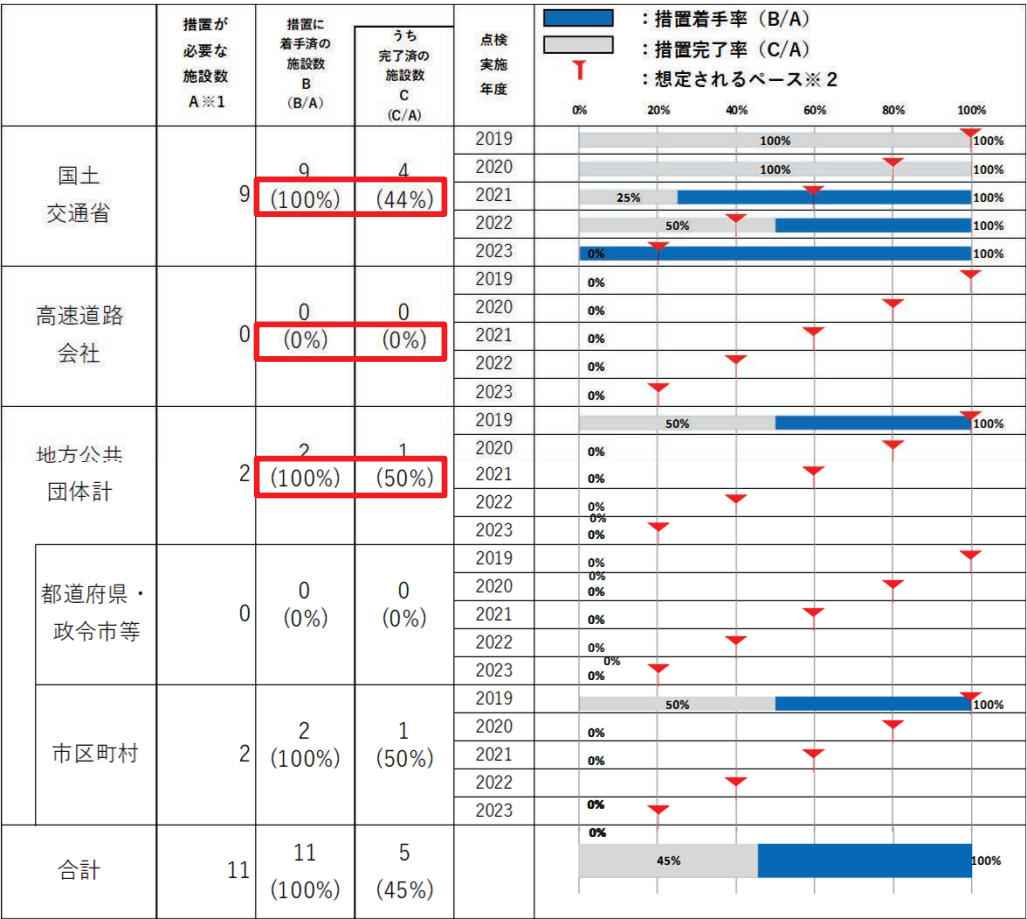
2巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳの道路附属物の修繕等措置の実施状況《九州・長崎県》

○2巡目点検(2019～2023 年度)で早期に措置を講ずるべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずるべき状態(区分Ⅳ)と判定された道路附属物のうち、
修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省管理:100%、地方公共団体管理:100%(うち市町村管理:100%)
修繕が完了した割合は、国土交通省管理:44%、地方公共団体管理:50%(うち市町村管理:50%)

九州



長崎県



※1. 2巡目(2019 年度～2023 年度)の点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。
※2. 2024 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。
出典:道路メンテナンス年報(令和7年8月)より作成

3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《九州・長崎県》

○3巡目点検(2024年度)で早期に措置を講ずるべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずるべき状態(区分Ⅳ)と判定された橋梁のうち、
修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省管理:33%、地方公共団体管理:16%(うち市町村管理:19%)
修繕が完了した割合は、国土交通省管理:0%、地方公共団体管理:0%(うち市町村管理:0%)

<九州>

	修繕が必要な 施設数 A	修繕に 着手済み の施設数 B (B/A)	修繕に 完了済み の施設数 C (C/A)	点検実施 年度	■修繕着手率 (B/A) ■修繕完了率 (C/A)
国土交通省	75	13 (17%)	1 (1%)	2024	1%17%
高速道路会社	40	1 (3%)	0 (0%)	2024	0%3%
地方公共団体計	1,010	133 (13%)	8 (1%)	2024	1%13%
県・政令市等	358	15 (4%)	1 (0%)	2024	0%4%
市町村	652	118 (18%)	7 (1%)	2024	1%18%
合計	1,125	147 (13%)	9 (1%)		1%13%

<長崎県>

	修繕が必要な 施設数 A	修繕に 着手済み の施設数 B (B/A)	修繕に 完了済み の施設数 C (C/A)	点検実施 年度	■修繕着手率 (B/A) ■修繕完了率 (C/A)
国土交通省	6	2 (33%)	0 (0%)	2024	0%33%
高速道路会社	4	1 (25%)	0 (0%)	2024	0%25%
地方公共団体計	62	10 (16%)	0 (0%)	2024	0%16%
県・政令市等	9	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
市町村	53	10 (19%)	0 (0%)	2024	0%19%
合計	72	13 (18%)	0 (0%)		0%18%

3巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳのトンネルの修繕等措置の実施状況《九州・長崎県》

○3巡目点検(2024年度)で早期に措置を講ずるべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずるべき状態(区分Ⅳ)と判定されたトンネルのうち、
修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省管理:0%、地方公共団体管理:0%(うち市町村管理:0%)
修繕が完了した割合は、国土交通省管理:0%、地方公共団体管理:0%(うち市町村管理:0%)

<九州>

	修繕が必要な 施設数 A	修繕に 着手済み の施設数 B (B/A)	修繕に 完了済み の施設数 C (C/A)	点検実施 年度	■修繕着手率 (B/A) ■修繕完了率 (C/A)
国土交通省	3	1 (33%)	0 (0%)	2024	0% 33%
高速道路会社	1	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
地方公共団体計	59	3 (5%)	0 (0%)	2024	0% 5%
県・政令市等	46	3 (7%)	0 (0%)	2024	0% 7%
市町村	13	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
合計	63	4 (6%)	0 (0%)		0% 6%

<長崎県>

	修繕が必要な 施設数 A	修繕に 着手済み の施設数 B (B/A)	修繕に 完了済み の施設数 C (C/A)	点検実施 年度	■修繕着手率 (B/A) ■修繕完了率 (C/A)
国土交通省	0	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
高速道路会社	1	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
地方公共団体計	7	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
県・政令市等	7	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
市町村	0	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
合計	8	0 (0%)	0 (0%)		0%

3巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳの道路附属物の修繕等措置の実施状況《九州・長崎県》

○3巡目点検(2024年度)で早期に措置を講ずるべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずるべき状態(区分Ⅳ)と判定された道路附属物のうち、
修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省管理:0%、地方公共団体管理:0%(うち市町村管理:0%)
修繕が完了した割合は、国土交通省管理:0%、地方公共団体管理:0%(うち市町村管理:0%)

<九州>

	修繕が必要な 施設数 A	修繕に 着手済み の施設数 B (B/A)	修繕に 完了済み の施設数 C (C/A)	点検実施 年度	■修繕着手率 (B/A) ■修繕完了率 (C/A)
国土交通省	28	9 (32%)	1 (4%)	2024	4%32%
高速道路会社	2	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
地方公共団体計	19	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
県・政令市等	16	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
市町村	3	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
合計	49	9 (18%)	1 (2%)		2%18%

<長崎県>

	修繕が必要な 施設数 A	修繕に 着手済み の施設数 B (B/A)	修繕に 完了済み の施設数 C (C/A)	点検実施 年度	■修繕着手率 (B/A) ■修繕完了率 (C/A)
国土交通省	1	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
高速道路会社	0	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
地方公共団体計	6	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
県・政令市等	5	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
市町村	1	0 (0%)	0 (0%)	2024	0%
合計	7	0 (0%)	0 (0%)		0%

2. 点検及び修繕率向上に向けた自治体支援について

1. 点検及び修繕率向上に向けた 自治体支援について

道路メンテナンス事業補助制度

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、治水効果の高い橋梁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
- ※集約・撤去や新技術等の活用に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果を長寿命化修繕計画に記載（R8年度から適用）

優先支援事業 (R7年度)

- ・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及びそのコスト縮減効果を記載した自治体の事業
- ・『地域インフラ群再生戦略マネジメント』※3のモデル地域において広域連携により実施する事業

- ※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・撤去」または「新技術等の活用」に関する数値目標
- ※3 広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントするもの

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
- 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 / 10 × 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
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容
・計画全体の方針
・短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果
・個別の構造物ごとの事項（諸元、点検結果等）



【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
・計画全体の方針
・短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果
・個別の構造物ごとの事項（諸元、点検結果等）



【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
・計画全体の方針
・短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果
・個別の構造物ごとの事項（諸元、点検結果等）



【道路附属物等】

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、実効性のある長寿命化修繕計画の策定促進および『地域インフラ群再生戦略マネジメント』の取組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

従来

近接・野帳の記入が**必要**

ボートによる近接目視



新技術

近接・野帳の記入が**不要**

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

コストの比較

従来技術: 800 (千円)

新技術: 620 (千円)

約2割削減

施工期間の比較

従来技術: 5 (日)

新技術: 3 (日)

約4割削減

・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・撤去」や「新技術等の活用」に関する短期的な数値目標及びそのコスト削減効果を記載した自治体の事業

〇〇市
橋梁
長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容
・計画全体の方針
・短期的な数値目標及びそのコスト削減効果
・個別の構造物ごとの事項(諸元、点検結果等)

【集約化・撤去】
(例)

以下の取組を実施することで、令和7年度までに〇〇千万円のコスト削減を目指す

・令和5年度までに、迂回路が存在し交通量の少ない〇〇橋の集約化・撤去を目指す

【新技術等の活用】
(例)

令和7年度までに、管理する橋梁の内〇〇橋で新技術を活用し、従来技術を活用した場合と比較して〇千万円のコスト削減を目指す。

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

令和2年度点検の結果、**迂回路が存在し集約が可能と考えられる3橋のうち判定区分Ⅲとなった1橋について**、今後、周辺状況や利用調査を基に、**令和7年度までの集約化・撤去を目指す**ことで、更新時期を迎える令和17年度までに必要となる**費用を約6割程度削減することを目指します。**

新技術等の活用

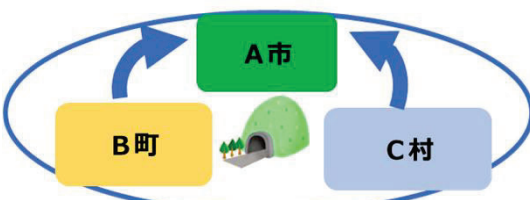
2025年(令和7年)までの5年間に、定期点検を実施する**橋梁3橋については**、長大河川及び水面部、又は高橋脚等の損傷確認で、費用の削減や事業の効率化等の効果が見込まれる**新技術(あるいは新技術に類する技術)を活用し、200万円のコスト削減を目指します。**

優先支援③「『地域インフラ群再生戦略マネジメント』の取組促進」

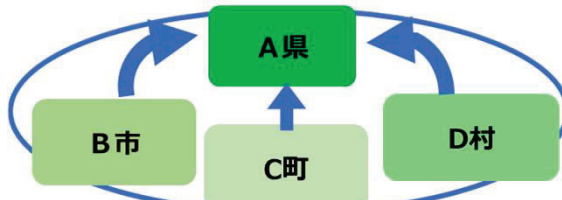
優先支援対象

『地域インフラ群再生戦略マネジメント※1』のモデル地域※2において広域連携により実施する事業

一つの市区町村がリードし、複数市区町村で連携



都道府県がリードし、管内の市区町村と連携



※1 『地域インフラ群再生戦略マネジメント』(以下、群マネ)とは、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、総合的かつ多角的な視点から戦略的に地域のインフラをマネジメントするもの。
※2 群マネの取組を全国的に展開していくため、地方公共団体を対象にモデル地域の公募を行い、令和5年12月1日に選定された地域。

概要

◇ 地域の防災・減災、安全を実現する「整備計画」に基づく地方主体の次の取組について、基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備や効果促進事業を総合的・一体的に支援。

- ※ 計画期間 3～5年
- ※ 地方公共団体が単独で、又は共同して整備計画を策定
- ※ 地域の防災性・安全性の向上を測るアウトカム指標を掲げる。

・ 地域における事前防災・減災対策

- ※ インフラや住宅・建築物の耐震化、堤防・岸壁の緊急対策、避難地や防災拠点等となる都市公園の整備 等

・ 地域における老朽化対策

- ※ 総点検を踏まえたインフラ長寿命化計画の推進 等

・ 地域における生活空間の安全確保

- ※ 通学路の交通安全対策、ブロック塀の耐震化、歩道・公園施設等の公共空間のバリアフリー化 等

防災・安全交付金による集中的支援

【地域における事前防災・減災対策】

防災・安全交付金を活用し、地震・津波や頻発する風水害・土砂災害に対する事前防災・減災対策を支援。

◆近年の豪雨災害等を踏まえた 水害・土砂災害対策

河川の水位を低下
させる河道掘削



砂防堰堤の整備



洪水に特化した
低コストな水位計
整備



◆津波、高潮等から背後地を防護するた めの海岸堤防等の整備



堤防



陸閘

◆港湾の地震・津波、風水害対策

嵩上げ（越波防止）



防波堤の越波防止対策

◆都市における防災拠点や避難場所等の整備

・防災拠点等となる
都市公園の整備



・避難場所の整備



◆道路の防災・減災対策

落橋防止構造



耐震補強



斜面崩落防止対策

◆効果促進事業の活用による土砂災害 警戒区域等の認知度の向上



土砂災害に対する防災教育

◆密集市街地の整備 改善

＜避難路の整備＞



【整備前】



【整備後】

◆住宅・建築物の耐震化

・避難路沿道等の住宅・建
築物の耐震化の促進

＜耐震改修イメージ＞



戸建て住宅 建築物

◆都市浸水対策としての河川・下水道整備

◆耐災害性強化対策としての水道整備等



雨水貯留管

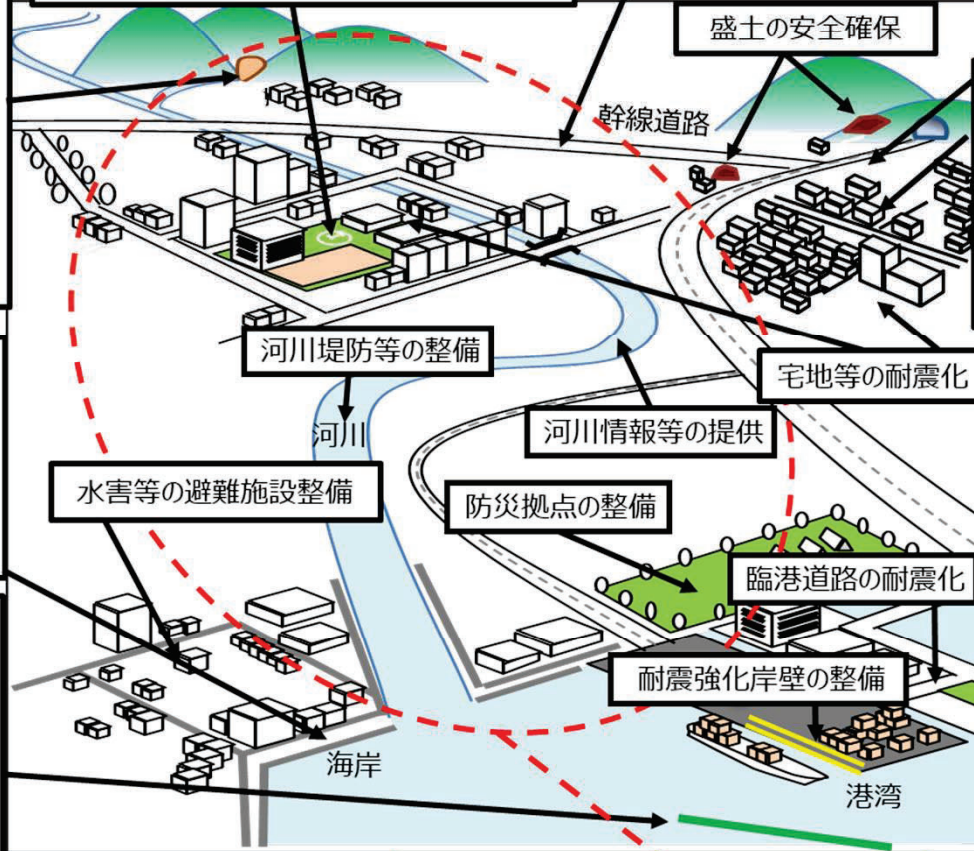


ポンプ場

◆効果促進事業の活用



・想定浸水深や洪水時
の避難所までの経路看
板の設置



流域治水対策（イメージ）

防災・安全交付金による集中的支援

【地域における事前防災・減災対策】

切迫する南海トラフ巨大地震、首都直下地震等の発生時における地震被害の軽減を図るため、防災・安全交付金を活用し、密集市街地の防災性の向上、住宅・建築物等の耐震化等に対し支援。

避難所、劇場等の天井の耐震化

○天井脱落の被害事例



体育館



音楽ホール

エレベーターの安全確保

- ・ 既設エレベーターの防災対策改修※の支援
※地震時管制運転装置の設置、主要機器の耐震補強措置、戸開走行保護装置の設置、釣合おもりの脱落防止対策、主要な支持部分の耐震化、リスタート運転機能の追加、自動診断・仮復旧運転機能の追加

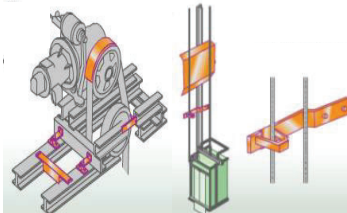
地震時管制 運転装置の設置



P波を感知し、最寄り階に自動運転し、乗客をエレベーター外に避難させる

主要機器の耐震補強措置

(綱車からのロープの(昇降路内突出物へのロープはすれ防止措置の例) 等の絡まり防止措置の例)



公営住宅の耐震化



▲外付けフレーム耐震補強

住宅・建築物の耐震化

- ・ 避難路沿道等の住宅・建築物の耐震化の促進

○耐震改修イメージ

<戸建住宅>

筋交いによる補強
構造用合板による補強
筋交いのタスキ掛け



<建築物>

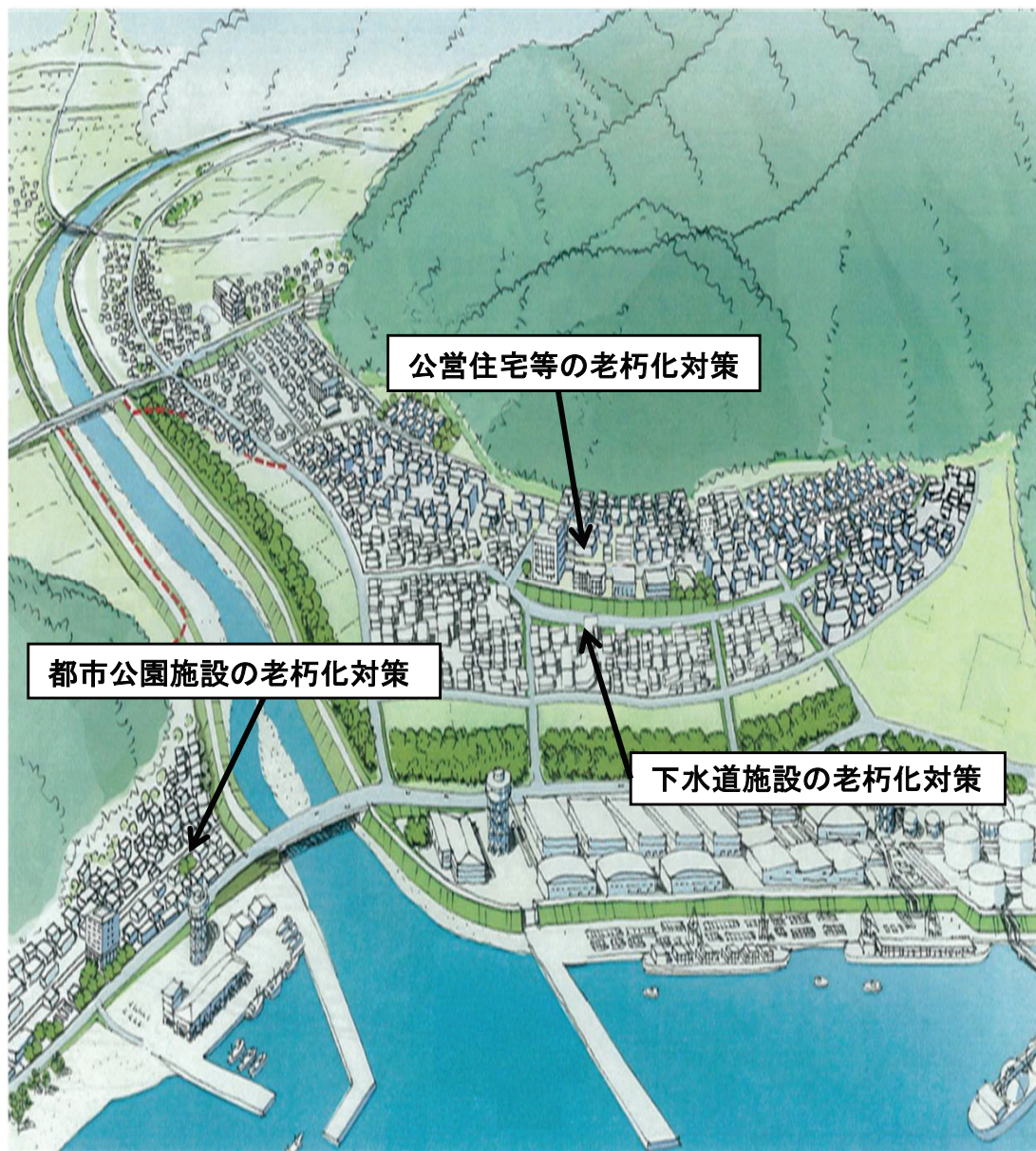


鉄骨ブレースによる壁の補強

防災・安全交付金による集中的支援

【地域における老朽化対策】

防災・安全交付金を活用し、老朽化した社会資本等の総点検、それを踏まえた緊急対策、長寿命化等戦略的維持管理・更新の実施を支援。



◆下水道施設の老朽化対策



◆公営住宅等の老朽化対策

老朽化した公営住宅を更新し安全・安心な住宅ストックを確保



◆都市公園施設の老朽化対策



防災・安全交付金による集中的支援

【地域における生活空間の安全確保】

防災・安全交付金を活用し、地震時等に著しく危険な密集市街地に関する対策や通学路等の生活空間における交通安全対策等の実施を支援。

《地震時等に著しく危険な密集市街地に関する対策》

延焼を抑制し避難路となる道路や避難場所となる公園・広場等の整備



老朽建築物の除却や延焼防止性能の高い建築物への建替え



《子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策》

○通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策

⇒ビッグデータを活用した生活道路対策に対して特に重点的に配分

○未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策

○鉄道との結節点における歩行空間のユニバーサルデザイン化

○地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備

⇒ナショナルサイクルルートにおける自転車通行空間整備に対して特に重点的に配分



歩道拡幅・ユニバーサルデザイン化

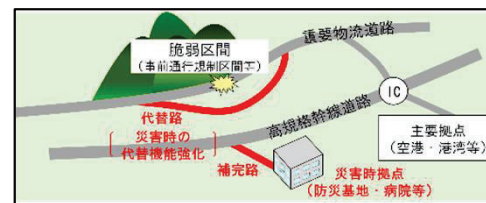


自転車通行空間の整備

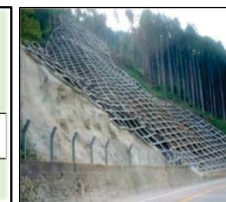
《国土強靱化地域計画に基づく事業（防災・減災）》

○重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点（備蓄基地・総合病院等）への補完路として、国土交通大臣が指定した道路の整備事業

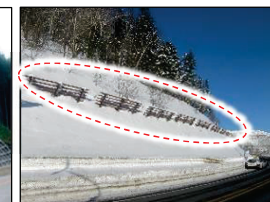
○災害時にも地域の輸送等を支える道路の整備や防災・減災に資する事業のうち、早期の効果発現が見込める事業



重要物流道路の代替路や補完路の道路整備



法面法砕工



雪崩防止柵

公共施設等適正管理推進事業債（長寿命化事業）の概要（道路事業）

制度概要

地方公共団体において、道路の適正な管理を推進するために実施される地方単独事業について、地方財政措置を講じるもの

対象となる道路事業

インフラ長寿命化計画等を踏まえて、補助事業や社会資本整備総合交付金事業と一体として実施される以下の事業

①舗装の表層に係る補修（例：切削、オーバーレイ、路上再生等）※簡易アスファルト舗装（全層）を含む

②小規模構造物の補修・更新

（例：道路照明施設、道路標識、防護柵、防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁、カルバート（大型を除く）等）

③法面・斜面の小規模対策工（例：落石防止柵、植生工、モルタル吹付工、排水工、土留工等）



<舗装のオーバーレイ>



<防護柵の取替>

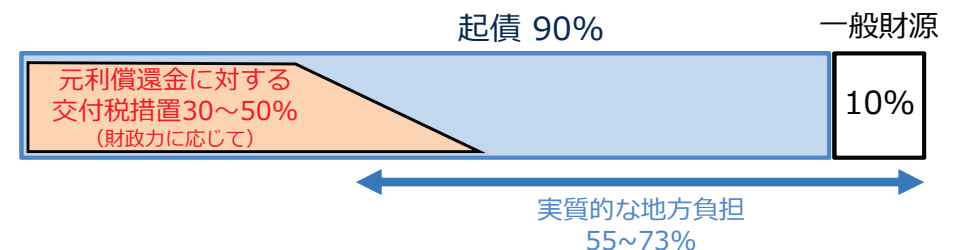


<落石防止柵の取替>

地方財政措置

充当率90%

元利償還金に対する交付税措置率30~50%
（財政力に応じて）



※事業費は、一体的に実施する補助事業等と概ね同程度まで

緊急自然災害防止対策事業債の概要（道路事業）

制度概要

地方公共団体において、災害の発生予防・拡大防止のために実施される地方単独事業について、地方財政措置を講じるもの

対象となる道路事業

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」と連携して実施される以下の事業

①道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

（例：落石防止柵、植生工、モルタル吹付工、排水工、土留工等）

②道路施設（小規模構造物等）の予防保全のための対策

（例：防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁等の対策、舗装の表層に係る対策等）

③渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策

（例：橋梁・道路の洗掘・流失対策）

④道路における無停電設備等に関する対策（例：機械設備の整備、道路照明のLED化等）

⑤大雪時の車両滞留危険箇所に関する対策（例：防雪施設、消融雪施設、除雪機械等の整備等）



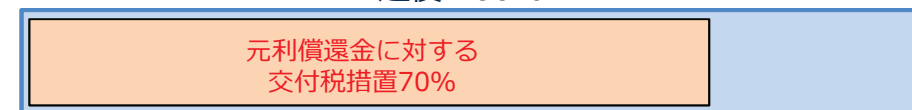
<落石防止柵の設置>

地方財政措置

充当率100%

元利償還金に対する交付税措置率70%

起債 100%



実質的な地方負担 30%

第2世代交付金の概要

- 地方がそれぞれの特性に応じた発展を遂げることができるよう、日本経済成長の起爆剤としての大規模な地方創生策を講ずるため、地方公共団体の自主性と創意工夫に基づく、地域の多様な主体の参画を通じた地方創生に資する地域の独自の取組を、計画から実施まで強力に後押しする。

◆制度概要

- ① 地方公共団体の自主性と創意工夫に基づいた、地方創生に資する地域の独自の取組を支援

※地方版総合戦略に基づき、目指す将来像及び課題の設定等、KPI設定の適切性に加え、自立性、地域の多様な主体の参画等の要素を有する事業を支援。

- ② ソフト+ハードや分野間連携の事業を一体的に支援するとともに、国による伴走支援を強化

- 申請の効率化を図る観点から、ハード・ソフトが一体となった事業も含め、一本の申請で受付。

- ③ 事業の検討・実施・検証の各段階において、地域の多様な主体が参画する仕組みの構築

- 産官学金労言の参画による事業の進捗状況・効果測定を実施し、効果検証及び評価結果・改善方策の公表を義務化する。

◆評価基準

目指す将来像及び課題の設定

KPI設定の適切性

自立性

地域の多様な主体の参画

	事業計画期間	交付上限額・補助率
ソフト事業	原則 3 か年度以内 (最長 5 か年度)	1 自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中枢中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度 補助率：1/2
拠点整備事業	原則 3 か年度以内 (最長 5 か年度)	1 自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中枢中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度 補助率：1/2
インフラ整備事業	原則 5 か年度以内 (最長 7 か年度)	1 自治体当たり事業計画期間中の総国費 都道府県：50億円 (単年度目安10億円) 中枢中核：20億円 (単年度目安4億円) 市区町村：10億円 (単年度目安2億円) 補助率：1/2等 (各省庁の交付要綱に従う)

(注1) 拠点整備事業及びインフラ整備事業における単年度の交付上限額は目安とする。

(注2) 拠点整備事業の1事業当たりの事業計画期間における交付上限額(国費)について、都道府県・中枢中核都市は15億円、市区町村は10億円を目安とする。

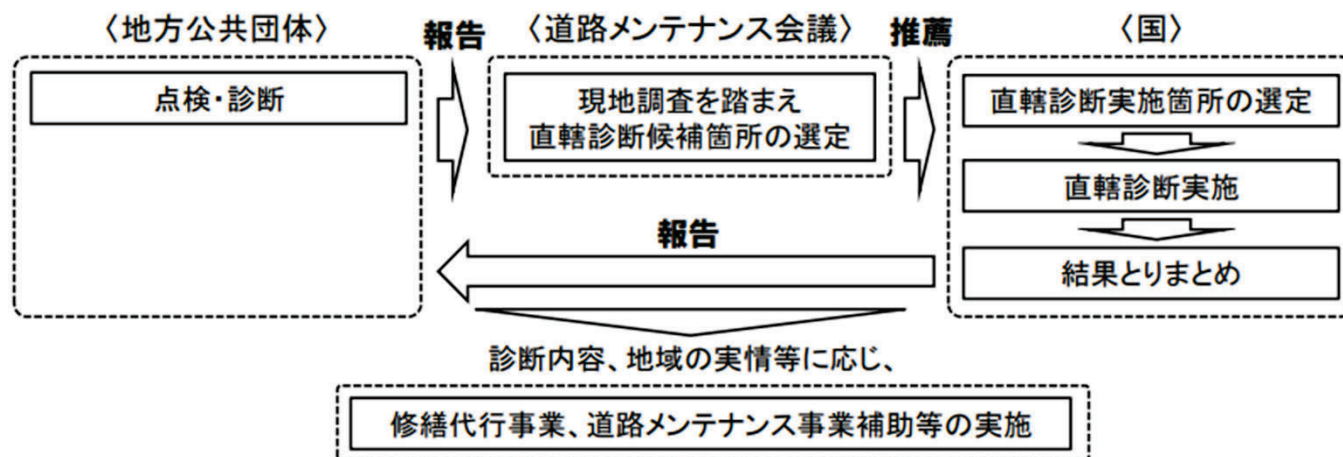
(注3) 新規事業の通常の申請上限件数は、自治体の規模を問わず、10件とする。一定の条件を満たす事業については、通常の申請上限件数の枠外として、2件の申請を可能とする。

2. 九州地方整備局の自治体支援

直轄診断・修繕代行について

- 地方公共団体への支援として、要請により緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設について、地方整備局、国土技術政策総合研究所、土木研究所の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」による直轄診断を実施。
- 診断の結果、診断内容や地域の実情等に応じ、修繕代行事業、道路メンテナンス事業補助等を実施。

【全体の流れ】



【直轄診断実施箇所】

■仁方隧道(広島県呉市)



<仁方隧道の状況>

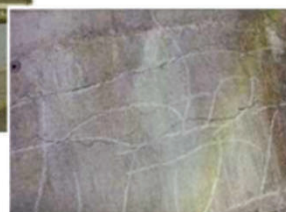


覆工コンクリートの剥落・貫通ひびわれ

■天大橋(鹿児島県薩摩川内市)



<天大橋の状況>



下部工のひび割れ

【直轄診断実施箇所とその後の対応】

実施年度	直轄診断実施箇所	措置
H26年度	三島大橋(福島県三島町)	修繕代行事業
	大波ダム大橋(高知県仁淀川町)	修繕代行事業
	大前橋(群馬県碓氷村)	大規模修繕・更新補助事業
H27年度	沼尾シェッド(福島県南会津郡下郷町)	修繕代行事業
	猿飼橋(奈良県吉野郡十津川村)	修繕代行事業
	呼子大橋(佐賀県唐津市呼子町)	修繕代行事業
H28年度	万石橋(秋田県湯沢市)	修繕代行事業
	御鈴橋(群馬県神流町)	修繕代行事業
H29年度	音沢橋(富山県黒部市)	修繕代行事業
	乙姫大橋(岐阜県中津川市)	修繕代行事業
H30年度	仁方隧道(広島県呉市)	修繕代行事業
	天大橋(鹿児島県薩摩川内市)	修繕代行事業
R1年度	秩父橋(埼玉県秩父市)	修繕代行事業
	古川橋(静岡県吉田町)	修繕代行事業
R2年度	白老橋(北海道白老町)	修繕代行事業
R2～3年度	鶴舞橋(奈良県奈良市)	修繕代行事業
R4年度	伊達崎橋(福島県伊達郡桑折町)	修繕代行事業
R7年度	樋島大橋(熊本県上天草市)	修繕代行事業

直轄診断実施箇所の選定基準

○直轄診断の実施箇所は、以下の①～④の選定基準をすべて満たすものを対象

- ①当該施設の点検・診断・修繕に関し、**複雑な構造**を有する場合、**劣化損傷の形態**が**特異**な場合などの理由により**高度な技術力**等を要すること

例えば、以下のような構造物

- ・吊り橋、斜張橋、アーチ橋、長大橋等の**特殊な構造物・大規模構造物**
- ・急峻な谷間に存在するなど、**高度な機械力を要する構造物**
- ・アルカリ骨材反応、塩害、疲労破壊などの損傷が著しく、**診断・修繕に高度な技術力を要する構造物**
- ・**建設後50年以上**を経過し、劣化度合いが深刻であるとともに、建設時の設計、施工方法等の**詳細が不明な構造物**

- ②上記に対し、当該**地方公共団体の技術力が十分とは言えないこと**
- ③当該施設が**社会的に影響の大きな路線に位置**するもの
- ④地方公共団体**自らが実施した**点検・診断結果を踏まえ、当該施設に関して早期の対策が必要と判断されること。

直轄診断・修繕代行(呼子大橋:佐賀)

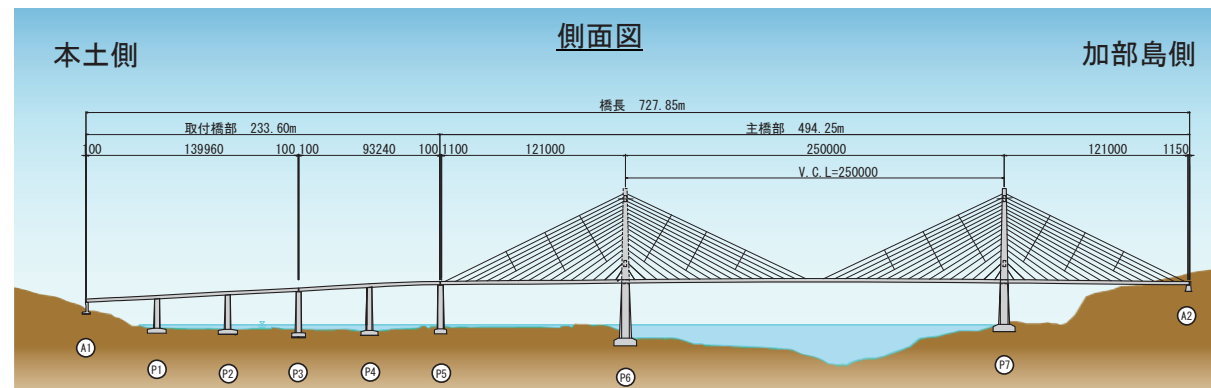
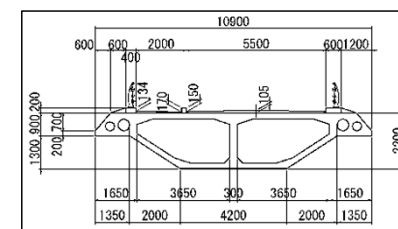
○佐賀県唐津市が管理する呼子大橋（P C箱桁橋・P C斜張橋、橋長728m）において、平成27年度に九州で初めての直轄診断を実施し、平成28年度より修繕代行に着手

【呼子大橋の概要】



所在地：佐賀県唐津市呼子町殿之浦
路線：市道呼子大橋線
供用年：1989年（平成元年）

斜張橋部断面図



▲呼子大橋全景写真



道路メンテナンス技術集団による現地調査



唐津市副市長等への
調査状況報告

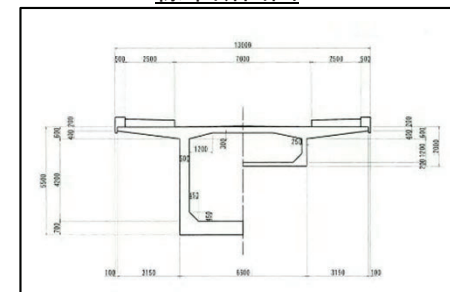
直轄診断・修繕代行(天大橋:鹿児島)

- 鹿児島県薩摩川内市が管理する天大橋（橋長518m）において、平成30年度に直轄診断を実施し、令和元年度に修繕代行新規事業化
- 令和7年3月に薩摩川内市へ引き渡し完了

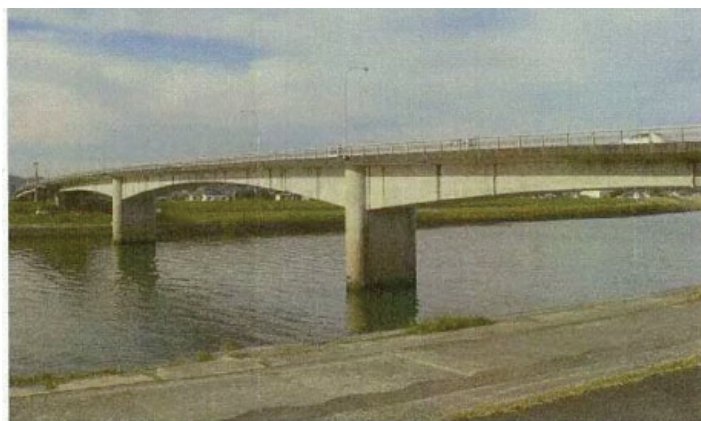
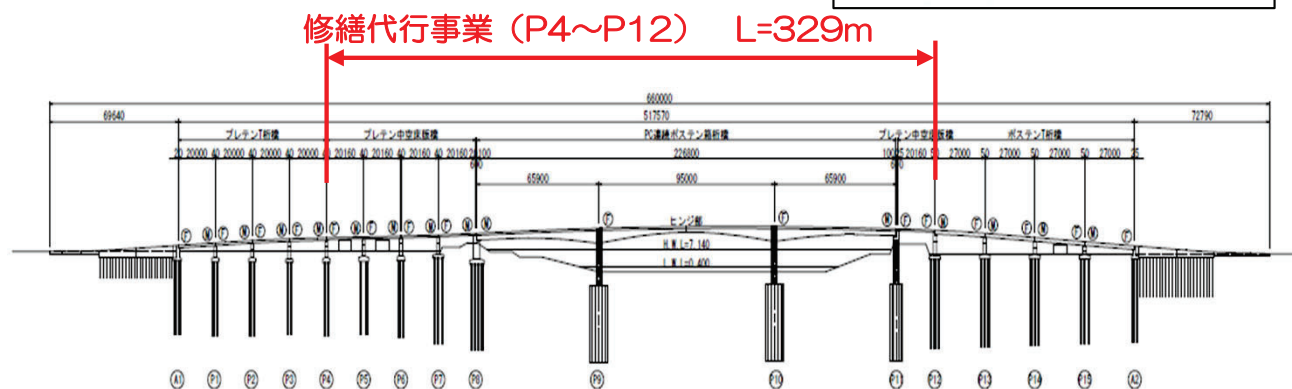


所在地：鹿児島県薩摩川内市平佐町
路線：市道 隈之城高城線
供用年：1984年（昭和59年）

標準断面図



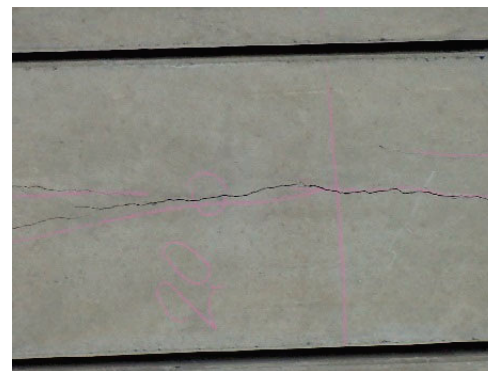
側面図



▲天大橋全景写真



▲直轄診断（H31.2.18）



▲上部工（床版下面）のひび割れ



▲中央ヒンジ部の垂れ下がり

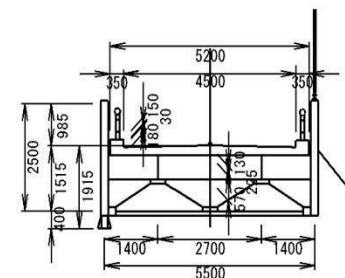
直轄診断・修繕代行(樋島大橋:熊本)

- 熊本県上天草市が管理する樋島大橋（橋長290m）において、令和7年度より修繕代行新規事業化

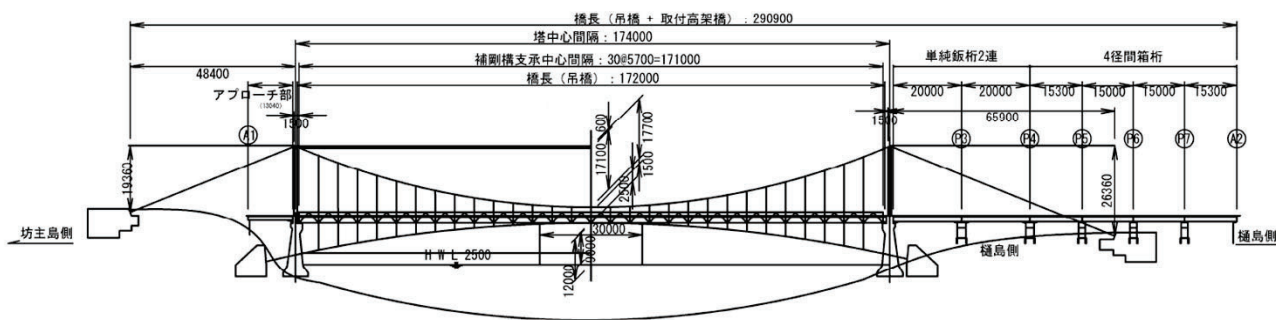


所在地：熊本県上天草市龍ヶ岳町
 路線：市道坊主島下桶川線
 供用年：1972年（昭和47年）

標準断面図



側面図



▲樋島大橋全景写真



▲道路メンテナンス技術集団による現地調査



▲上天草市長等への調査状況報告

溝橋の定期点検実務講習会の開催について（R1からの継続）

○「特定の条件を満足する溝橋の定期点検に関する参考資料」の周知促進を図るため、各都道府県道路メンテナンス会議主催による現地講習会を開催する。

○ 実施概要

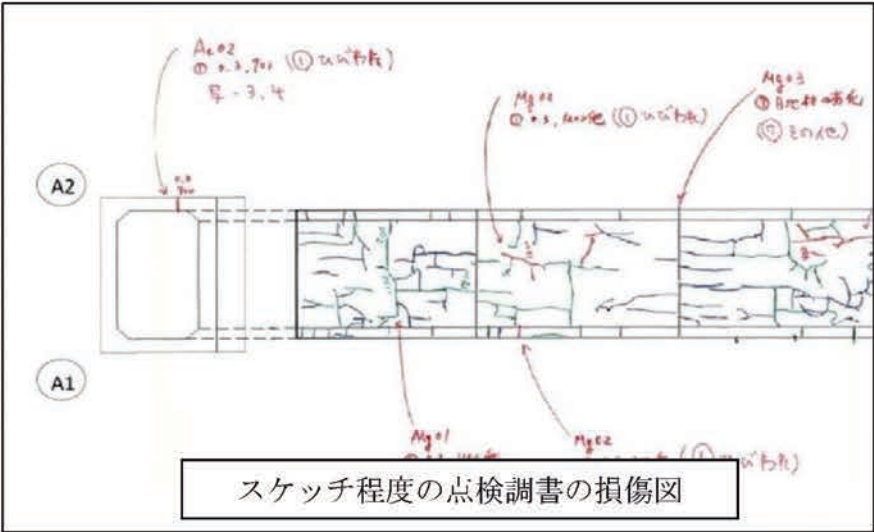
対象者：国・地公体職員、コンサルタント技術者
場 所：地公体（都道府県）管理の橋梁から各都道府県内1箇所程度を選定
主 催：各都道府県道路メンテナンス会議（都道府県単位で開催）
内 容：特定の溝橋の参考資料の座学、現場での実演（全3時間程度）



近接目視の代用（自撮り棒）

○ 主な説明ポイント

- ① 2名体制による現地点検作業の実施。
- ② 対象となる損傷や部位が限定的であることの説明（溝橋 6損傷）。
- ③ 近接目視の代用として援用機器の採用。（画像等の援用など、例えば自撮り棒の活用）
- ④ 点検調書はスケッチ程度の損傷図で記録。
- ⑤ 前回調書を活用した効率的な点検。



スケッチ程度の点検調書の損傷図

点検支援技術活用講習会の開催について（R1からの継続）

- 地方公共団体の点検支援技術に対する理解を深め、定期点検業務の中での技術の活用方法や留意点等に関する知見を習得し、自らの定期点検に反映してもらうことを目的に講習会を開催。
- 講習会は各県の道路メンテナンス会議を通じて開催。

《実施概要》

対象者：地方公共団体・点検従事者(コンサル等)
場 所：地方公共団体が管理する構造物

《講習会での説明内容》

- 地方公共団体が定期点検の中で点検支援技術を円滑に活用できるよう、技術活用の流れや留意点等について説明
- ・ 点検支援技術を活用する流れ
(ガイドライン、性能カタログの活用方法等)
- ・ 技術の活用目的の整理、技術の選定方法
- ・ 事前準備(関係機関への届出等)
- ・ 現地調査(実機での調査)
- ・ 成果の活用、点検調書等への記録
- ・ 意見交換



現地調査のイメージ

点検支援技術等体験研修会

インフラ点検支援技術等 体験研修会のご案内

目的

ドローン・ロボット・センサー・AI技術を活用したインフラ点検支援技術等の
研修/展示・体験会



日時

令和6年2月16日(金) 13:30~15:45 研修会(100名様、要申込み)
【13:00~13:30 受付】
13:30~17:00 展示・体験会(自由参加)

場所

大分県大分市『レゾナックドーム』
研修会 : B1-406会議室
展示・体験会 : 西ゲート側ホワイエ
<https://www.oita-sportspark.jp/access>

内容

先端技術を活用した、
・橋梁やトンネル等のインフラ点検支援技術に関する研修会
・インフラ点検支援技術やドローン等の展示・体験会

共催

大分県土木建築部
大分県ドローン協議会 測量・点検・調査分科会

申込方法

- ◆研修会: 研修会事務局において研修会の参加申込みを受け付けます。
- ◆展示・体験会: 参加申込み不要ですが、必ず会場入り口にて名刺のご提出又は、
受け付け票にご記入をお願いします。
建設コンサルタンツ協会 CPD認定申請予定です。対象は、研修会のみです。

申込み・お問合せ先

- ◆研修会事務局: 大分県土木建築部 道路保全課 担当: 小松、上野
(申込受付) TEL:097-506-4584 E-mail: a17150@pref.iota.lg.jp
- ◆展示会事務局: 大分県ドローン協議会 担当: 山田(西日本ロボット・ドローンセンター)
TEL:097-578-7811 E-mail: info@wj-rdo.jp



実施日: 令和6年2月16日(金)

実施場所: レゾナックドーム大分(大分県大分市)

参加者:

行政機関(県・市町村等)	44名
大分県建設技術センター	5名
測量設計コンサルタンツ協会	26名
計	75名



↑
展示・体験会

←点検支援技術
の紹介