

令和5年8月23日

道路局 国道・技術課

橋梁等の2022年度(令和4年度)点検結果をとりまとめ
～道路メンテナンス年報(2巡目の4年目)の公表～

- 2013年度の道路法改正等を受け、2014年度より道路管理者は全ての橋梁、トンネル、道路附属物等について、5年に1度の点検が義務付けられています。2018年度に1巡目点検が完了し、2019年度から2巡目点検が実施されています。
- 今般、2022年度までの点検や診断結果、措置状況等を「道路メンテナンス年報」としてとりまとめましたのでお知らせいたします。

○主なポイント

1. 橋梁・トンネル・道路附属物等の点検実施状況(p1)

- 2巡目(2019～2022年度:4ヵ年)の点検実施状況は、
橋梁:83%、トンネル:73%、道路附属物等:78%と、着実に進捗しています。

2. 橋梁の修繕実施状況(p3～p4)

- 1巡目(2014～2018年度)点検で、判定区分Ⅲ・Ⅳ※の橋梁における修繕等措置の実施状況は、地方公共団体で着手率75%、完了率56%と低水準となっています。

＜参考＞国土交通省 : 着手率99%、完了率70%

高速道路会社 : 着手率95%、完了率75%

※判定区分Ⅲ: 早期に措置を講ずべき状態 判定区分Ⅳ: 緊急に措置を講ずべき状態

- 1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁を管理する地方公共団体1,718団体の修繕等措置の実施状況は、
 - ・着手率100%が 636団体(37%)ある一方で、
 - ・着手率50%以上100%未満が808団体(47%)
 - ・着手率50%未満が 274団体(16%)となっており、修繕が必要な橋梁に対する措置の実施状況に差がでてきています。

3. 集約・撤去・機能縮小等の検討状況(p14)

- 地方公共団体における施設の集約・撤去・機能縮小等の検討状況は、毎年増加しており、昨年の35%から大幅に増加し、80%となっています。
- なお、道路橋の集約・撤去事例集については、地方公共団体の取組の一助になるよう、以下のWebページにてご覧いただけます。

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/tekkyo-jirei.pdf>

道路メンテナンス年報は、以下のWebページにてご覧いただけます。

https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_index.html

＜問い合わせ先＞

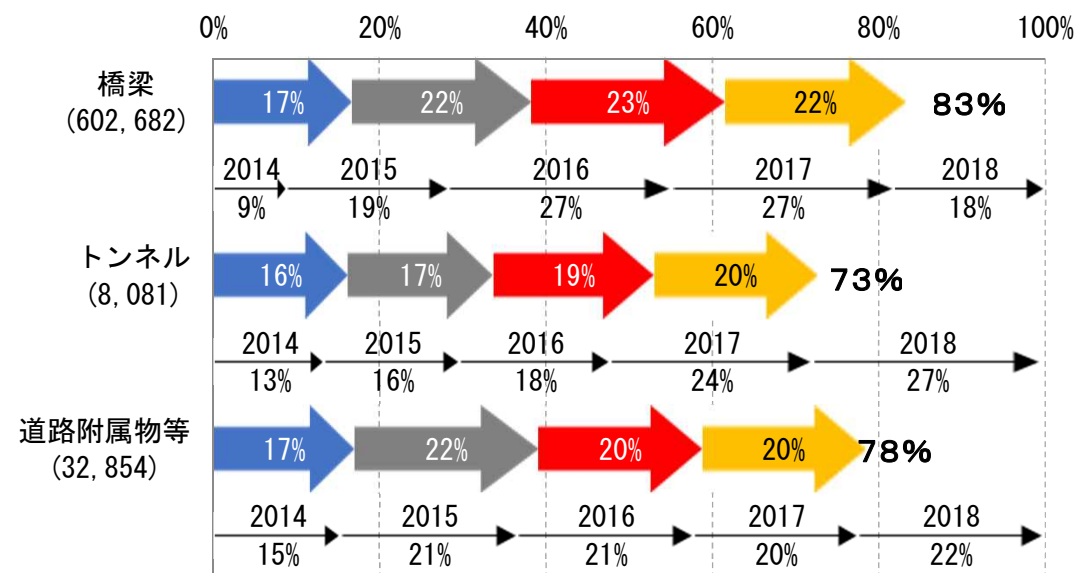
国土交通省道路局 国道・技術課 道路メンテナンス企画室 課長補佐 竹田、小林(内線 37892、37863)

(代表) 03-5253-8111 (直通) 03-5253-8494

橋梁、トンネル等の点検実施状況・点検結果 2巡目(2019-22)

- 全道路管理者の2巡目(2019-2022年度)の点検実施状況は、橋梁:83%、トンネル:73%、道路附属物等※:78%
 - 1巡目(2014-2018年度)の4年度目終了時と比較して、点検が進捗している。
 - 全道路管理者の2巡目(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:8%、トンネル:30%、道路附属物等:12%
- ※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

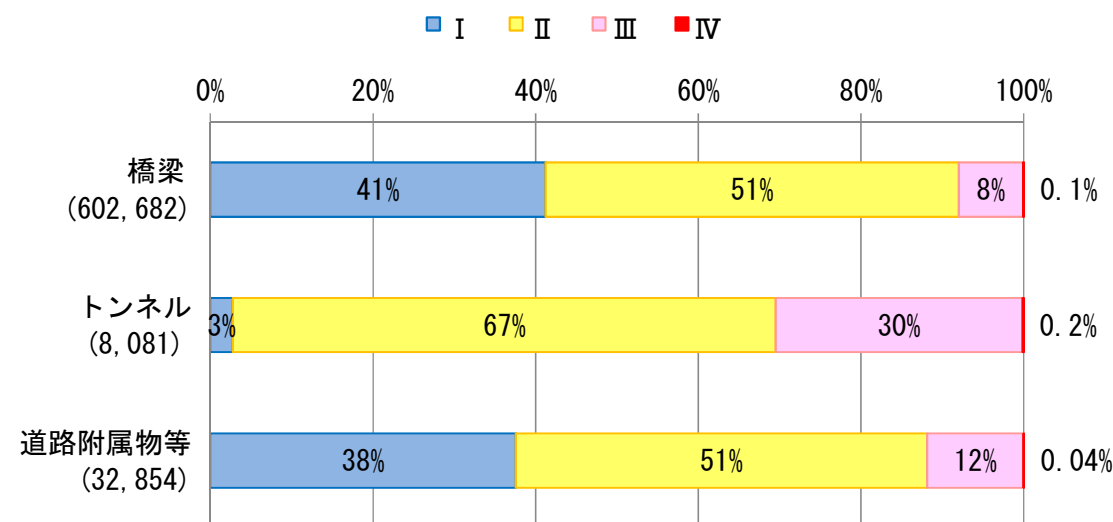
2巡目(2019~2022年度)の点検実施状況



2019年度 → 2020年度 → 2021年度 → 2022年度 → 1巡目点検(実績) →

※()内は、2019~2022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(2019~2022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



地方公共団体管理 主桁腐食



地方公共団体管理 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



地方公共団体管理 床版鉄筋露出



地方公共団体管理 橋脚洗掘

国土交通省

1巡目点検(2014-18)の実施施設(橋梁)の修繕等措置の実施状況

- 1巡目点検(2014-2018年度)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、2022年度末時点で国土交通省:99%、高速道路会社:95%、地方公共団体:75%、完了した割合は、国土交通省:70%、高速道路会社:75%、地方公共団体:56%
- 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)	うち完了(C)	未着手 施設数	点検年度	2022年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)						(参考)2021年度末時点	
						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	3,359	3,337 (99%)	2,344 (70%)	22 (1%)	2014	</							

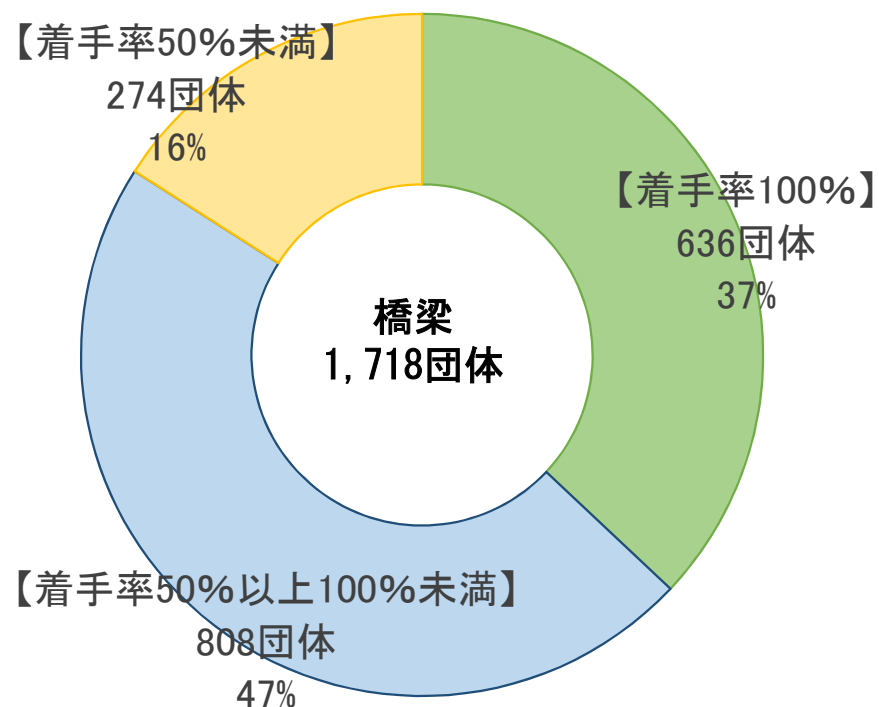
↑: 2022年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース
2014年度点検実施(8年経過):100%、2015年度点検実施(7年経過):100%、2016年度点検実施(6年経過):100%、2017年度点検実施(5年経過):100%、2018年度点検実施(4年経過):80%

3

1巡目点検(2014-18)の実施施設(橋梁)に対する地方公共団体の修繕等措置の着手状況

- 1巡目点検(2014-2018年度)において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)と判定された橋梁に着手した割合は、地方公共団体によって差があり、
1巡目点検で区分Ⅲ又はⅣと判定された施設を管理している1,718団体のうち、
- ・ 着手率100%の地方公共団体が636団体(37%)ある一方で、
 - ・ 着手率50%以上100%未満が 808団体(47%)
 - ・ 着手率50%未満が 274団体(16%)
- であり、地方公共団体によって差がでてきている。

1巡目点検判定区分ⅢⅣ施設に対する修繕等措置の着手状況



※点検対象外等となり、現在、1巡目点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設を管理していない団体を除く。

1巡目点検(2014-18)の実施施設(トンネル)の修繕等措置の実施状況

- 1巡目点検(2014-2018年度)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、2022年度末時点で国土交通省:99%、高速道路会社:99%、地方公共団体:91%、完了した割合は、国土交通省:92%、高速道路会社:93%、地方公共団体:76%
- 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	点検年度	2022年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)						(参考)2021年度末時点	
					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	507	503 (99%)	4 (1%)	2014				100%		100%	495 (96%)	413 (81%)
				2015				97%		100%		
				2016				94%		100%		
				2017				95%		100%		
				2018				63%		94%		
高速道路会社	692	687 (99%)	5 (1%)	2014				97%		100%	657 (95%)	612 (88%)
				2015				98%		100%		
				2016				98%		100%		
				2017				89%		100%		
				2018				69%		94%		
地方公共団体	3,151	2,880 (91%)	271 (9%)	2014				85%		93%	2,728 (85%)	1,991 (62%)
				2015				82%		93%		
				2016				87%		98%		
				2017				78%		94%		
				2018				62%		83%		
都道府県 政令市等	2,326	2,284 (98%)	42 (2%)	2014				97%		100%	2,210 (94%)	1,656 (71%)
				2015				85%		95%		
				2016				90%		99%		
				2017				84%		99%		
				2018				81%		97%		
市区町村	825	596 (72%)	229 (28%)	2014				63%		79%	518 (60%)	335 (39%)
				2015				59%		73%		
				2016				63%		86%		
				2017				50%		73%		
				2018				39%		67%		
合計	4,350	4,070(94%)	3,513(81%)	280(6%)							3,880(88%)	3,016(68%)

↑: 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%

2巡目点検(2019-22)の実施施設(橋梁)の修繕等措置の実施状況

- 2巡目点検(2019-2022年度)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、2022年度末時点で国土交通省:55%、高速道路会社:41%、地方公共団体:42%、完了した割合は、国土交通省:11%、高速道路会社:13%、地方公共団体:15%

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	2022年度末時点 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	3,112	1,703 (55%)	1,409 (45%)	2019	22% 84%
				2020	12% 67%
				2021	7% 47%
				2022	2% 21%
高速道路会社	2,207	915 (41%)	1,292 (59%)	2019	26% 65%
				2020	15% 52%
				2021	8% 33%
				2022	3% 18%
地方公共団体	42,683	17,780 (42%)	6,571 (15%)	2019	29% 58%
				2020	21% 54%
				2021	9% 38%
				2022	3% 15%
	都道府県 政令市等	7,475 (52%)	2,456 (17%)	2019	33% 69%
				2020	23% 68%
				2021	10% 49%
				2022	4% 22%
	市区町村	10,305 (36%)	4,115 (15%)	2019	27% 52%
				2020	20% 48%
				2021	9% 33%
				2022	2% 12%
合計	48,002	20,398(42%)	7,197(15%)	27,604(58%)	完了済 着手済

↑: 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ベース
 2019年度点検実施(3年経過): 60%、2020年度点検実施(2年経過): 40%、2021年度点検実施(1年経過): 20%

2巡目点検(2019-22)の実施施設(トンネル)の修繕等措置の実施状況

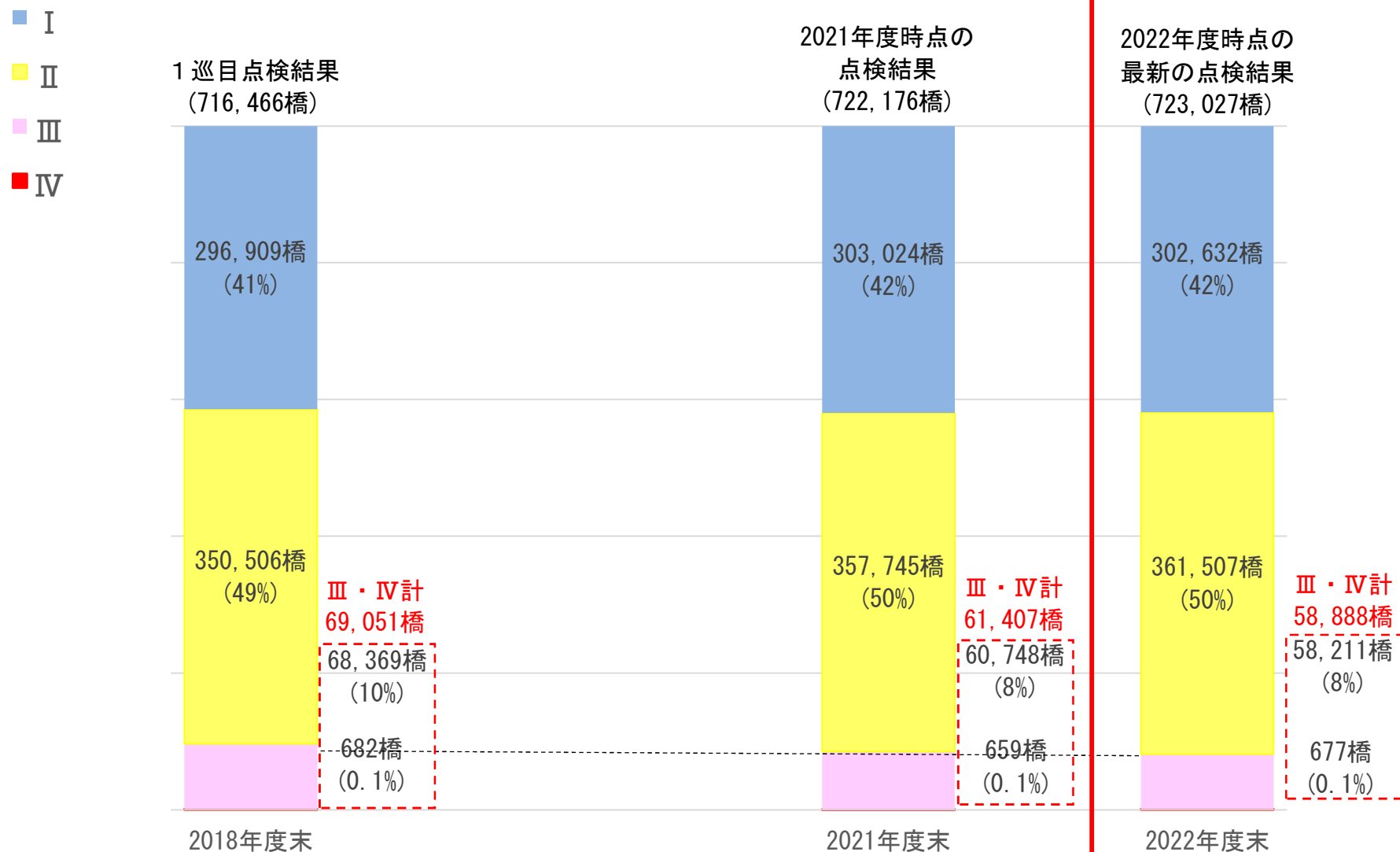
- 2巡目点検(2019-2022年度)で早期に措置を講ずべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずべき状態(区分Ⅳ)と判定されたトンネルのうち、修繕等の措置に着手した割合は、2022年度末時点で国土交通省:64%、高速道路会社:51%、地方公共団体:61%、完了した割合は、国土交通省:15%、高速道路会社:22%、地方公共団体:26%

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	2022年度末時点 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	363	233 (64%)	56 (15%)	130 (36%)	2019	26%93%					
					2020	19%77%					
					2021	10%57%					
					2022	1%14%					
高速道路会社	342	174 (51%)	76 (22%)	168 (49%)	2019	31%77%					
					2020	33%63%					
					2021	23%51%					
					2022	7%21%					
地方公共団体	1,759	1,067 (61%)	458 (26%)	692 (39%)	2019	56%85%					
					2020	30%79%					
					2021	21%57%					
					2022	5%27%					
	都道府県 政令市等	1,461	960 (66%)	424 (29%)	501 (34%)	2019	62%92%				
						2020	32%82%				
						2021	22%60%				
						2022	6%30%				
	市区町村	298	107 (36%)	34 (11%)	191 (64%)	2019	28%57%				
						2020	14%51%				
						2021	9%36%				
						2022	1%16%				
合計	2,464	1,474(60%)	590(24%)	990(40%)		完了済着手済					

↑: 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
 2019年度点検実施(3年経過): 60%、2020年度点検実施(2年経過): 40%、2021年度点検実施(1年経過): 20%

過年度の点検(2014-22)の実施施設(橋梁)の判定区分毎の施設数と割合

- 過年度の点検(2014-2022年度)における判定区分の割合は、Ⅰ：42%、Ⅱ：50%、Ⅲ：8%、Ⅳ：0.1%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁は58,888橋であった。
- 1巡目点検結果から推移を見ると年々判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数は着実に減少している。



※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

※判定Ⅳの施設については、早急に通行止めや通行規制等の緊急措置を行っている。

過年度の点検(2014-22)の実施施設(橋梁)の修繕等措置の実施状況

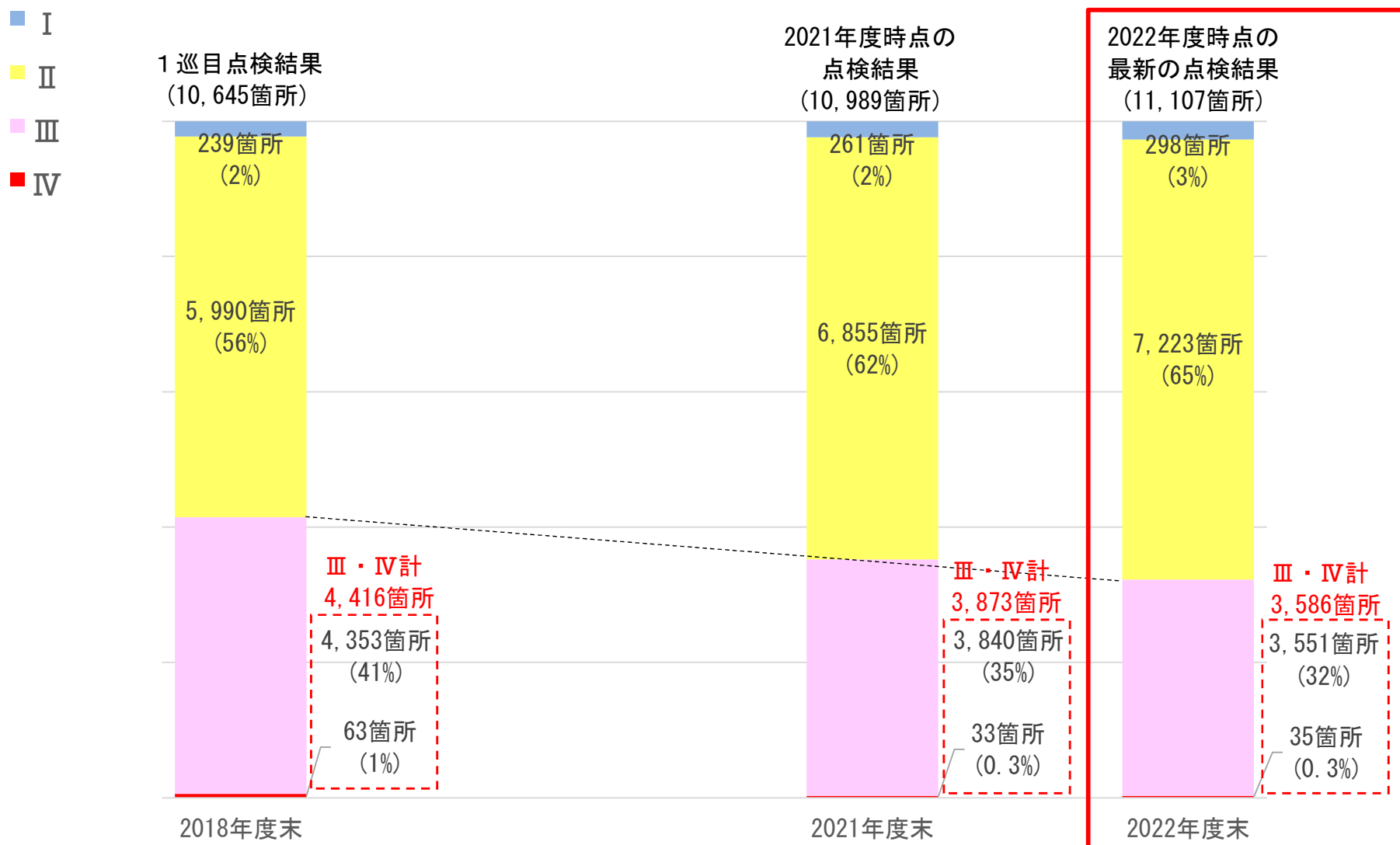
- 過年度の点検(2014-2022年度)で早期に措置を講ずべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずべき状態(区分Ⅳ)と判定された橋梁のうち、修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省:62%、高速道路会社:50%、地方公共団体:46%、完了した割合は、国土交通省:15%、高速道路会社:19%、地方公共団体:19%

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	
			うち完了(C)		
国土交通省	3,825	2,383 (62%)	562 (15%)	1,442 (38%)	
高速道路会社	2,759	1,377 (50%)	537 (19%)	1,382 (50%)	
地方公共団体	52,304	23,948 (46%)	10,054 (19%)	28,356 (54%)	
	都道府県 政令市等	17,803	10,420 (59%)	4,104 (23%)	7,383 (41%)
	市区町村	34,501	13,528 (39%)	5,950 (17%)	20,973 (61%)
合計	58,888	27,708(47%)	11,153(19%)	31,180(53%)	

※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

過年度の点検(2014-22)の実施施設(トンネル)の判定区分毎の施設数と割合

- 過年度の点検(2014～2022年度)における判定区分の割合は、Ⅰ：3%、Ⅱ：65%、Ⅲ：32%、Ⅳ：0.3%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルは3,586箇所であった。
- 1巡目点検結果から推移を見ると年々判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルは着実に減少している。



※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。
 ※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。
 ※判定Ⅳの施設については、早急に通行止めや通行規制等の緊急措置を行っている。

過年度の点検(2014-22)の実施施設(トンネル)の修繕等措置の実施状況

- 過年度の点検(2014-2022年度)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、国土交通省:69%、高速道路会社:62%、地方公共団体:68%、完了した割合は、国土交通省:21%、高速道路会社:33%、地方公共団体:37%

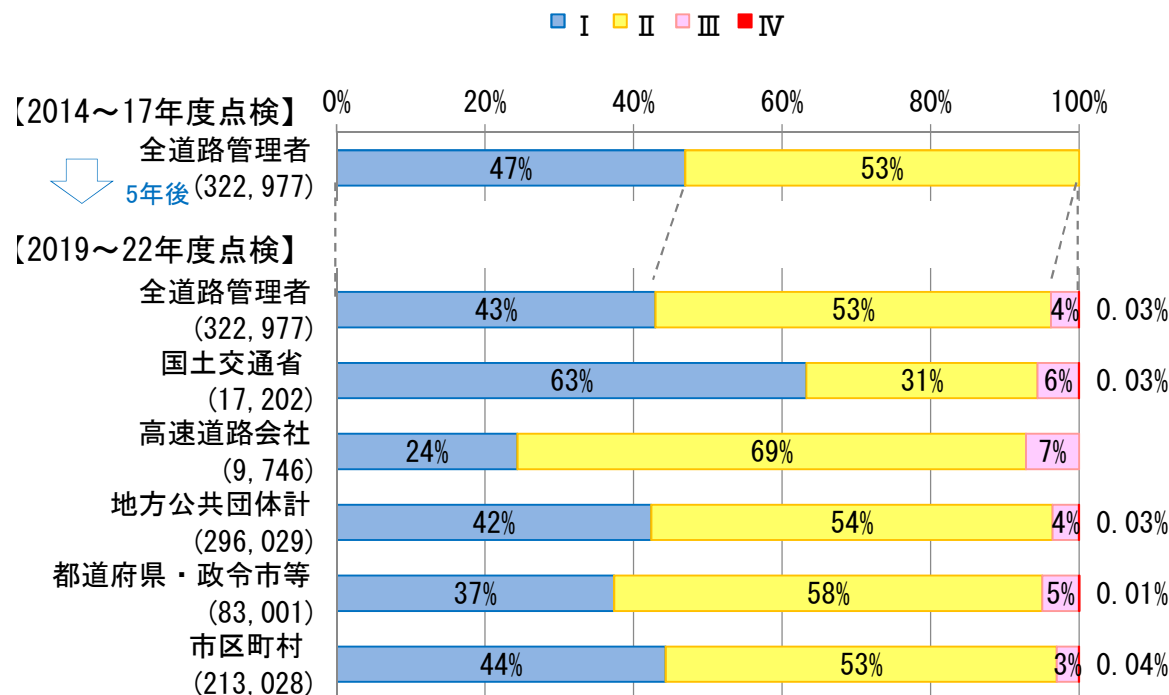
管理者	措置が必要な 施設数(A)	措置に着手済 の施設数(B)	うち完了(C)	未着手 施設数
国土交通省	432	296 (69%)	92 (21%)	136 (31%)
高速道路会社	455	283 (62%)	152 (33%)	172 (38%)
地方公共団体	2,699	1,834 (68%)	1,007 (37%)	865 (32%)
都道府県 政令市等	1,972	1,451 (74%)	817 (41%)	521 (26%)
市区町村	727	383 (53%)	190 (26%)	344 (47%)
合計	3,586	2,413(67%)	1,251(35%)	1,173(33%)

※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

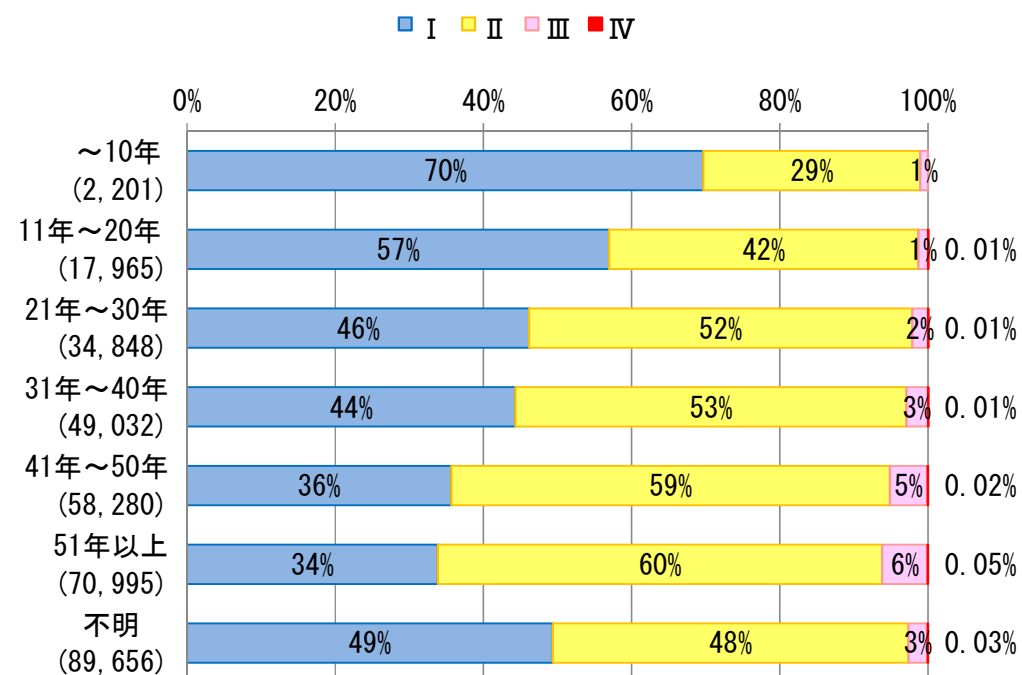
1巡目から2巡目点検における判定区分Ⅰ・Ⅱの遷移状況(橋梁) 国土交通省

- 1巡目の2014年度～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(区分Ⅰ・Ⅱ)と判定された橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま、5年後の2019年度～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(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る。

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～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年度～2022年度に点検を実施した橋梁の合計。

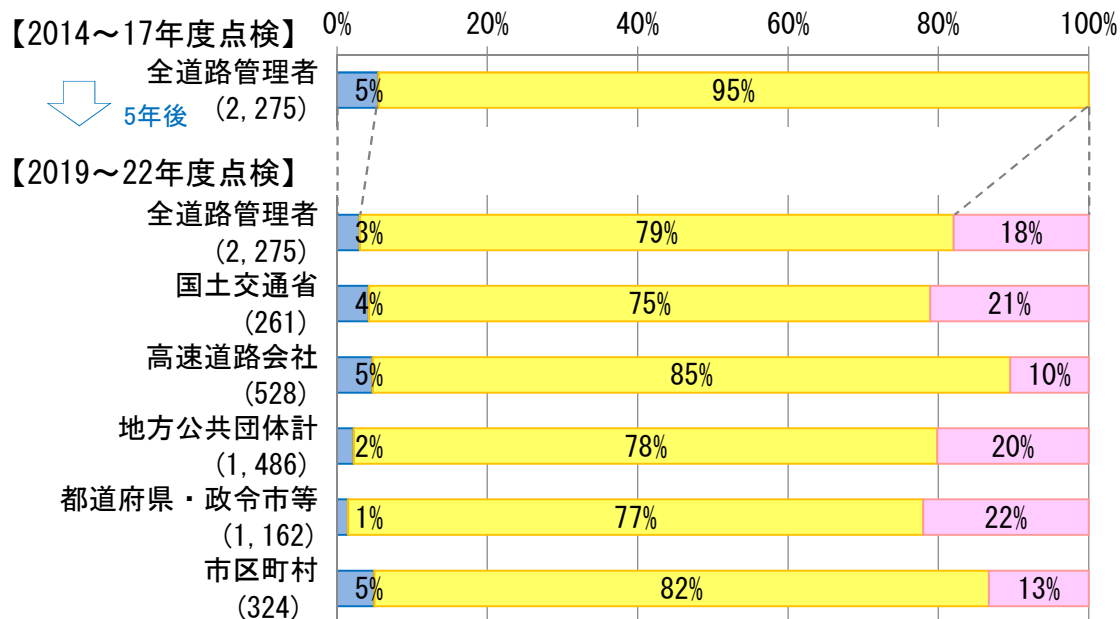
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

1巡目から2巡目点検における判定区分Ⅰ・Ⅱの遷移状況(トンネル)

- 1巡目の2014年度～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(区分Ⅰ・Ⅱ)と判定されたトンネルのうち、修繕等の措置を講じないまま、5年後の2019年度～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(区分Ⅲ・Ⅳ)へ遷移したトンネルの割合は全道路管理者合計で18%
- 建設後経過年数が21年以上となるトンネルでは、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る。

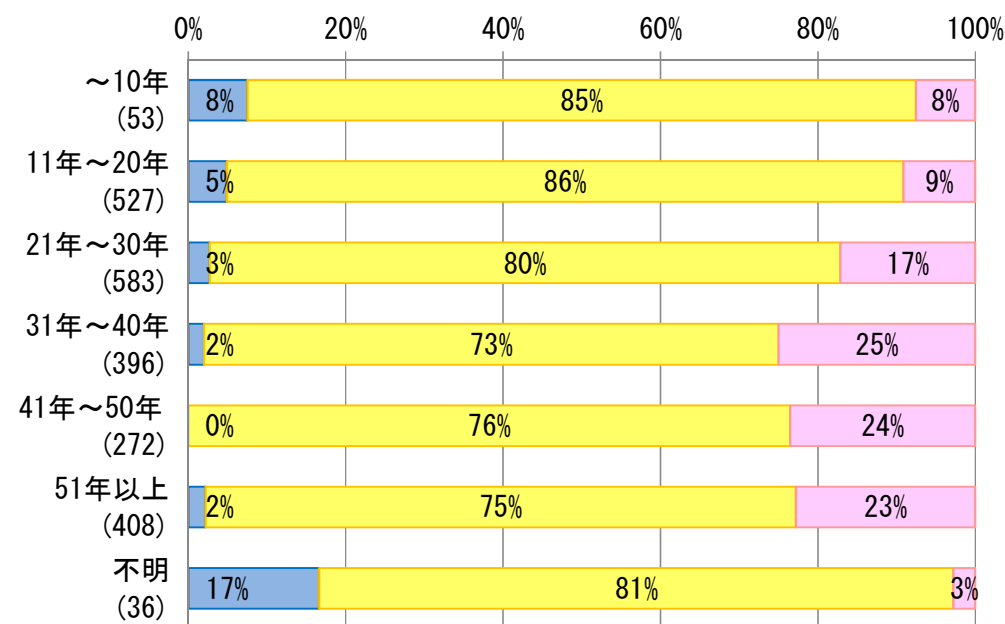
道路管理者別の遷移状況

■Ⅰ ■Ⅱ ■Ⅲ ■Ⅳ



建設後経過年数別の遷移状況 (全道路管理者合計)

■Ⅰ ■Ⅱ ■Ⅲ ■Ⅳ



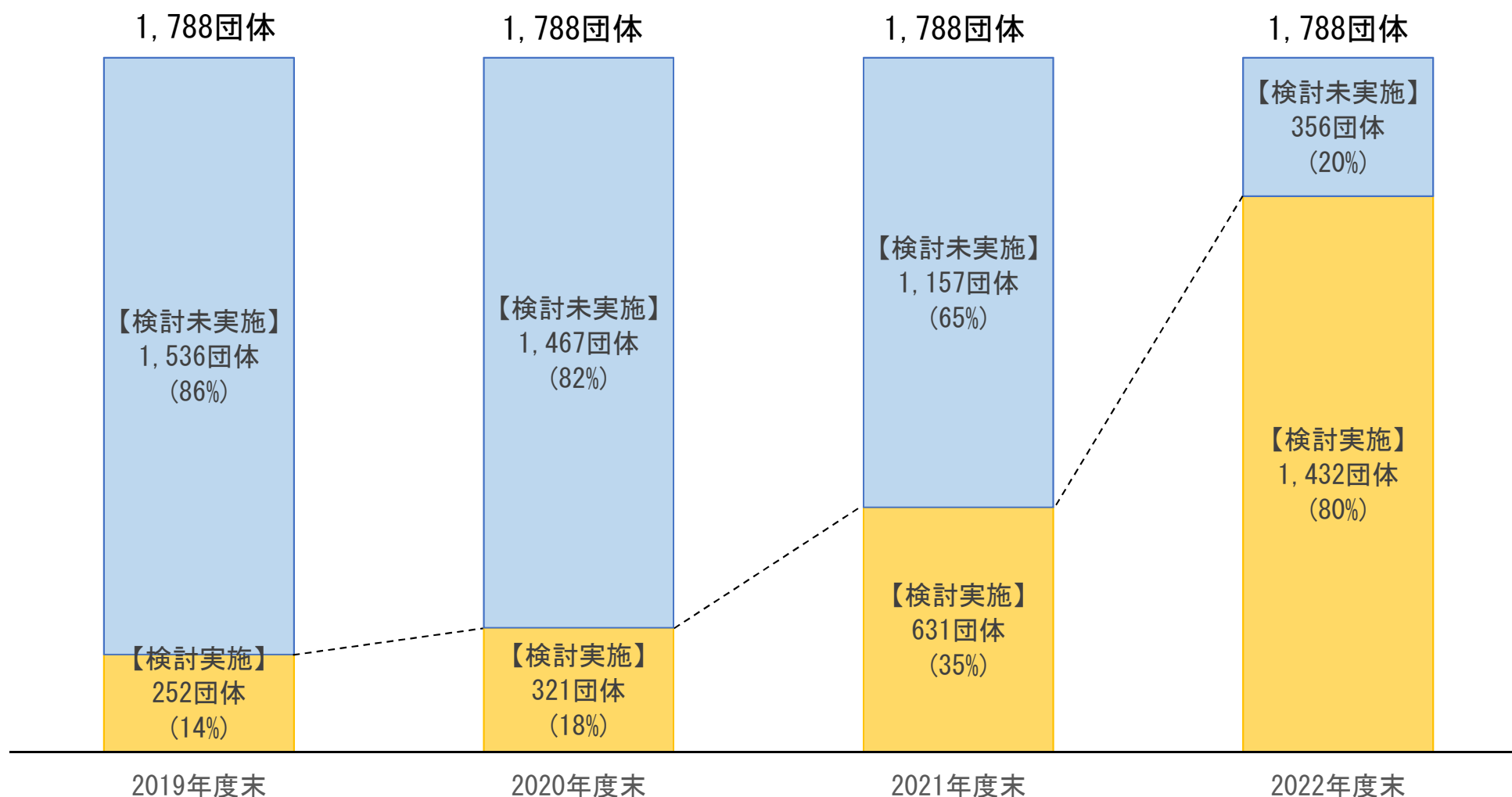
※()内は、1巡目点検(2014年度～2017年度)の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなったトンネルのうち、修繕等の措置を講じないまま5年後の2019年度～2022年度に点検を実施したトンネルの合計。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

地方公共団体における集約・撤去・機能縮小等の検討状況

- 2022年度末における地方公共団体における集約・撤去・機能縮小等の検討状況は、2019年度末時点から増加し、前年度を大幅に上回る8割となっている。
- また、地方公共団体の取組の一助になるよう、道路橋の集約・撤去の事例集を公開している。

地方公共団体における施設の集約・撤去等の検討状況



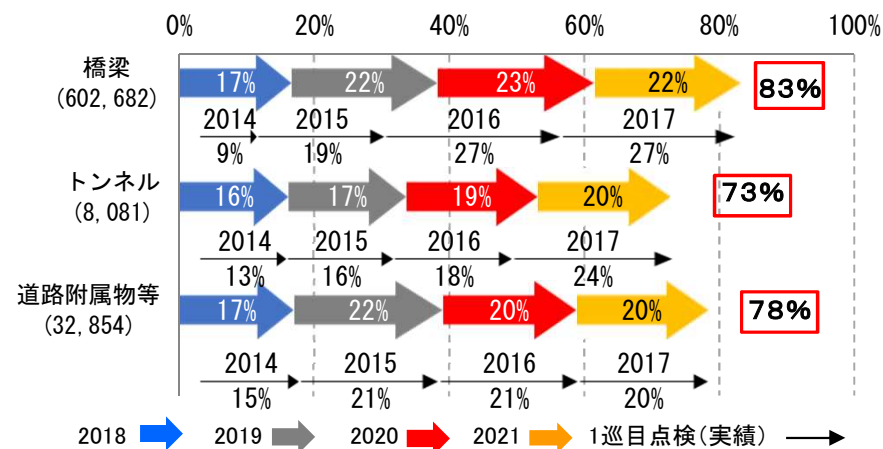
道路メンテナンス年報(2022年度)の概要

○橋梁・トンネル・道路附属物等について、2巡目の点検は着実に進捗。

橋梁について、地方公共団体の修繕が必要な橋梁の措置着手・完了率が低水準。

○修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁は着実に減少している。

■ 橋梁・トンネル・道路附属物等の2巡目点検実施状況



2巡目の点検は着実に進捗

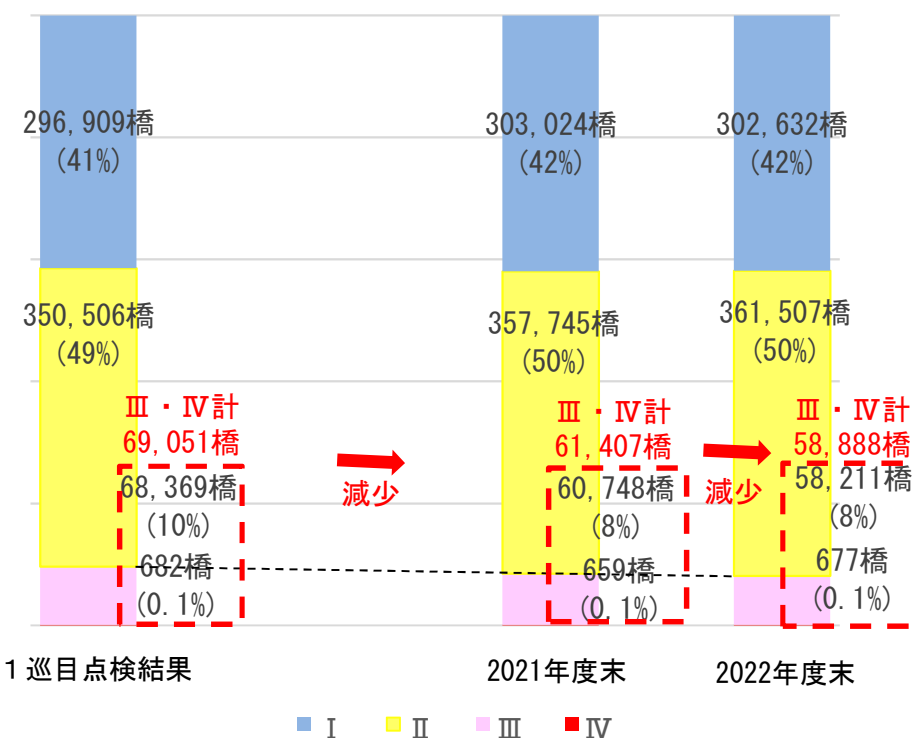
■ 1巡目点検で修繕が必要とされた橋梁の修繕等措置状況

管理者	措置が必要な施設数※1	措置に着手済みの施設数		点検後5年以上経過した施設数	うち未着手数※2
			うち完了		
国土交通省	3,359	3,337 (99%)	2,344 (70%)	2,642	0 (0%)
地方公共団体	61,466	46,043 (75%)	34,357 (56%)	51,882	12,097 (23%)

地方公共団体の修繕が必要な橋梁の措置着手・完了率が低水準であり、5年以上経過後も約2割の橋梁に未着手

※1: 判定区分Ⅰ～Ⅳのうち、判定区分Ⅲ(早期措置段階)及び判定区分Ⅳ(緊急措置段階)の橋梁数
 ※2: 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されている

■ 橋梁の判定区分毎の施設数と割合



2022年度末時点では、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁は58,888橋であり、年々着実に減少している

(参考)道路メンテナンス年報の公表

○国土交通省では、国民・道路利用者の皆様に道路インフラや老朽化対策の現状をご理解いただくため、点検の実施状況や結果等を調査し、「道路メンテナンス年報」としてとりまとめて公表。

■ 道路メンテナンス年報公表に関する経緯

○ 笹子トンネル天井板落下事故[2012.12]

○ 道路法の改正[2013.6]：点検基準の法定化(橋梁・トンネル・道路附属物等)

○ 定期点検に関する省令・告示 施行[2014.7]：5年に1回、近接目視による点検開始

○ 道路メンテナンス年報公表[2015.11～(毎年)]

【主な掲載内容】・橋梁、トンネル、道路附属物等の点検結果及び修繕等措置の実施状況
・舗装・小規模附属物・土工構造物の点検結果及び修繕等措置の実施状況 等

道路メンテナンス年報

国土交通省 道路局

2023 年 8 月

目次

1. 道路メンテナンス年報について	1
(1) 概要	1
(2) 橋梁・トンネル・道路附属物等の健全性の診断について	1
2. 橋梁・トンネル・道路附属物等の点検結果	2
(1) 2 巡目（2019～22 年度）の点検結果	2
(2) 判定区分Ⅰ・Ⅱの施設の 5 年後の判定区分Ⅲ・Ⅳへの遷移状況	14
(3) 過年度の点検（2014～22 年度）の実施施設の判定区分毎の施設数と割合	17
(4) 過年度の点検（2014～22 年度）の点検結果	20
3. 判定区分Ⅲ、Ⅳの施設の修繕等措置の実施状況	32
(1) 1 巡目点検（2014～18 年度）の実施施設における修繕等措置の実施状況	32
(2) 2 巡目点検（2019～22 年度）の実施施設における修繕等措置の実施状況	35
(3) 過年度の点検（2014～22 年度）の実施施設における修繕等措置の実施状況	38
(4) 各都道府県における道路管理者毎の老朽化対策状況	41
(5) 全国道路施設点検データベース（損傷マップ）	41
(6) 判定区分Ⅳの施設の措置状況	42
4. 地方公共団体の修繕等措置状況	43
(1) 1 巡目点検（2014～18 年度）の実施施設における地方公共団体の修繕等措置の着手状況	43
(2) 2022 年度末時点での修繕等措置が完了した地方公共団体数	44
5. 舗装の点検結果及び修繕等措置の実施状況	45
(1) 概要	45
(2) 2 巡目（2022 年度）の点検結果（国土交通省、都道府県・政令市）	47
(3) 過年度の点検（2017～2022 年度）の点検結果（国土交通省）	49
(4) 過年度の点検（2017～2022 年度）の実施箇所における修繕等措置の実施状況（国土交通省）	50
6. 小規模附属物・土工構造物の点検結果及び修繕等措置の実施状況	51
(1) 小規模附属物	51
(2) 土工構造物	55
7. 橋梁・トンネルの現状	59
(1) 橋梁の現状	59
(2) トンネルの現状	71
8. 地方公共団体におけるメンテナンスに向けた取り組み	83
(1) 道路メンテナンス会議の開催	83
(2) 地域一括発注の状況	83
(3) 直轄診断・修繕代行	84
(4) 研修の実施状況	85

（５）橋梁管理に携わる土木技術者数.....	85
（６）個別施設計画の策定状況（2022年度末時点）	86
（７）道路メンテナンス事業補助の活用状況.....	89
（８）点検実施者の保有資格等	90
（９）点検・修繕における新技術の活用検討・活用の状況.....	91
（１０）集約・撤去・機能縮小等の検討状況.....	97
（１１）新技術活用事例及び集約・撤去事例集	98
※巻末資料.....	99
（１）道路附属物等の点検実施状況と点検結果の内訳	99
（２）緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果の内訳.....	106
（３）橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分Ⅳの施設リスト（2014～2022年度）	111
（４）橋梁・トンネルの建設年度別施設数	146

1. 道路メンテナンス年報について

(1) 概要

- 国土交通省では、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」としてとりまとめています。
- 橋梁・トンネル・道路附属物等^{※1}については、2014～2018 年度における 1 巡目点検（以降、1 巡目点検）が完了し、2019 年度より 2 巡目の点検に着手しています。
- 今回は、下記についてとりまとめました。
 - 国土交通省及び地方公共団体が管理する橋梁・トンネル・道路附属物等の
 - ・ 2 巡目（2019～2022 年度）及び過年度（2014～2022 年度）の点検結果^{※2}
 - ・ 1 巡目点検（2014～2018 年度）、2 巡目点検（2019～2022 年度）、過年度の点検（2014～2022 年度）における修繕等措置状況
 - 国土交通省が管理する道路及び 47 都道府県と 20 政令市が管理する重要物流道路などの重交通を担う道路における舗装の点検結果
 - 国土交通省及び地方公共団体が管理する小規模附属物の 2017～2022 年度の点検結果、土工構造物の 1 巡目（2018～2022 年度）の点検結果
- 結果の詳細は、以下のホームページにてご覧いただけます。
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_index.html
- また、道路インフラの老朽化対策状況の更なる見える化を図るため、
 - ・ 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「全国道路施設点検データベース（損傷マップ）」を以下に公開しています。
URL : <https://road-structures-map.mlit.go.jp/>
 - ・ より詳細な点検データ等については、「全国道路施設点検データベース」において有料で公開しております。
URL : <https://road-structures-db.mlit.go.jp/>
- この調査結果は、点検結果を踏まえた今後の措置方針の立案等に活用します。

道路の老朽化の現状はどうなっているのだろうか。
→ 地域毎のデータ、経年的な変化等、様々な観点から我が国の道路施設の老朽化の実態を把握することができます。

今後どのように措置していくのか。
→ 各道路管理者は、自らの管理施設の老朽化の実態を踏まえ、今後の措置方針を立案していくことになります。

※1 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 複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計

(2) 橋梁・トンネル・道路附属物等の健全性の診断について

全ての道路管理者は、2013 年の道路法改正等を受け、2014 年 7 月より 5 年に 1 回の頻度で近接目視による点検を実施しています。

健全性の診断は、以下の 4 段階に区分します。

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。

2. 橋梁・トンネル・道路附属物等の点検結果

(1) 2巡目(2019～22年度)の点検結果

1) 全道路管理者

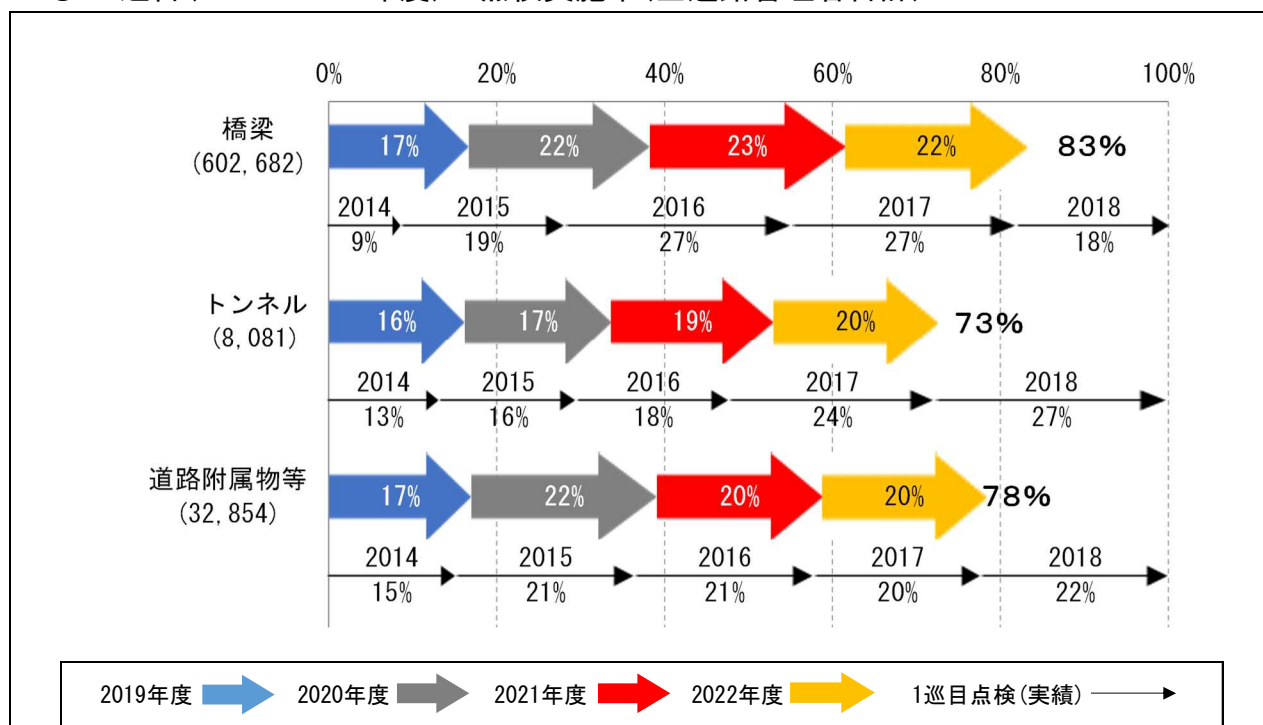
- 2巡目(2019～2022年度)の累積点検実施率は、橋梁 83%、トンネル 73%、道路附属物等 78%と着実に進捗しています。
- 判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 41%、Ⅱ 51%、Ⅲ 8%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 3%、Ⅱ 67%、Ⅲ 30%、Ⅳ 0.2%、道路附属物等：Ⅰ 38%、Ⅱ 51%、Ⅲ 12%、Ⅳ 0.04%です。

※判定区分の割合は四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある(次頁以降も同様)。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 2巡目(2019～2022年度)の点検実施率(全道路管理者合計)



※()内は、2019～2022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。

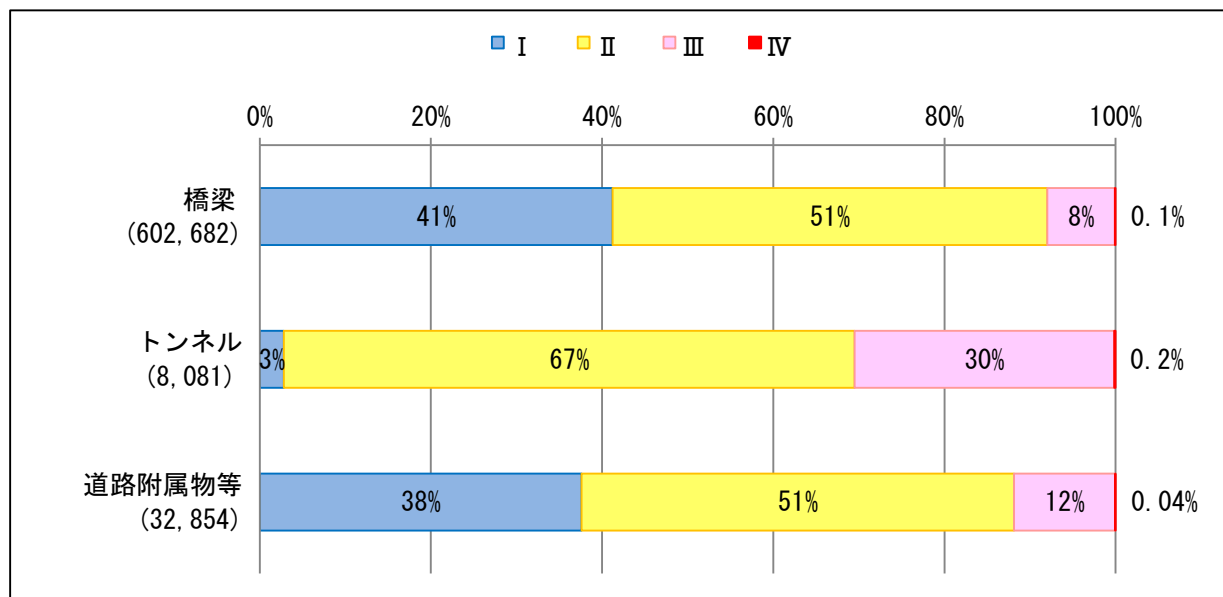
	管理施設数	うち点検対象施設数※1	点検実施数	点検実施率※2
橋梁	729,159	724,272	602,682	83% (82%)
トンネル	11,558	11,138	8,081	73% (72%)
道路附属物等	42,892	41,932	32,854	78% (77%)

2023.3 末時点

※1: 2023年3月末時点での施設数のうち、供用後5年以内などを除いた施設数の合計。

※2: 点検対象施設数を分母とした点検実施数の割合。()内は、1巡目(2014～2017年度)における点検実施率であり、四捨五入の関係で上記グラフの年度毎の合計値とは一致しない場合がある。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（全道路管理者合計）



※()内は、2019～2022 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。

	点検実施数	判定区分			
		上段：実数、下段：割合			
		I	II	III	IV
橋梁	602,682	248,378	306,302	47,521	481
		41%	51%	8%	0.1%
トンネル	8,081	226	5,391	2,451	13
		3%	67%	30%	0.2%
道路附属物等	32,854	12,349	16,604	3,888	13
		38%	51%	12%	0.04%

2023.3 末時点

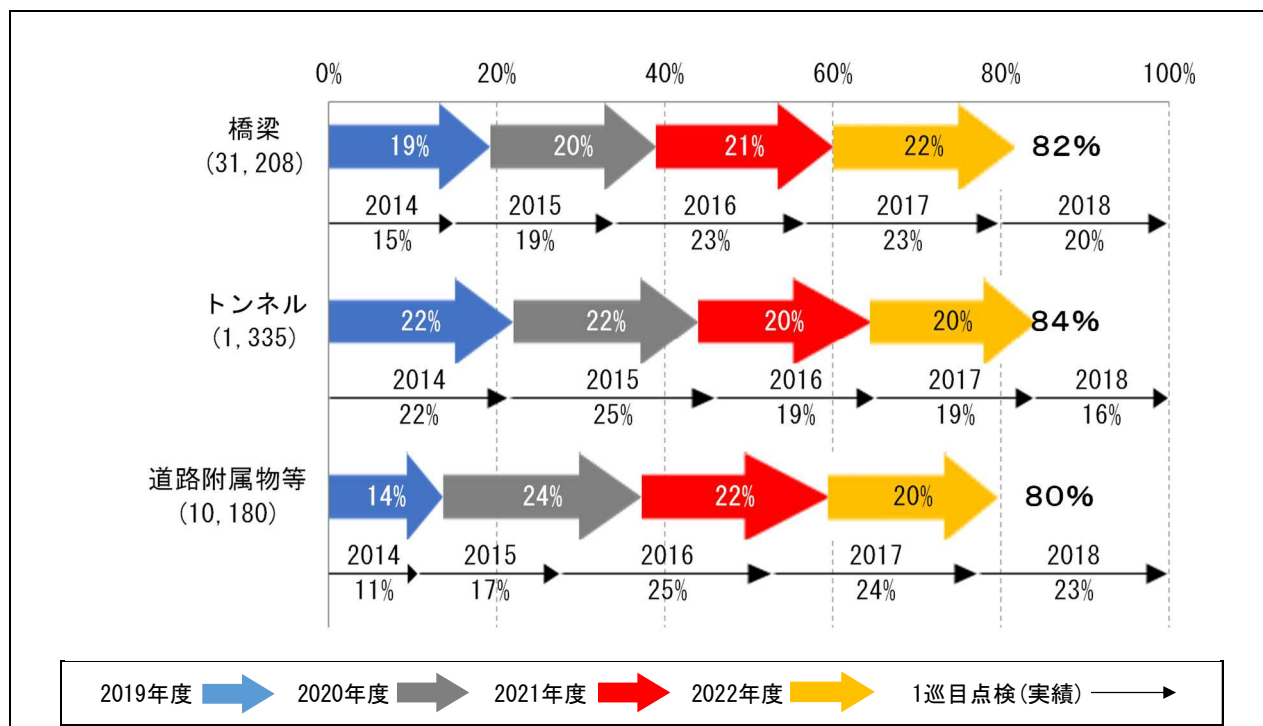
2)国土交通省

- 2 巡目（2019～2022 年度）の累積点検実施率は、橋梁 82%、トンネル 84%、道路附属物等 80%です。
- 判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 57%、Ⅱ 33%、Ⅲ 10%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 4%、Ⅱ 69%、Ⅲ 27%、道路附属物等：Ⅰ 31%、Ⅱ 53%、Ⅲ 16%、Ⅳ 0.02%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 2 巡目（2019～2022 年度）の点検実施率（国土交通省）



※()内は、2019～2022 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。

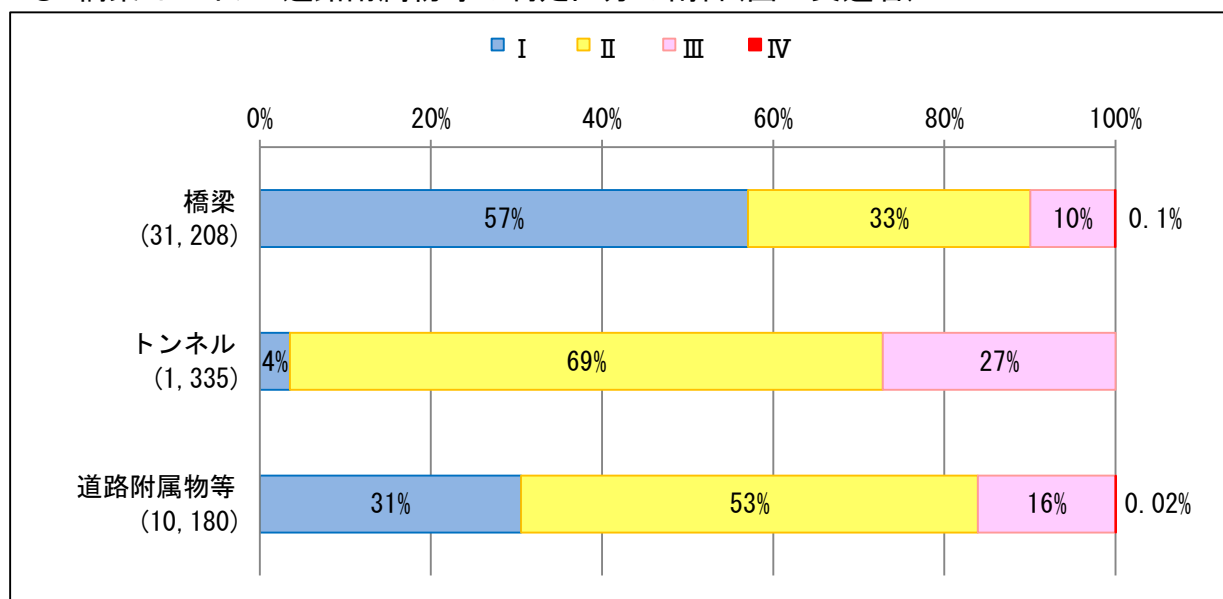
	管理施設数	うち点検対象施設数※1	点検実施数	点検実施率※2
橋梁	39, 118	38, 212	31, 208	82% (80%)
トンネル	1, 754	1, 588	1, 335	84% (84%)
道路附属物等	13, 065	12, 782	10, 180	80% (77%)

2023. 3 末時点

※1: 2023 年 3 月末時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計。

※2: 点検対象施設数を分母とした点検実施数の割合。()内は、1 巡目（2014～2017 年度）における点検実施率であり、四捨五入の関係で上記グラフの年度毎の合計値とは一致しない場合がある。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（国土交通省）



※()内は、2019～2022 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。

	点検実施数	判定区分			
		上段：実数、下段：割合			
		I	II	III	IV
橋梁	31,208	17,805	10,291	3,089	23
		57%	33%	10%	0.1%
トンネル	1,335	47	925	363	0
		4%	69%	27%	0%
道路附属物等	10,180	3,108	5,435	1,635	2
		31%	53%	16%	0.02%

2023.3 末時点

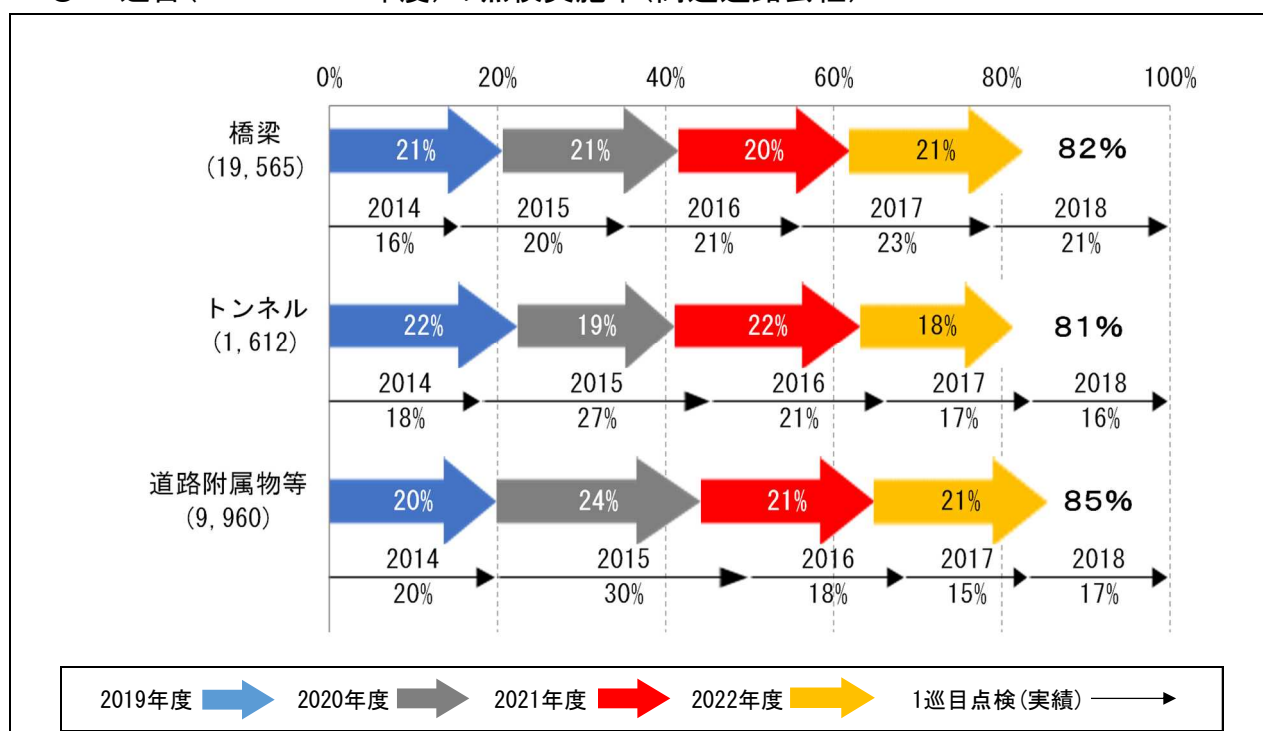
3) 高速道路会社

- 2 巡目（2019～2022 年度）の累積点検実施率は、橋梁 82%、トンネル 81%、道路附属物等 85%です。
- 判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 21%、Ⅱ 68%、Ⅲ 11%、トンネル：Ⅰ 5%、Ⅱ 74%、Ⅲ 21%、道路附属物等：Ⅰ 62%、Ⅱ 36%、Ⅲ 2%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 2 巡目（2019～2022 年度）の点検実施率（高速道路会社）



※()内は、2019～2022 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。

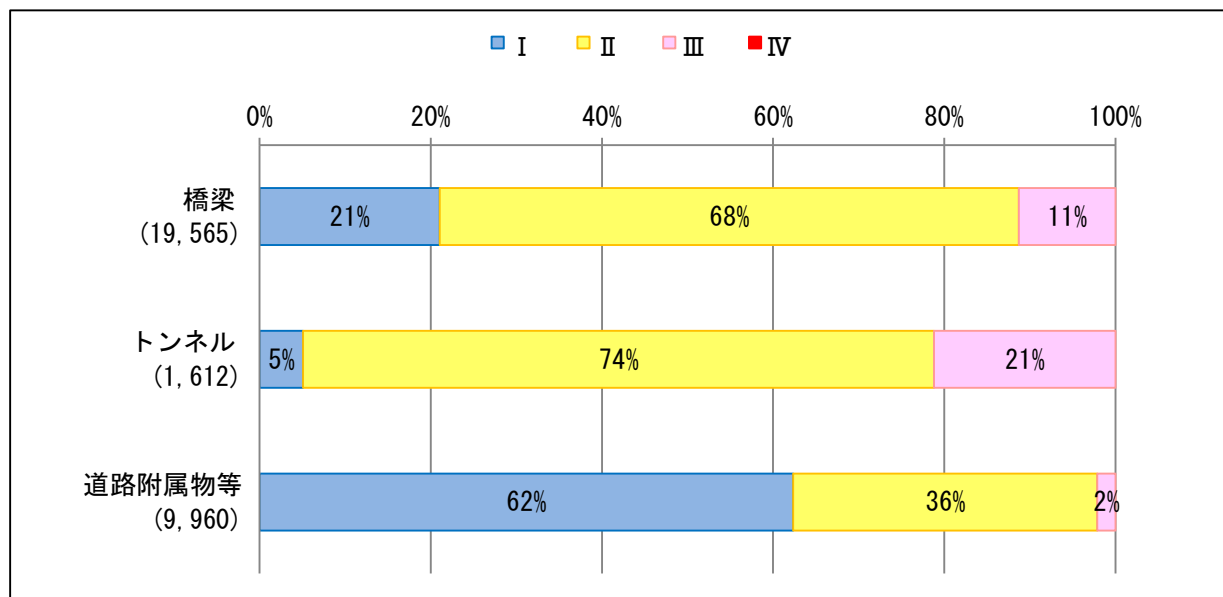
	管理施設数	うち点検対象施設数※1	点検実施数	点検実施率※2
橋梁	24,239	23,720	19,565	82% (79%)
トンネル	2,064	1,981	1,612	81% (84%)
道路附属物等	12,176	11,656	9,960	85% (83%)

2023.3 末時点

※1:2023 年 3 月末時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計。

※2: 点検対象施設数を分母とした点検実施数の割合。()内は、1 巡目（2014～2017 年度）における点検実施率であり、四捨五入の関係で上記グラフの年度毎の合計値とは一致しない場合がある。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（高速道路会社）



※()内は、2019～2022 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。

	点検実施数	判定区分 上段：実数、下段：割合			
		I	II	III	IV
橋梁	19,565	4,119	13,239	2,207	0
		21%	68%	11%	0%
トンネル	1,612	82	1,188	342	0
		5%	74%	21%	0%
道路附属物等	9,960	6,210	3,539	211	0
		62%	36%	2%	0%

2023.3 末時点

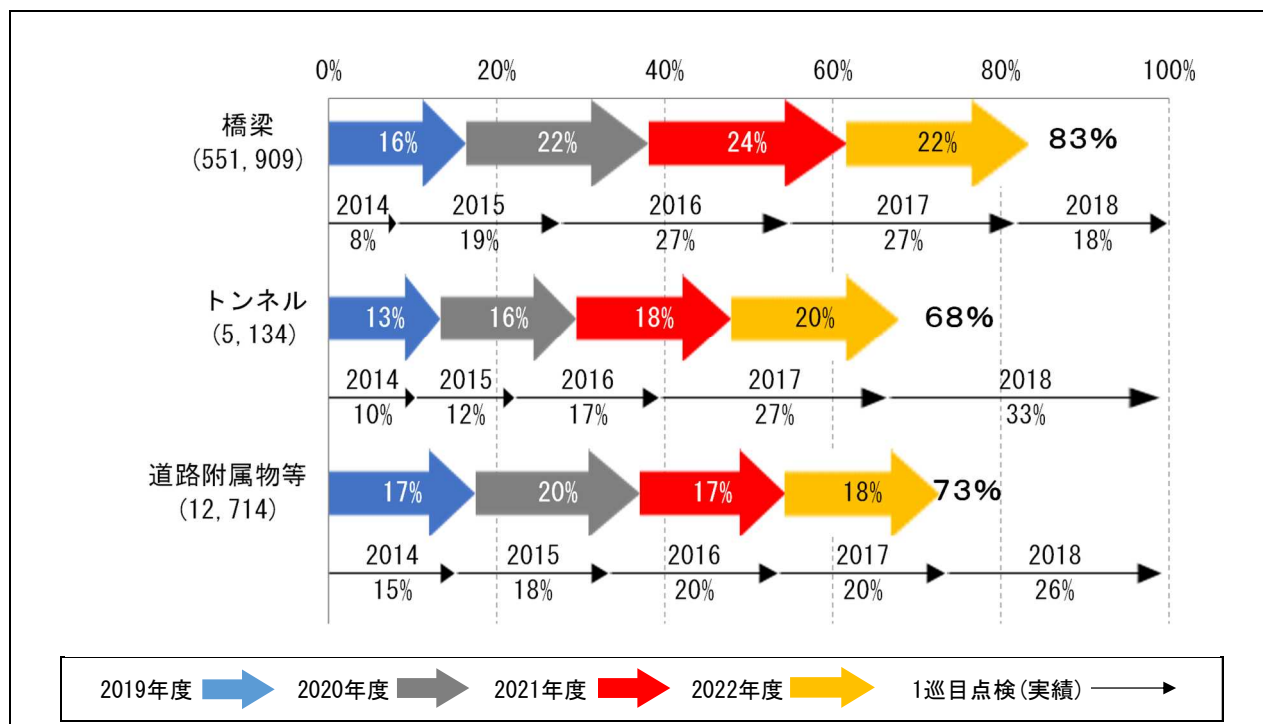
4) 地方公共団体

- 2 巡目（2019～2022 年度）の累積点検実施率は、橋梁 83%、トンネル 68%、道路附属物等 73%です。
- 判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 41%、Ⅱ 51%、Ⅲ 8%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 2%、Ⅱ 64%、Ⅲ 34%、Ⅳ 0.3%、道路附属物等：Ⅰ 24%、Ⅱ 60%、Ⅲ 16%、Ⅳ 0.1%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 2 巡目（2019～2022 年度）の点検実施率（地方公共団体）



※()内は、2019～2022 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。

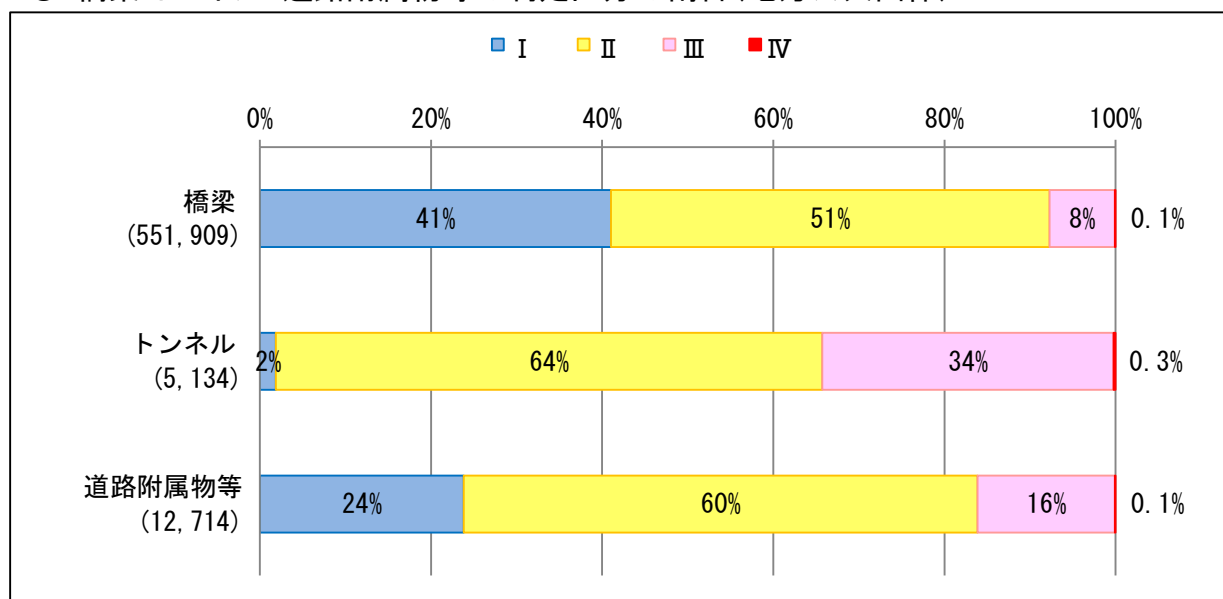
	管理施設数	うち点検対象施設数※1	点検実施数	点検実施率※2
橋梁	665, 802	662, 340	551, 909	83% (82%)
トンネル	7, 740	7, 569	5, 134	68% (67%)
道路附属物等	17, 651	17, 494	12, 714	73% (74%)

2023. 3 末時点

※1: 2023 年 3 月末時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計。

※2: 点検対象施設数を分母とした点検実施数の割合。()内は、1 巡目（2014～2017 年度）における点検実施率であり、四捨五入の関係で上記グラフの年度毎の合計値とは一致しない場合がある。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（地方公共団体）



※()内は、2019～2022 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。

	点検実施数	判定区分			
		上段：実数、下段：割合			
		I	II	III	IV
橋梁	551,909	226,454	282,772	42,225	458
		41%	51%	8%	0.1%
トンネル	5,134	97	3,278	1,746	13
		2%	64%	34%	0.3%
道路附属物等	12,714	3,031	7,630	2,042	11
		24%	60%	16%	0.1%

2023.3 末時点

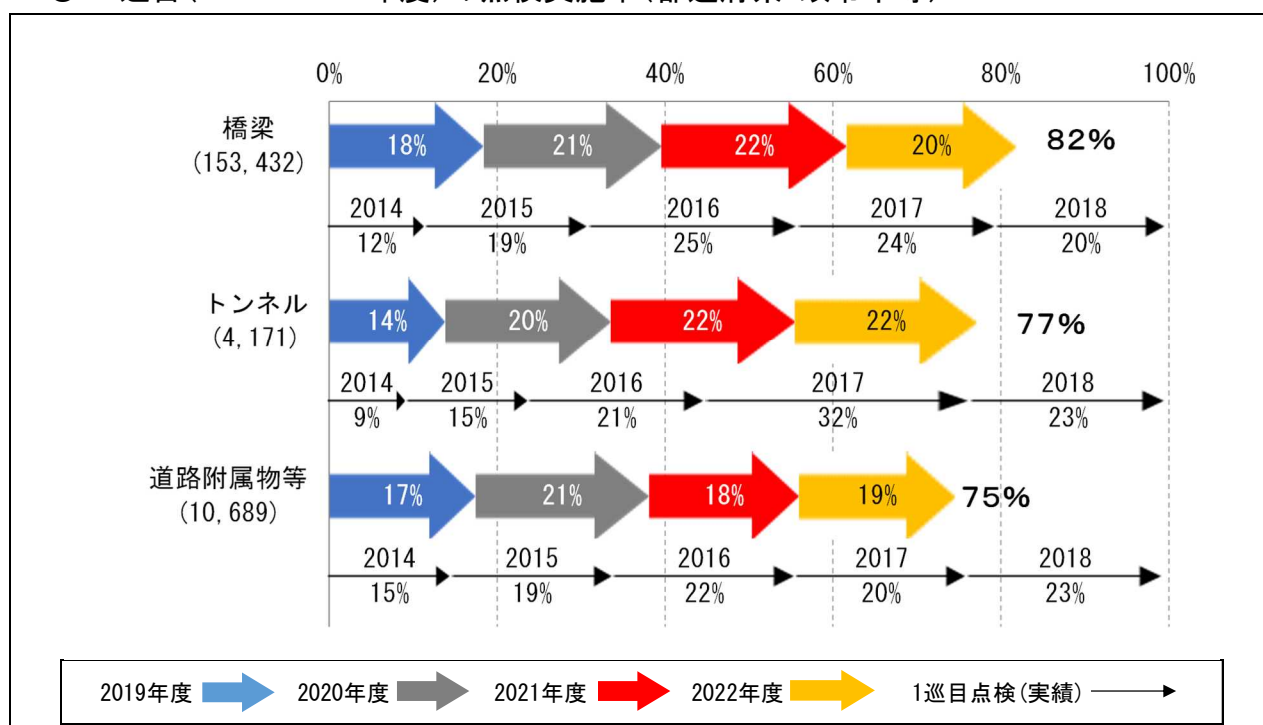
5) 都道府県・政令市等

- 2 巡目（2019～2022 年度）の累積点検実施率は、橋梁 82%、トンネル 77%、道路附属物等 75%です。
- 判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 37%、Ⅱ 54%、Ⅲ 9%、Ⅳ 0.02%、トンネル：Ⅰ 1%、Ⅱ 64%、Ⅲ 35%、Ⅳ 0.05%、道路附属物等：Ⅰ 24%、Ⅱ 60%、Ⅲ 16%、Ⅳ 0.1%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 2 巡目（2019～2022 年度）の点検実施率（都道府県・政令市等）



※()内は、2019～2022 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。

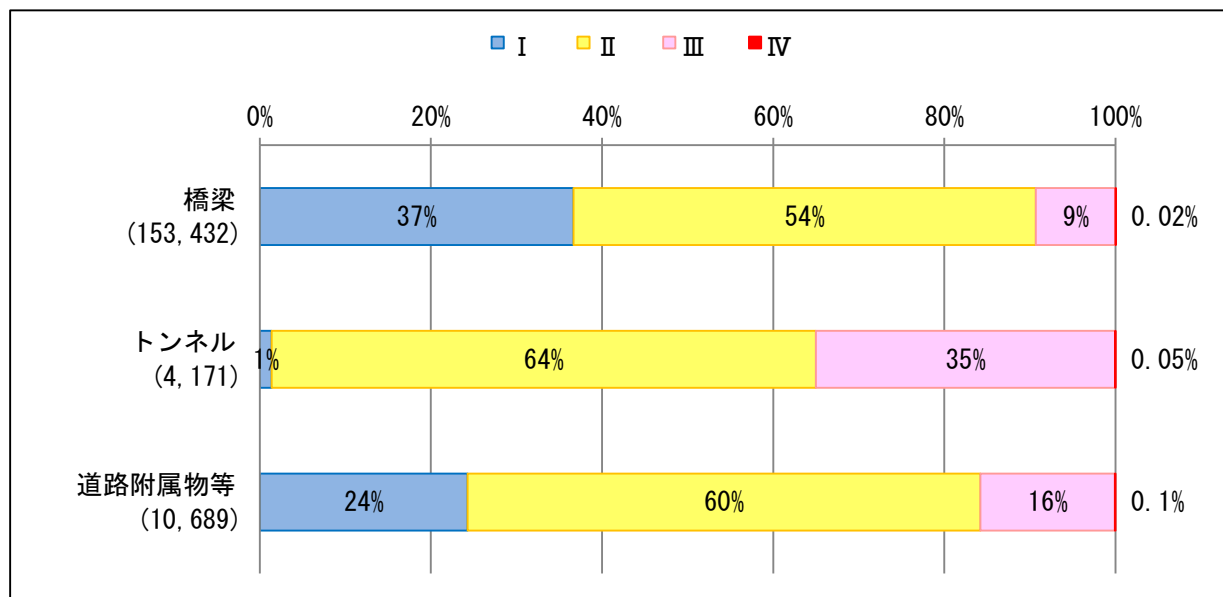
	管理施設数	うち点検対象施設数※1	点検実施数	点検実施率※2
橋梁	188,646	187,450	153,432	82% (80%)
トンネル	5,556	5,405	4,171	77% (77%)
道路附属物等	14,434	14,341	10,689	75% (76%)

2023.3 末時点

※1: 2023 年 3 月末時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計。

※2: 点検対象施設数を分母とした点検実施数の割合。()内は、1 巡目（2014～2017 年度）における点検実施率であり、四捨五入の関係で上記グラフの年度毎の合計値とは一致しない場合がある。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（都道府県・政令市等）



※()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。

	点検実施数	判定区分			
		上段：実数、下段：割合			
		I	II	III	IV
橋梁	153,432	56,278	82,848	14,276	30
		37%	54%	9%	0.02%
トンネル	4,171	59	2,651	1,459	2
		1%	64%	35%	0.05%
道路附属物等	10,689	2,597	6,403	1,682	7
		24%	60%	16%	0.1%

2023.3 末時点

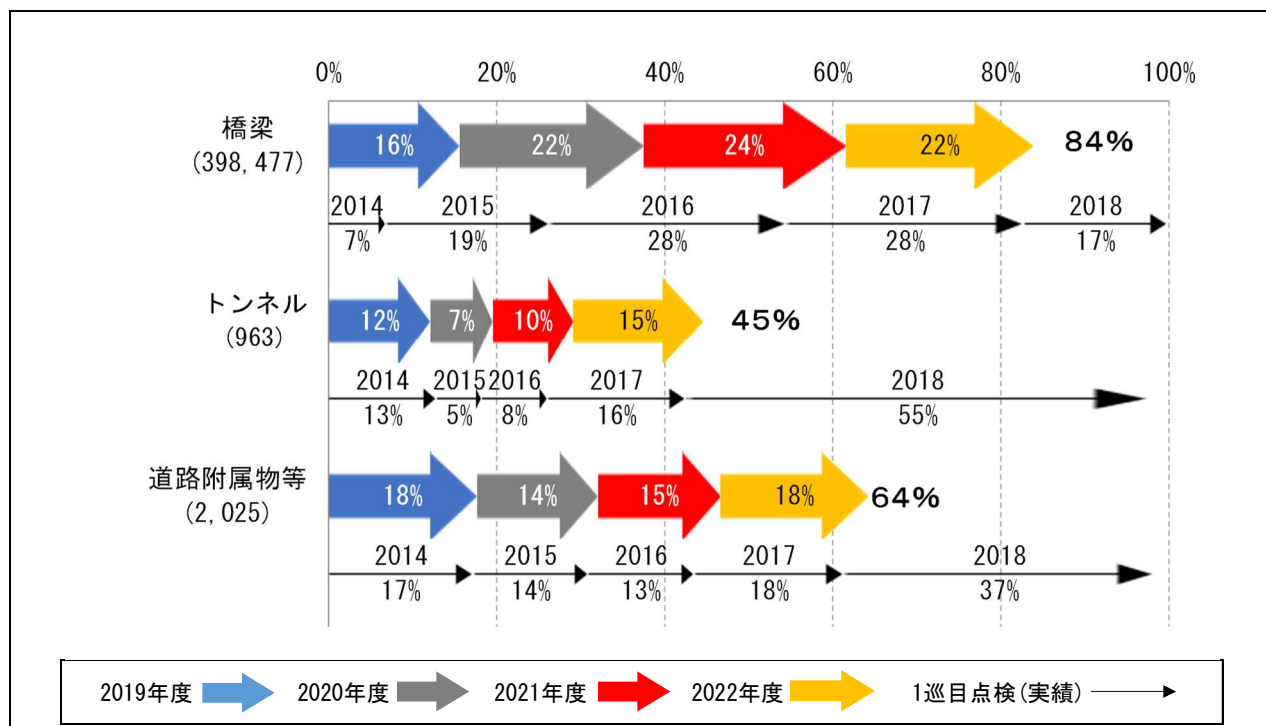
6) 市区町村

- 2 巡目（2019～2022 年度）の累積点検実施率は、橋梁 84%、トンネル 45%、道路附属物等 64%です。
- 判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 43%、Ⅱ 50%、Ⅲ 7%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 4%、Ⅱ 65%、Ⅲ 30%、Ⅳ 1%、道路附属物等：Ⅰ 21%、Ⅱ 61%、Ⅲ 18%、Ⅳ 0.2%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 2 巡目（2019～2022 年度）の点検実施率(市区町村)



※()内は、2019～2022 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。

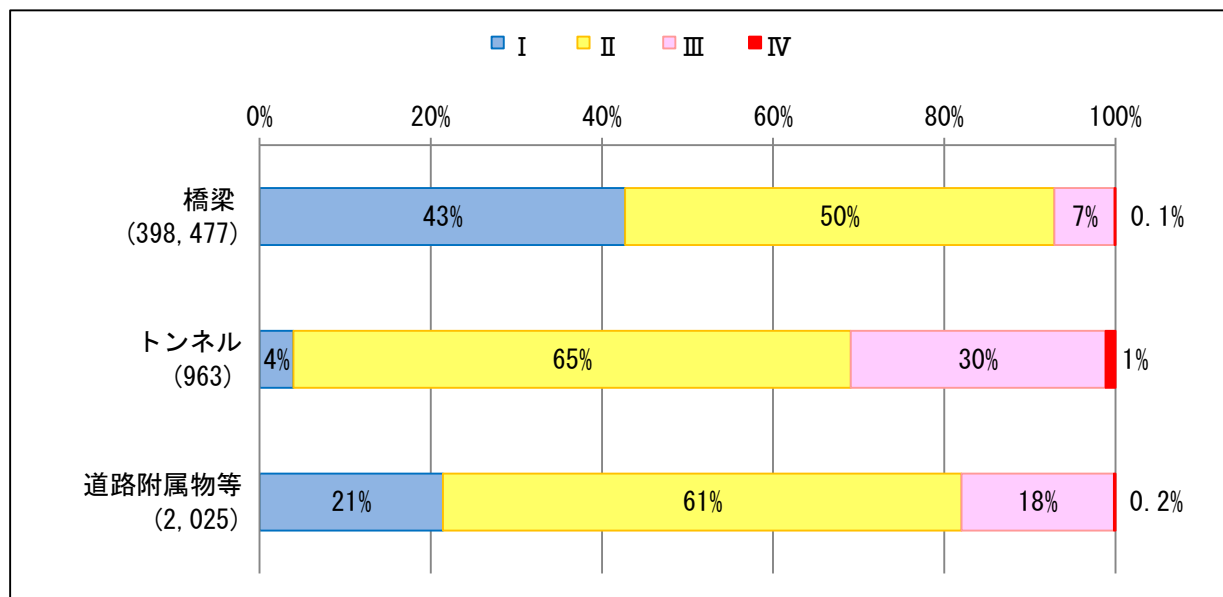
	管理施設数	うち点検対象 施設数※1	点検実施数	点検実施率 ※2
橋梁	477, 156	474, 890	398, 477	84% (83%)
トンネル	2, 184	2, 164	963	45% (43%)
道路附属物等	3, 217	3, 153	2, 025	64% (61%)

2023. 3 末時点

※1: 2023 年 3 月末時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計。

※2: 点検対象施設数を分母とした点検実施数の割合。()内は、1 巡目(2014～2017 年度)における点検実施率であり、四捨五入の関係で上記グラフの年度毎の合計値とは一致しない場合がある。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（市区町村）



※()内は、2019～2022 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。

	点検実施数	判定区分 上段：実数、下段：割合			
		I	II	III	IV
橋梁	398,477	170,176	199,924	27,949	428
		43%	50%	7%	0.1%
トンネル	963	38	627	287	11
		4%	65%	30%	1%
道路附属物等	2,025	434	1,227	360	4
		21%	61%	18%	0.2%

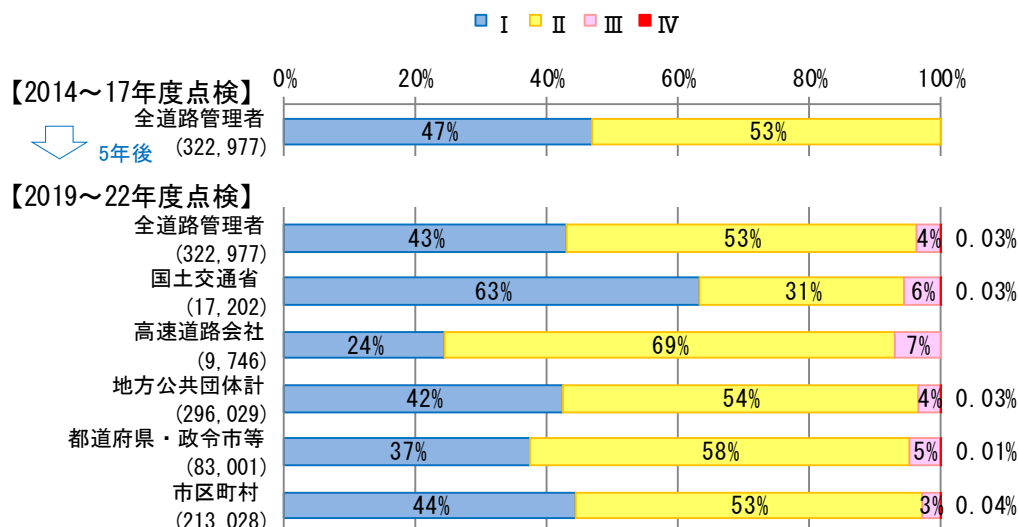
2023.3 末時点

(2) 判定区分Ⅰ・Ⅱの施設の5年後の判定区分Ⅲ・Ⅳへの遷移状況

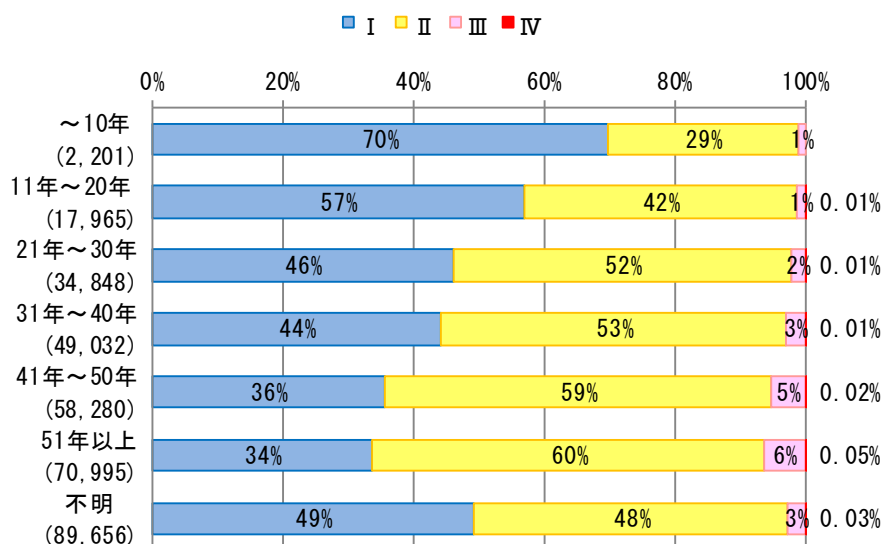
1) 橋梁

- 1 巡目の 2014 年度～2017 年度の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（区分Ⅰ・Ⅱ）と判定された橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま、5 年後の 2019 年度～2022 年度の点検において、早期又は緊急に措置を講ずるべき状態（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% です。
- 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。

○ 管理者別の判定区分の遷移状況



○ 建設後経過年数別の遷移状況(全道路管理者合計)



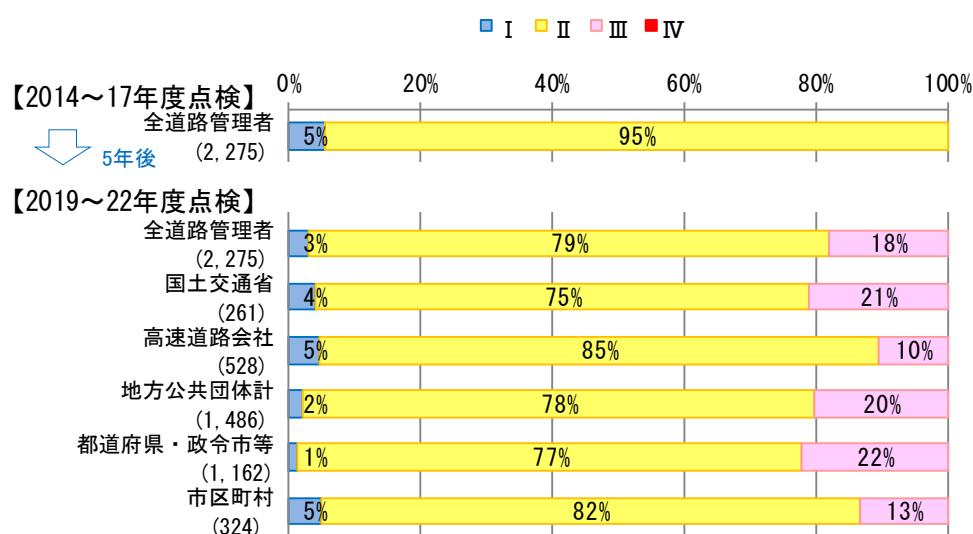
※()内は、1 巡目(2014 年度～2017 年度)の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった橋梁数のうち、修繕等の措置を講じないまま 5 年後の 2019 年度～2022 年度に点検を実施した橋梁の合計。

※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

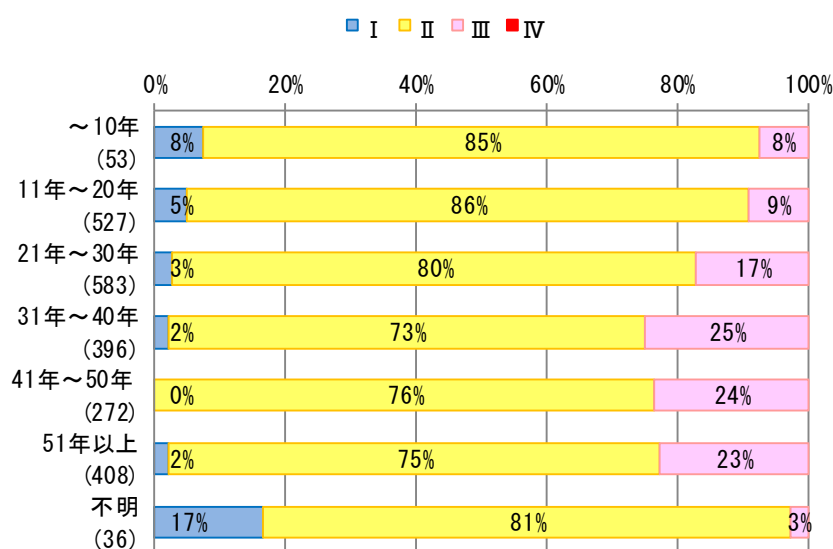
2)トンネル

- 1 巡目の 2014 年度～2017 年度の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（区分Ⅰ・Ⅱ）に判定されたトンネルのうち、修繕等の措置を講じないまま、5 年後の 2019 年度～2022 年度の点検において、早期又は緊急に措置を講ずるべき状態（区分Ⅲ・Ⅳ）へ遷移したトンネルの割合は全道路管理者合計で 18%です。
- 建設後経過年数が 21 年以上となるトンネルでは、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。

○ 管理者別の判定区分の遷移状況



○ 建設後経過年数別の遷移状況(全道路管理者合計)



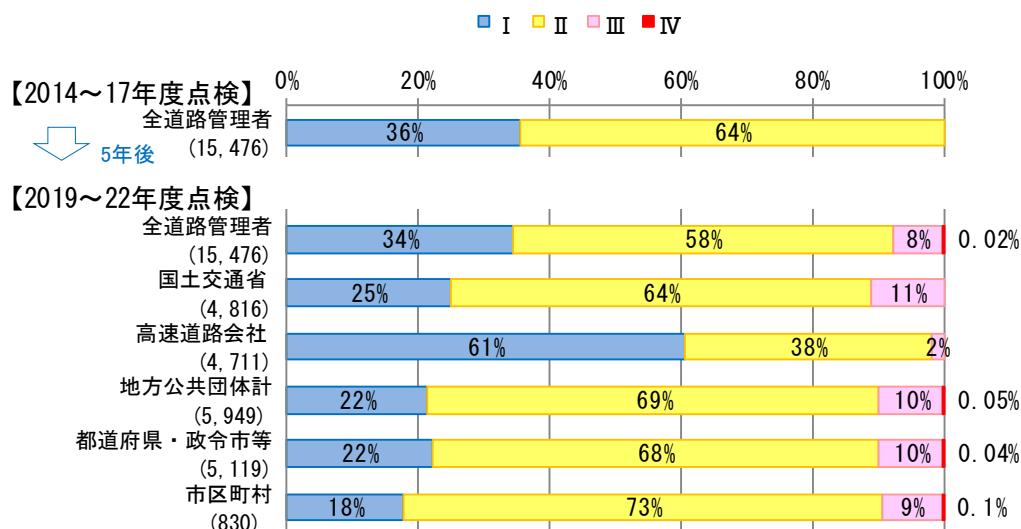
※()内は、1 巡目(2014 年度～2017 年度)の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなったトンネル数のうち、修繕等の措置を講じないまま 5 年後の 2019 年度～2022 年度に点検を実施したトンネルの合計。

※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

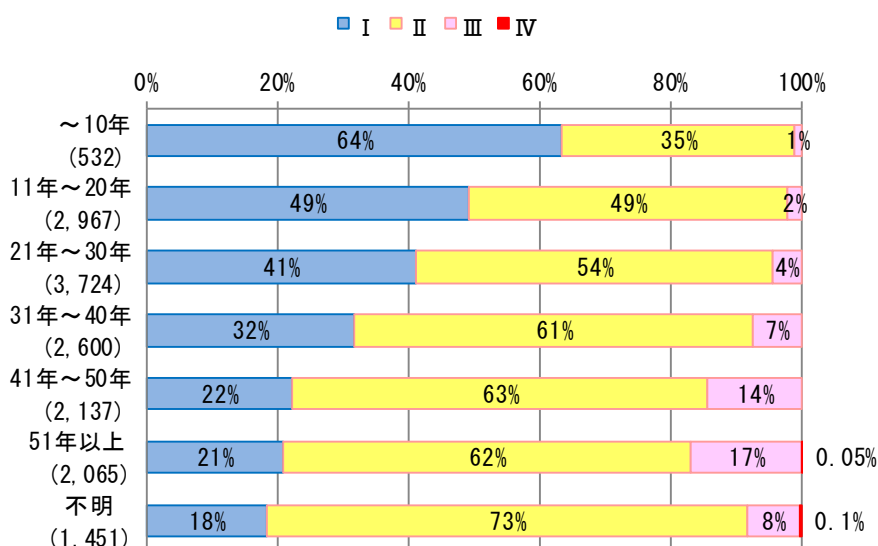
3)道路附属物等

- 1 巡目の 2014 年度～2017 年度の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（区分Ⅰ・Ⅱ）に判定された道路附属物等のうち、修繕等の措置を講じないまま、5 年後の 2019 年度～2022 年度の点検において、早期又は緊急に措置を講ずるべき状態（区分Ⅲ・Ⅳ）へ遷移した道路附属物等の割合は全道路管理者合計で 8%です。
- 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。

○ 管理者別の判定区分の遷移状況



○ 建設後経過年数別の遷移状況(全道路管理者合計)



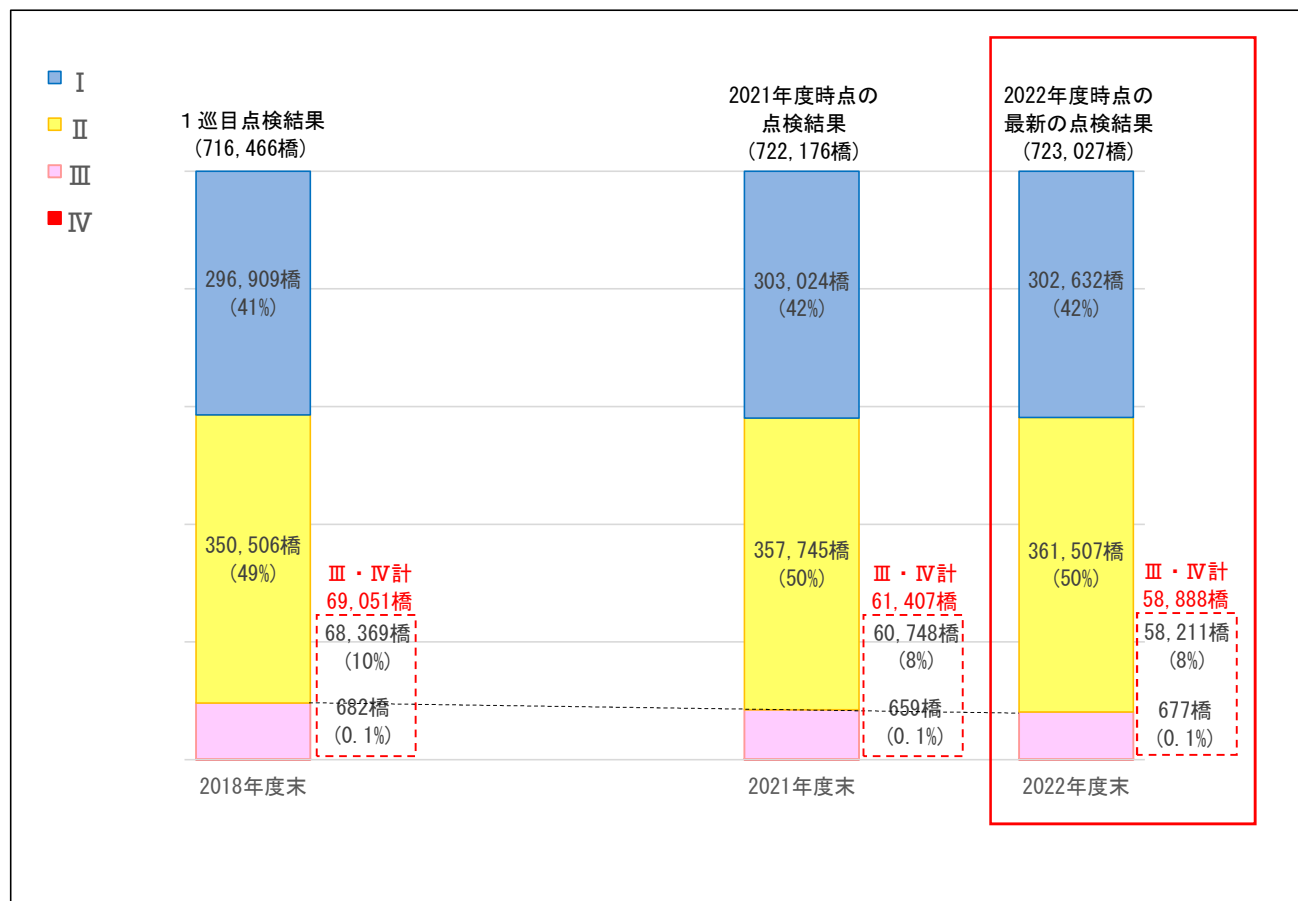
※()内は、1 巡目(2014 年度～2017 年度)の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった道路附属物等の施設数のうち、修繕等の措置を講じないまま 5 年後の 2019 年度～2022 年度に点検を実施した道路附属物等の合計。

※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

(3) 過年度の点検(2014～22 年度)の実施施設の判定区分毎の施設数と割合

1) 橋梁

- 過年度の点検(2014～2022 年度)における判定区分の割合は、Ⅰ 42%、Ⅱ 50%、Ⅲ 8%、Ⅳ 0.1%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁は 58,888 橋であった。
- 1 巡目点検結果から推移をみると、年々判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数は着実に減少している。

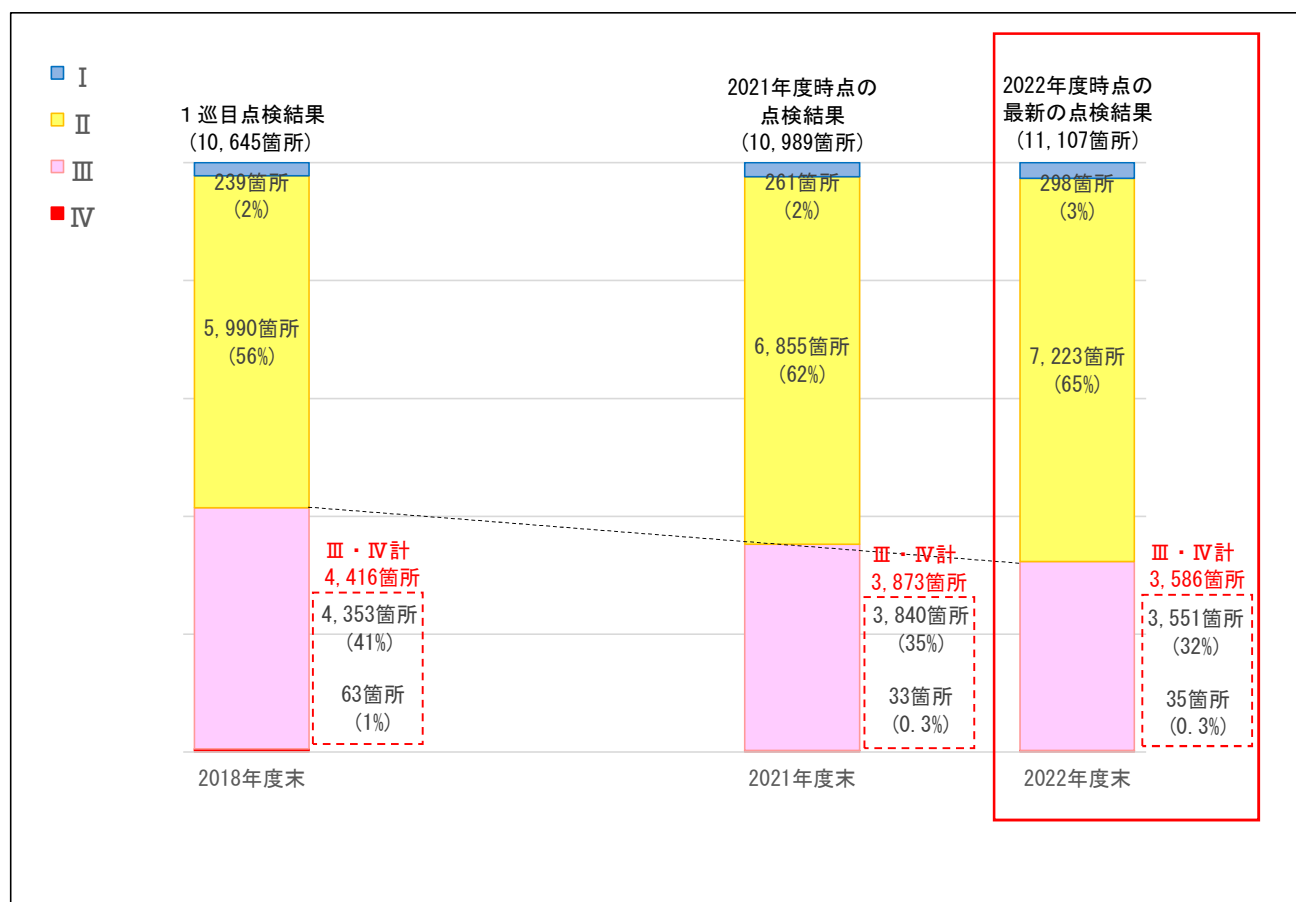


※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

2)トンネル

- 過年度の点検（2014～2022 年度）における判定区分の割合は、Ⅰ 3%、Ⅱ 65%、Ⅲ 32%、Ⅳ 0.3%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルは3,586 箇所であった。
- 1 巡目点検結果から推移をみると、年々判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネル数は着実に減少している。

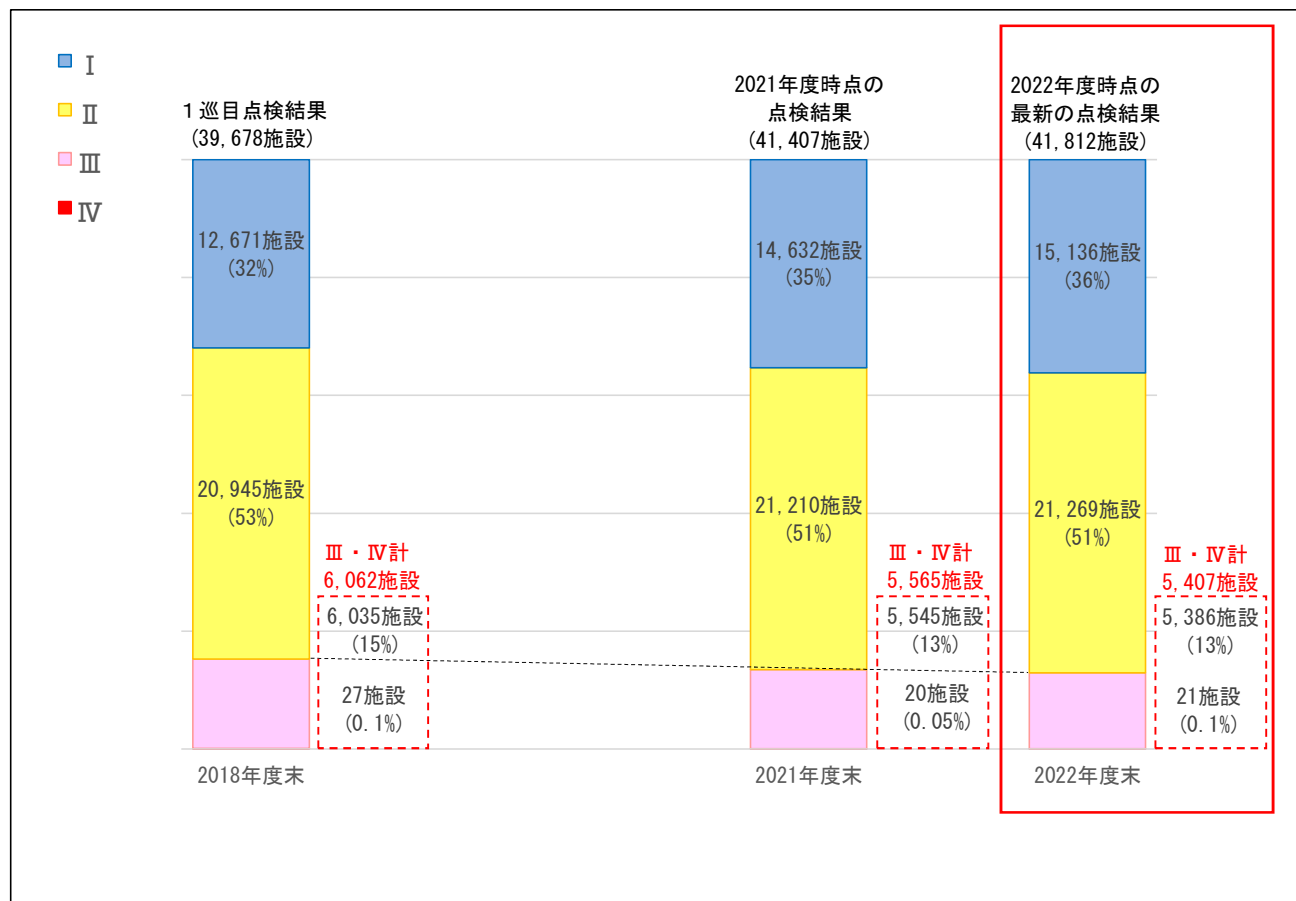


※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

3)道路附属物等

- 過年度の点検（2014～2022 年度）における判定区分の割合は、Ⅰ 36%、Ⅱ 51%、Ⅲ 13%、Ⅳ 0.1%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの道路附属物等は5,407 施設であった。
- 1 巡目点検結果から推移をみると、年々判定区分Ⅲ・Ⅳの道路附属物等数は着実に減少している。



※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

(4) 過年度の点検(2014～22年度)の点検結果

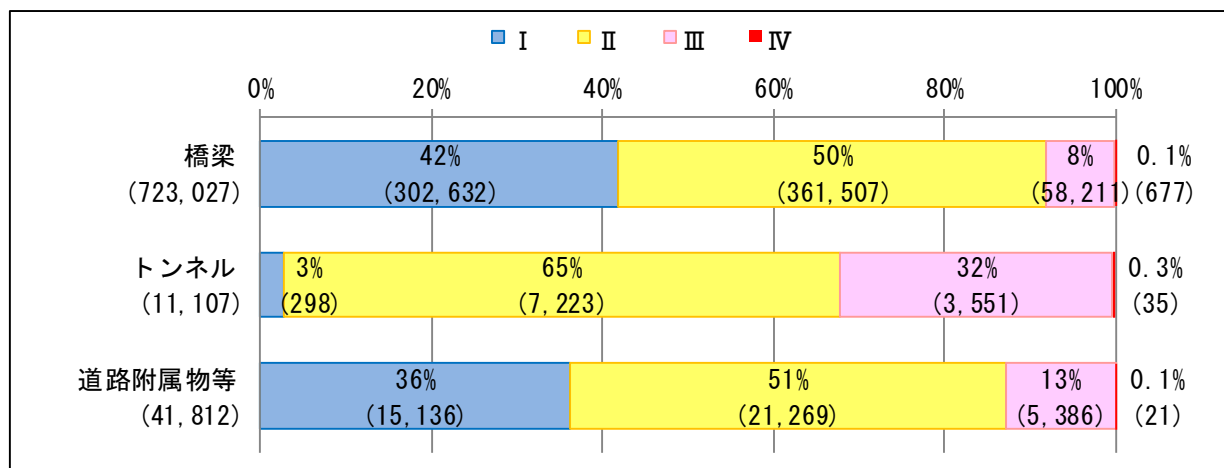
1) 全道路管理者

- 過年度の点検(2014～22年度)における判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 42%、Ⅱ 50%、Ⅲ 8%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 3%、Ⅱ 65%、Ⅲ 32%、Ⅳ 0.3%、道路附属物等：Ⅰ 36%、Ⅱ 51%、Ⅲ 13%、Ⅳ 0.1%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合(全道路管理者合計)



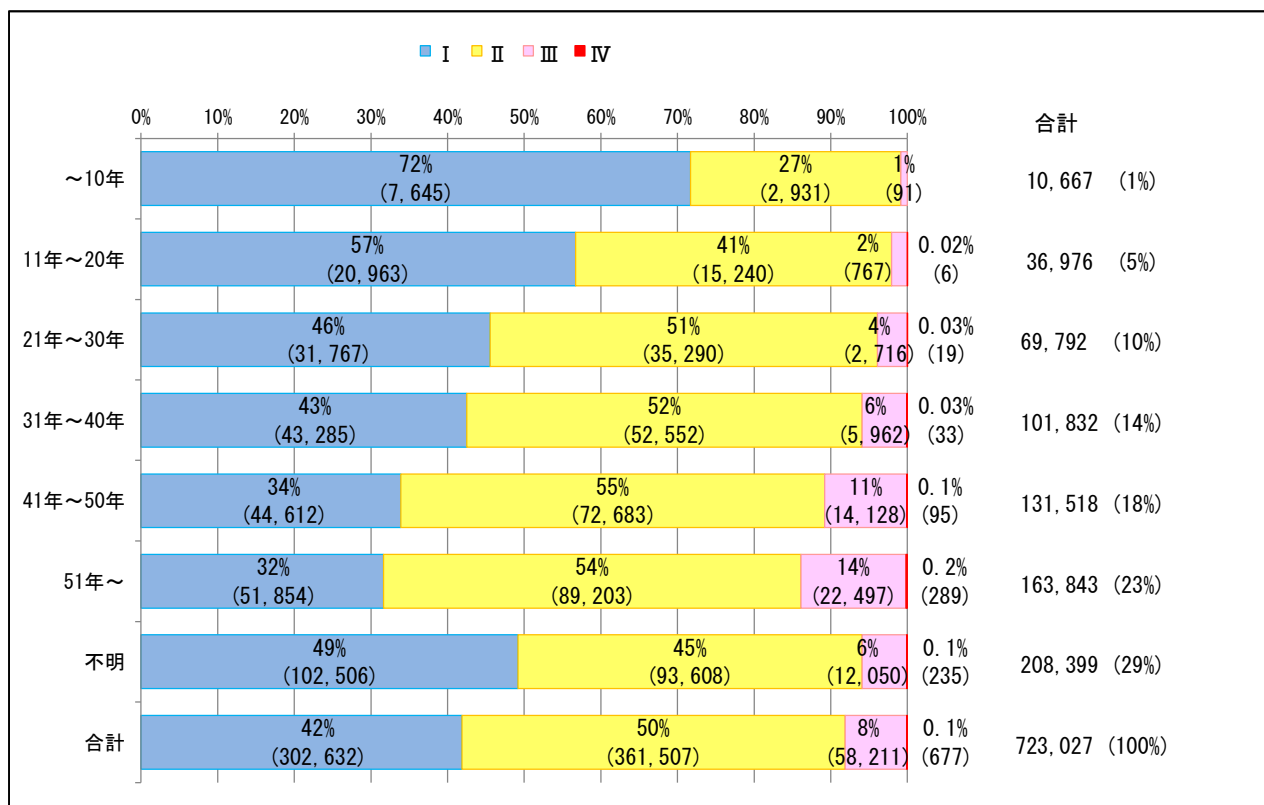
2023.3末時点

※()内は、2023年3月末時点の施設数のうち、2014～2022年度に点検を実施した施設数の合計。

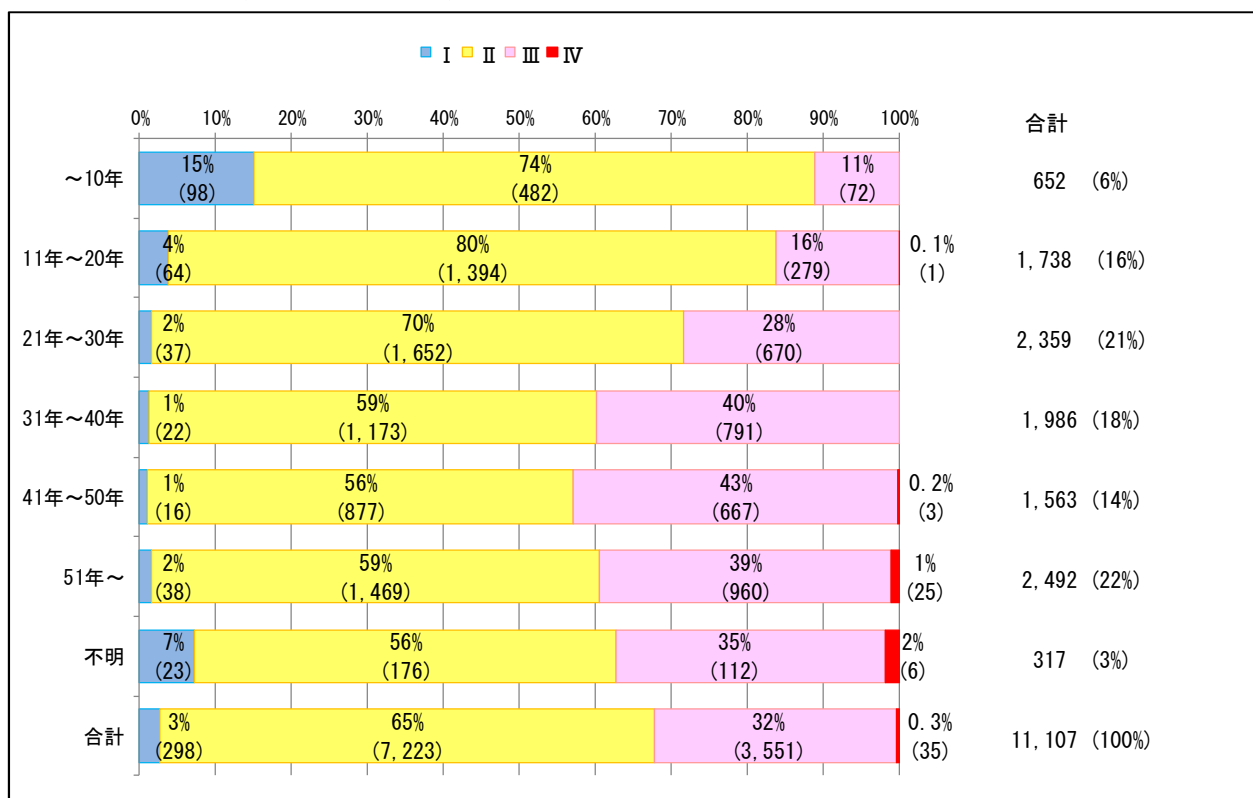
※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

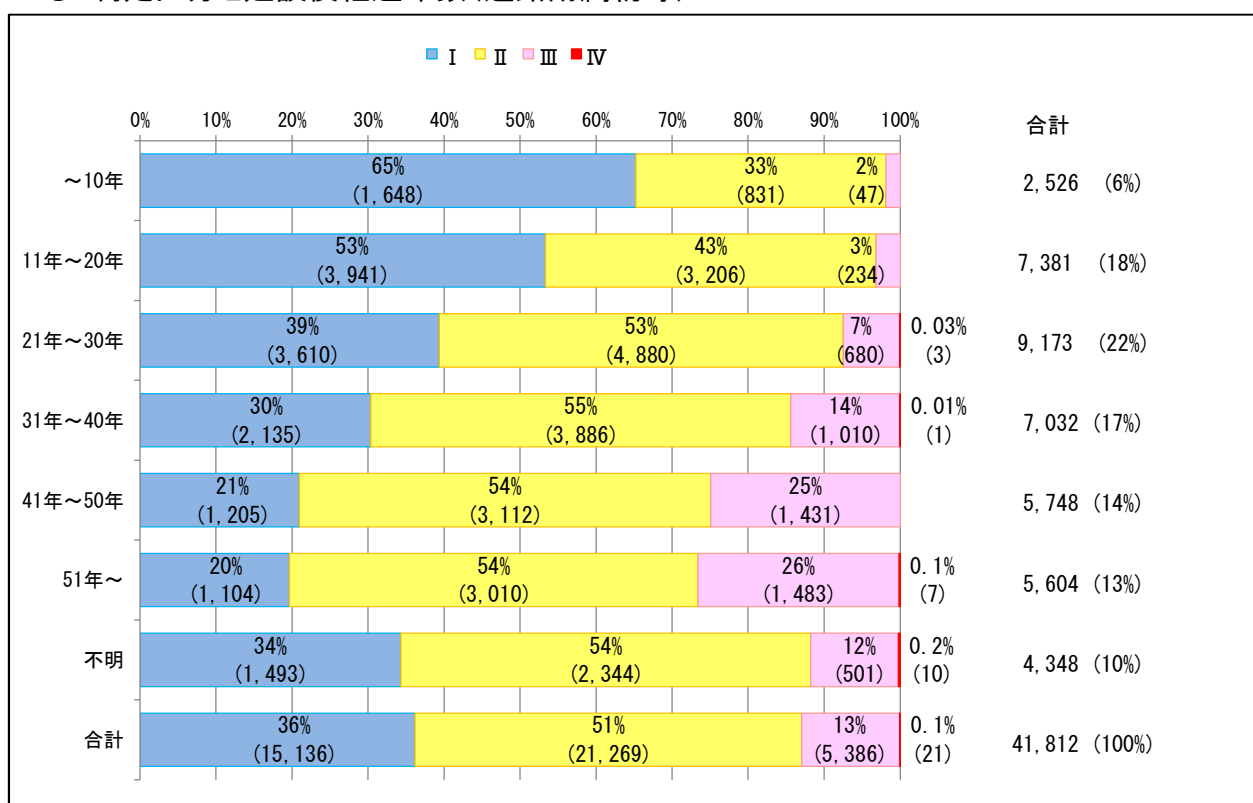
○ 判定区分と建設後経過年数(橋梁)



○ 判定区分と建設後経過年数(トンネル)



○ 判定区分と建設後経過年数(道路附属物等)



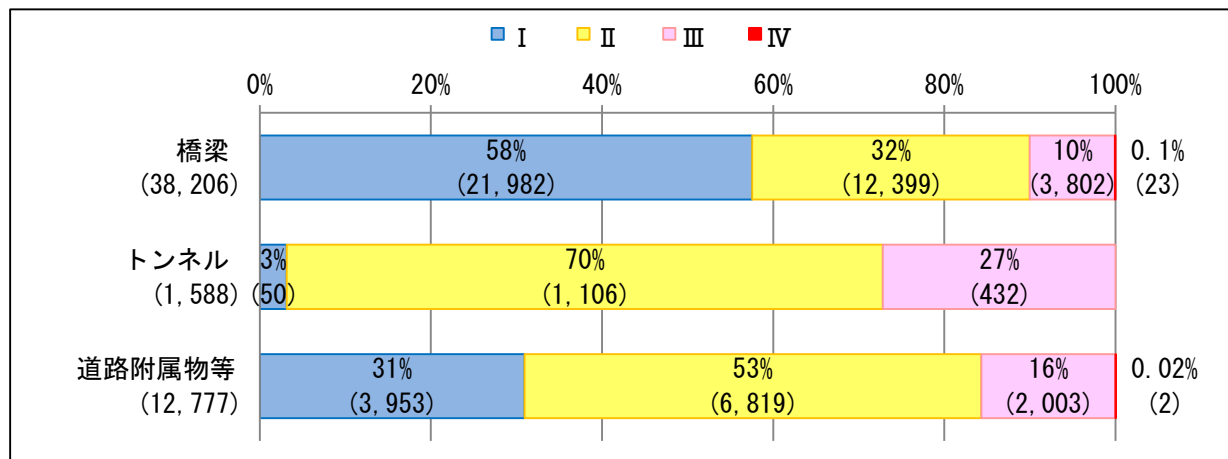
2) 国土交通省

- 過年度の点検（2014～22年度）における判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 58%、Ⅱ 32%、Ⅲ 10%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 3%、Ⅱ 70%、Ⅲ 27%、道路附属物等：Ⅰ 31%、Ⅱ 53%、Ⅲ 16%、Ⅳ 0.02%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合(国土交通省)



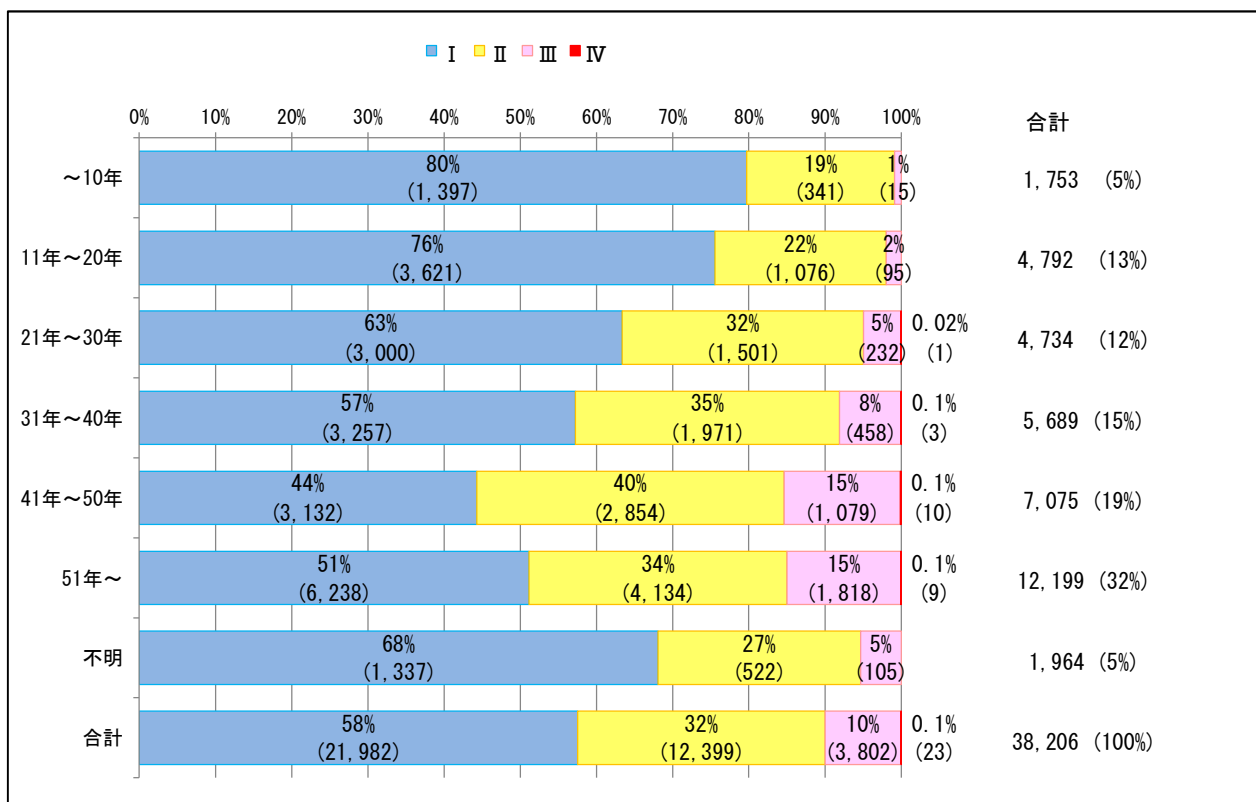
2023.3 末時点

※()内は、2023年3月末時点の施設数のうち、2014～2022年度に点検を実施した施設数の合計。

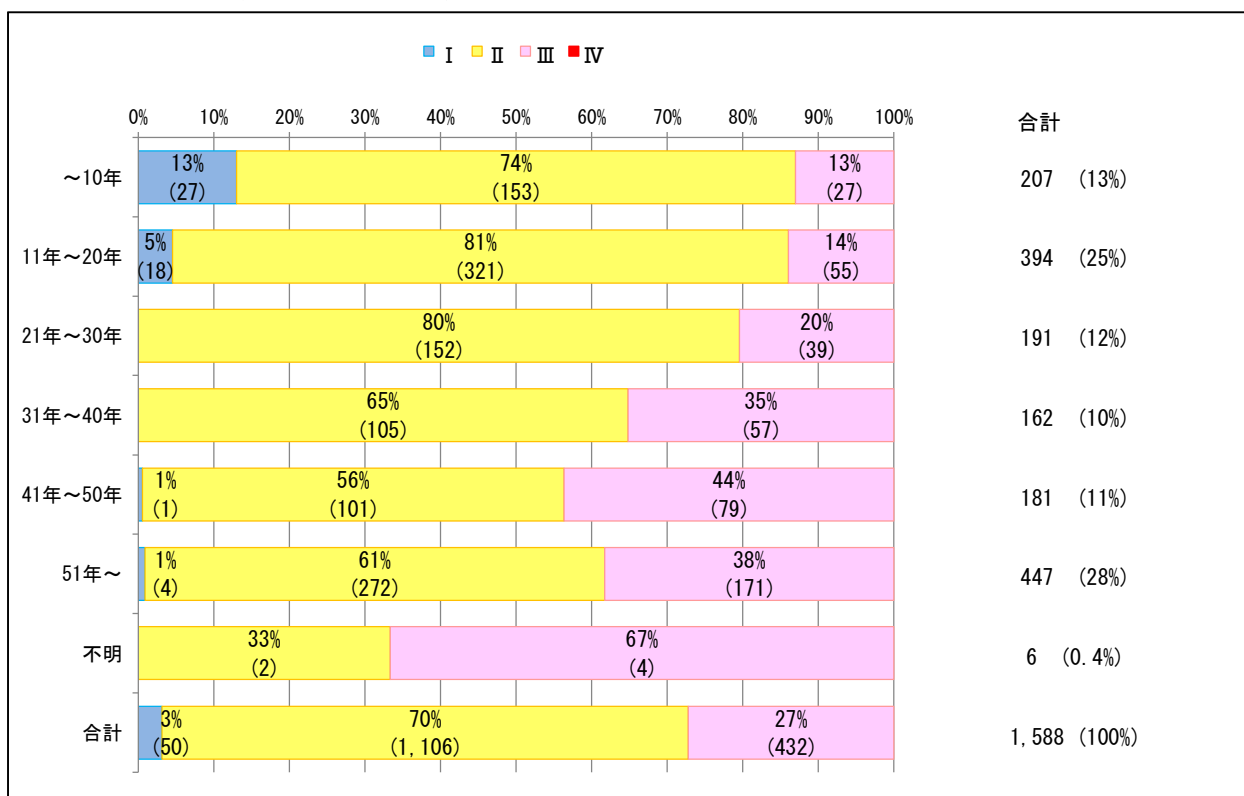
※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

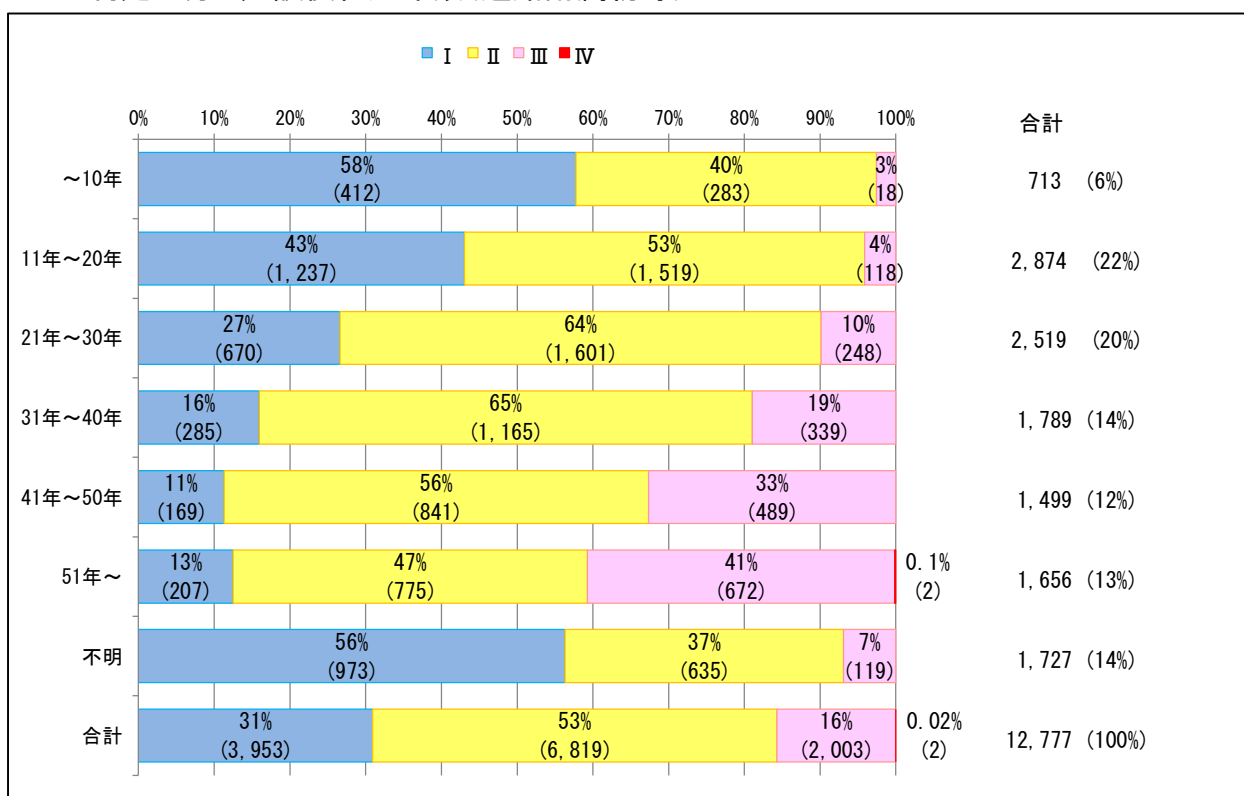
○ 判定区分と建設後経過年数(橋梁)



○ 判定区分と建設後経過年数(トンネル)



○ 判定区分と建設後経過年数(道路附属物等)



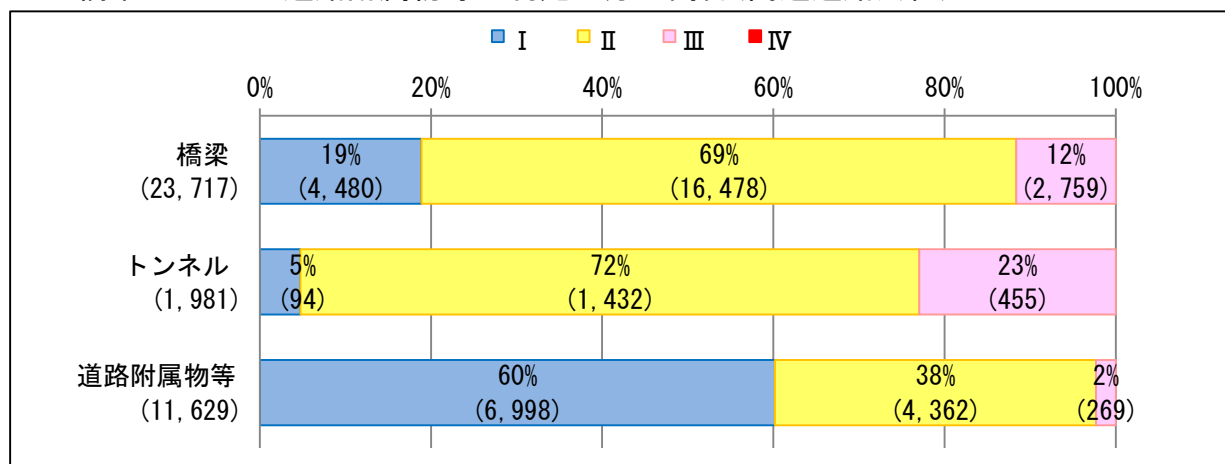
3) 高速道路会社

- 過年度の点検（2014～22年度）における判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 19%、Ⅱ 69%、Ⅲ 12%、トンネル：Ⅰ 5%、Ⅱ 72%、Ⅲ 23%、道路附属物等：Ⅰ 60%、Ⅱ 38%、Ⅲ 2%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（高速道路会社）



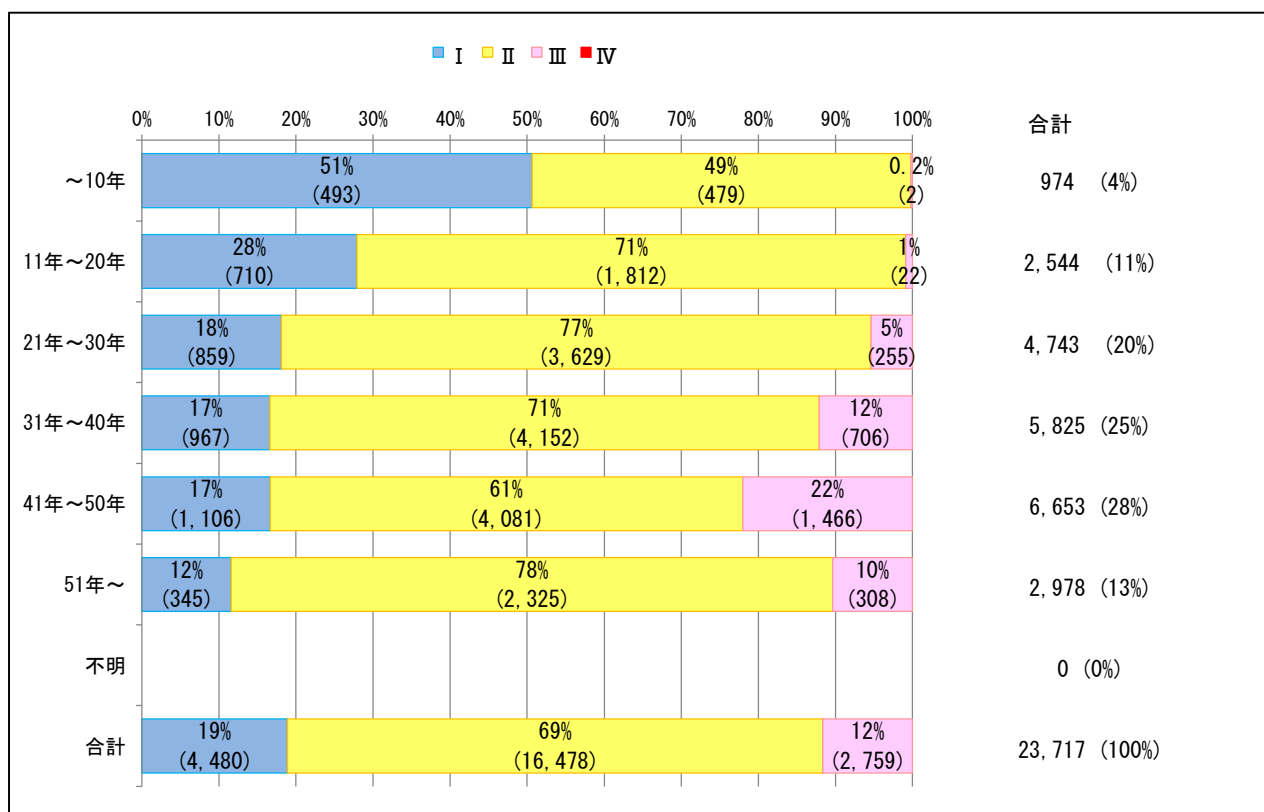
2023.3 末時点

※()内は、2023年3月末時点の施設数のうち、2014～2022年度に点検を実施した施設数の合計。

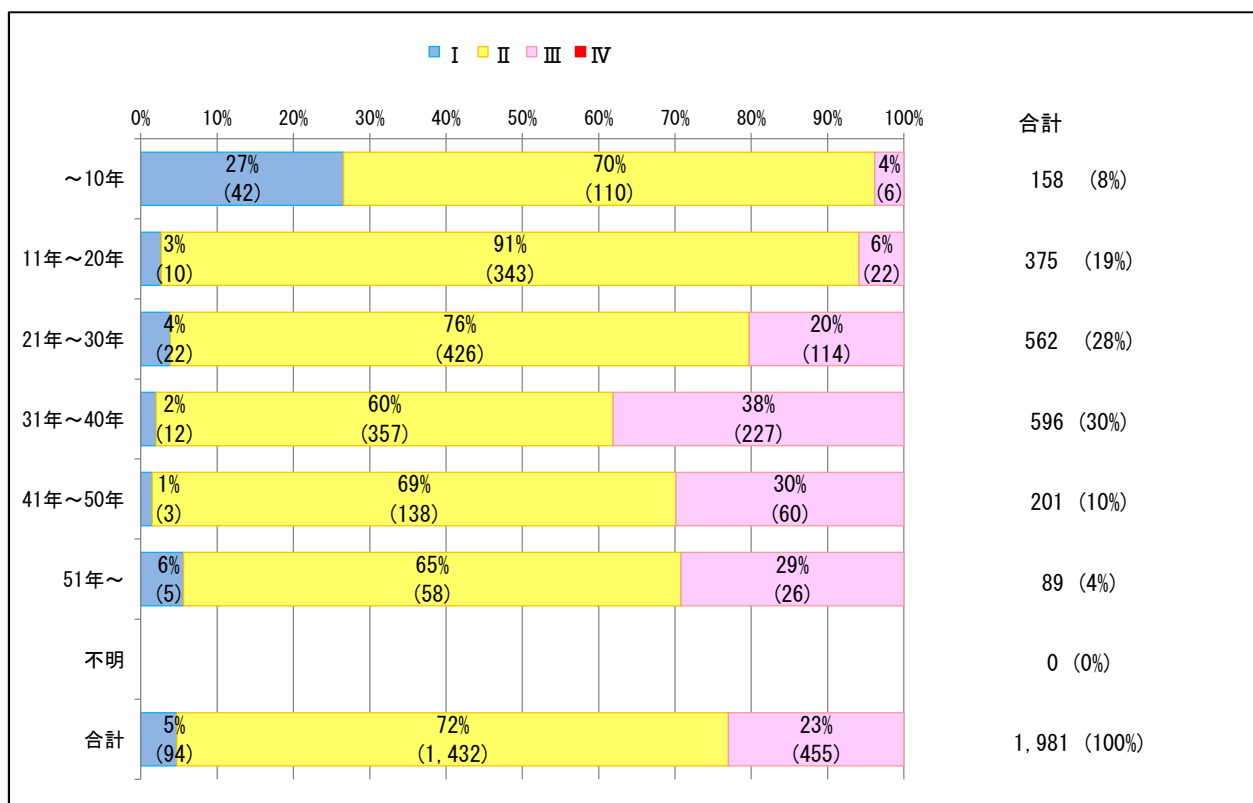
※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

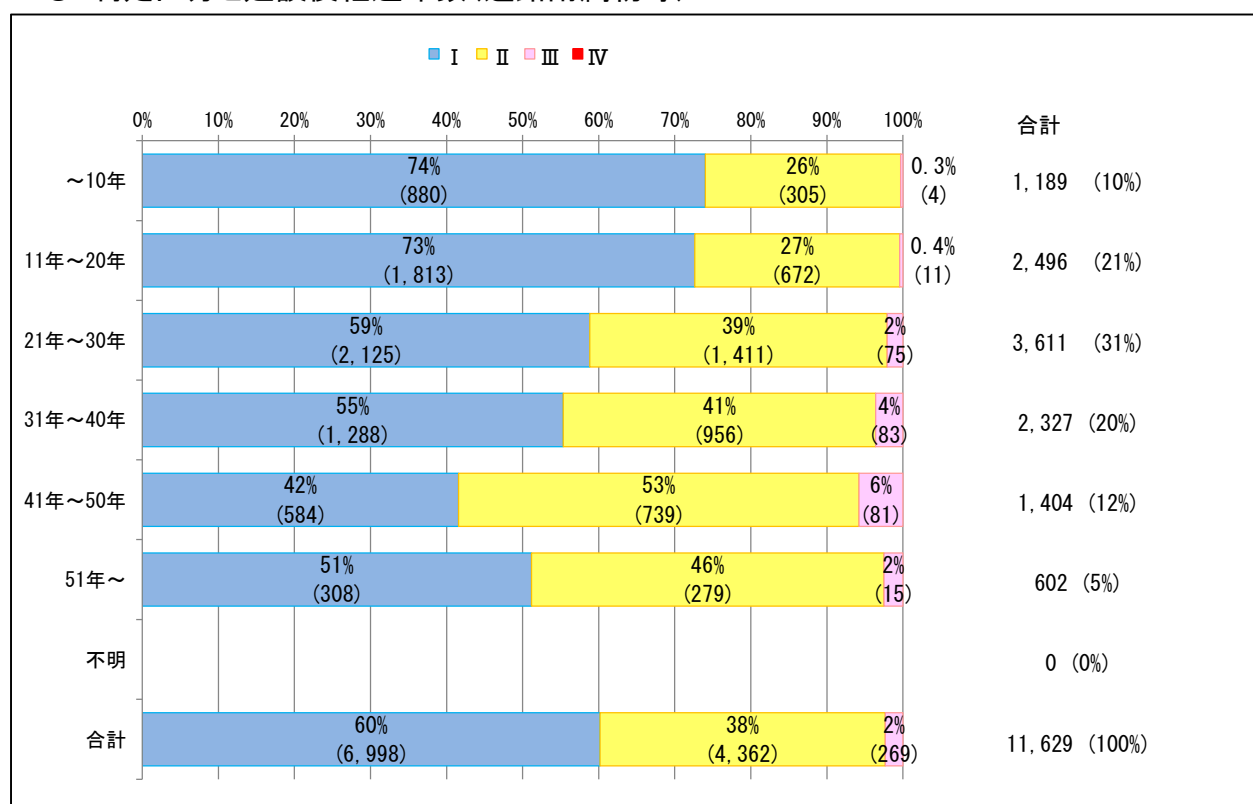
○ 判定区分と建設後経過年数（橋梁）



○ 判定区分と建設後経過年数(トンネル)



○ 判定区分と建設後経過年数(道路附属物等)



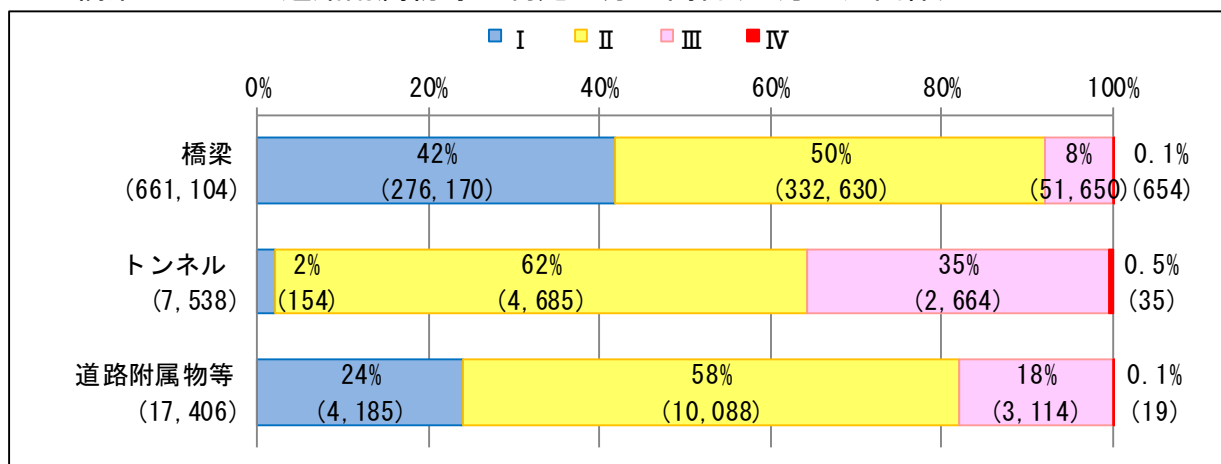
4) 地方公共団体

- 過年度の点検（2014～22年度）における判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 42%、Ⅱ 50%、Ⅲ 8%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 2%、Ⅱ 62%、Ⅲ 35%、Ⅳ 0.5%、道路附属物等：Ⅰ 24%、Ⅱ 58%、Ⅲ 18%、Ⅳ 0.1%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（地方公共団体）



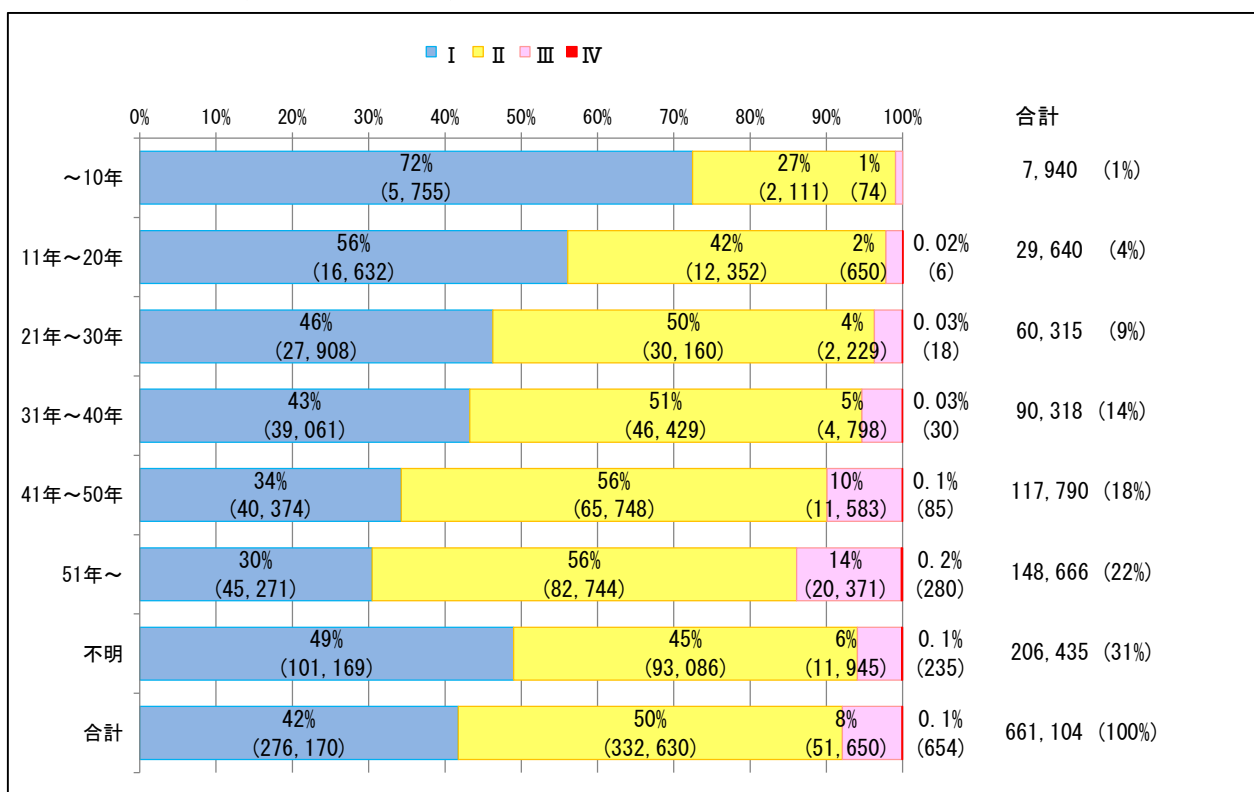
2023. 3 末時点

※()内は、2023 年 3 月末時点の施設数のうち、2014～2022 年度に点検を実施した施設数の合計。

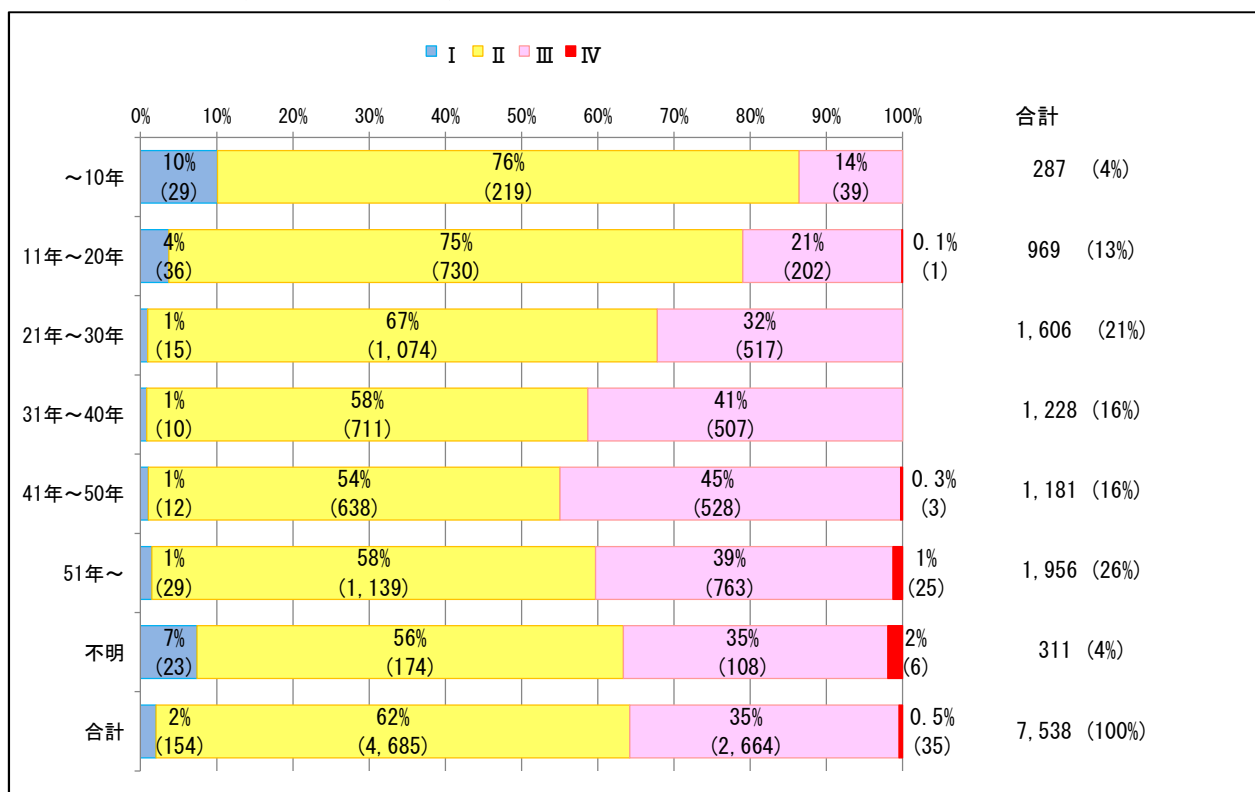
※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

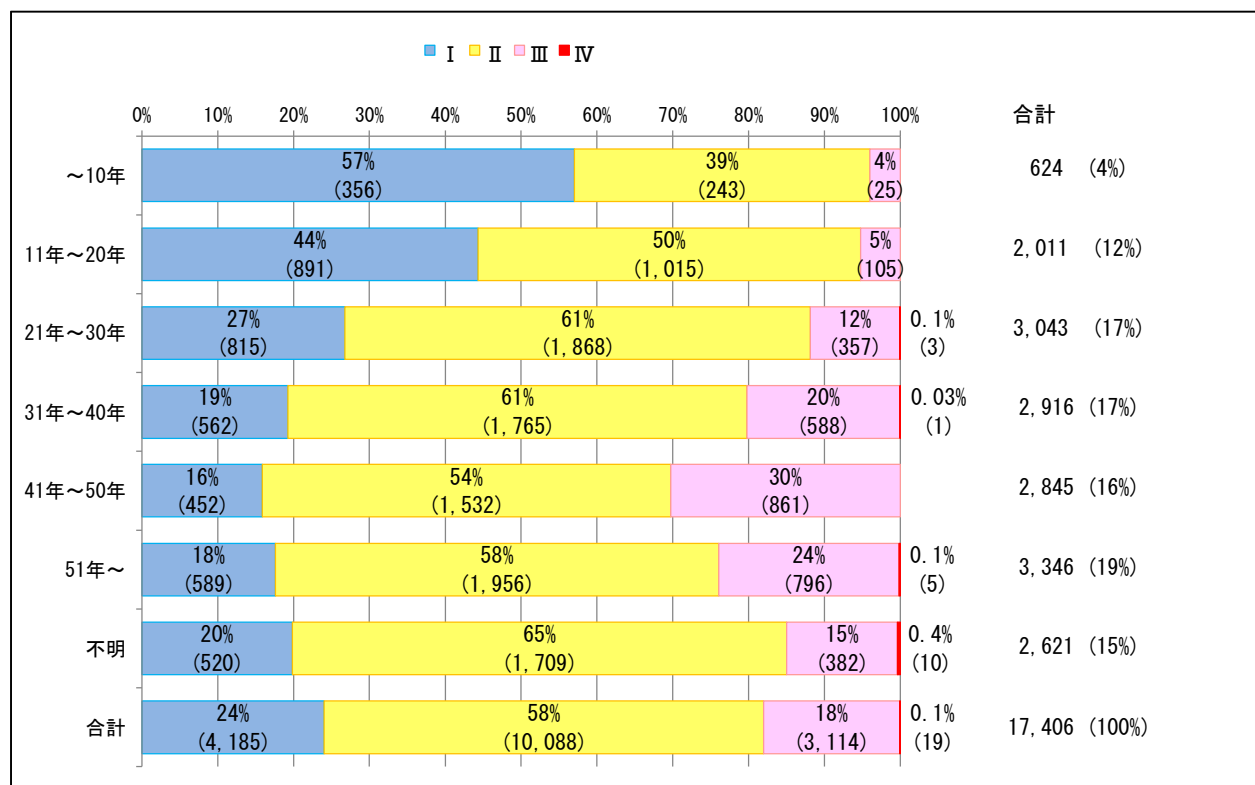
○ 判定区分と建設後経過年数（橋梁）



○ 判定区分と建設後経過年数(トンネル)



○ 判定区分と建設後経過年数(道路附属物等)



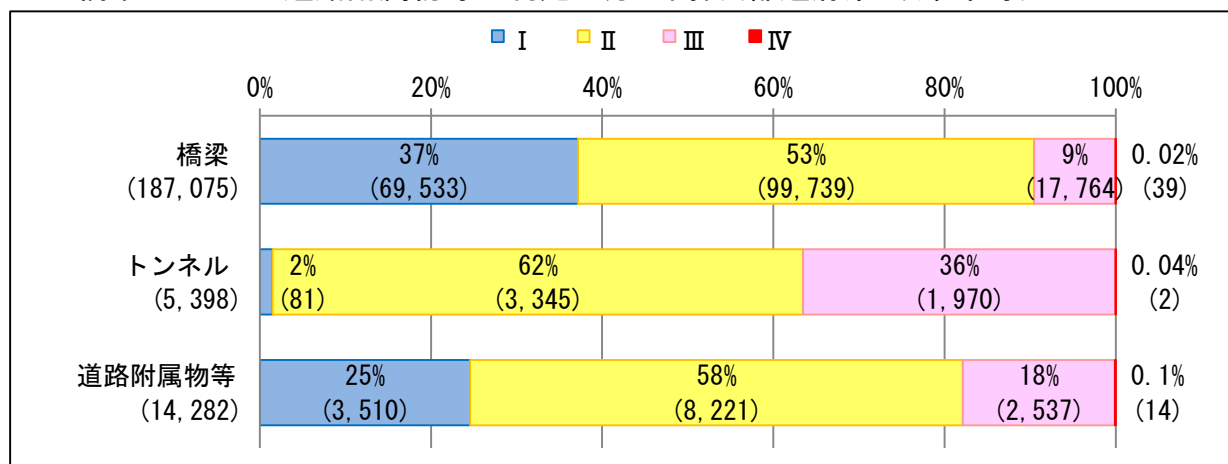
5) 都道府県・政令市等

- 過年度の点検（2014～22年度）における判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 37%、Ⅱ 53%、Ⅲ 9%、Ⅳ 0.02%、トンネル：Ⅰ 2%、Ⅱ 62%、Ⅲ 36%、Ⅳ 0.04%、道路附属物等：Ⅰ 25%、Ⅱ 58%、Ⅲ 18%、Ⅳ 0.1%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（都道府県・政令市等）



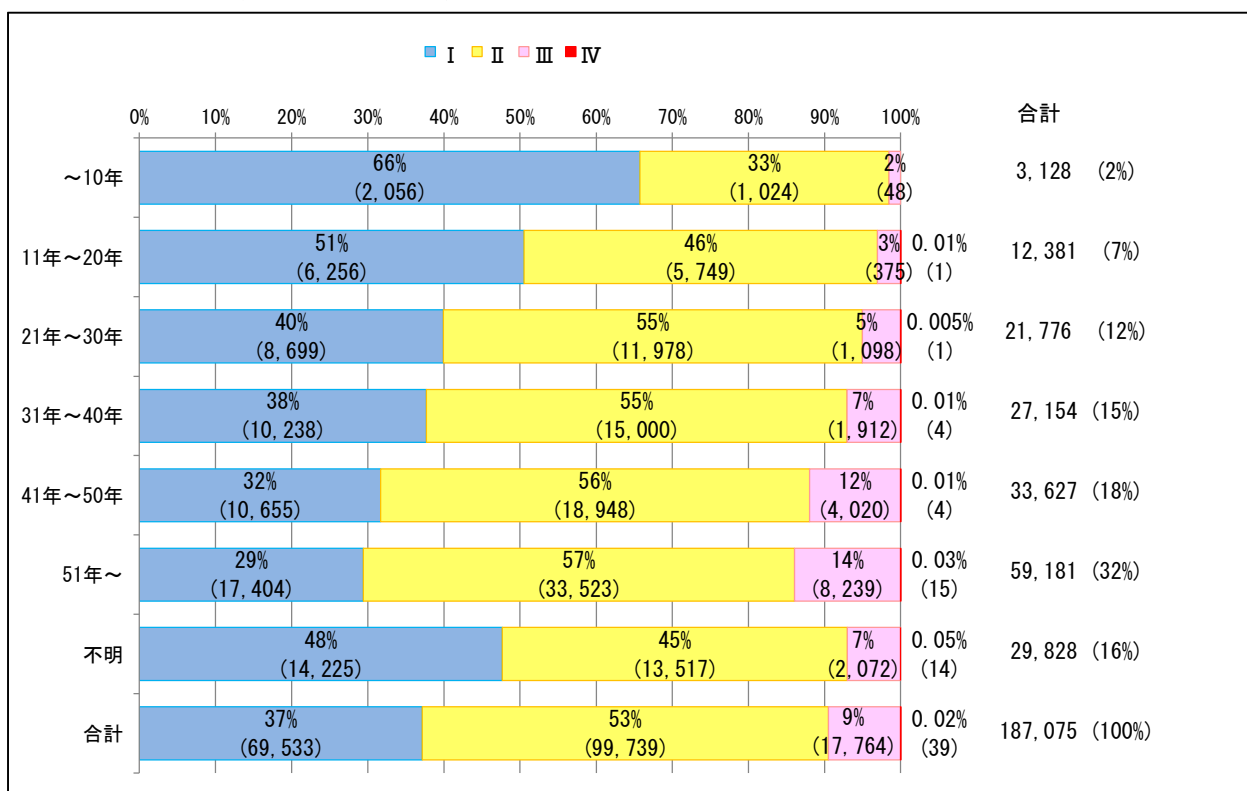
2023.3 末時点

※()内は、2023年3月末時点の施設数のうち、2014～2022年度に点検を実施した施設数の合計。

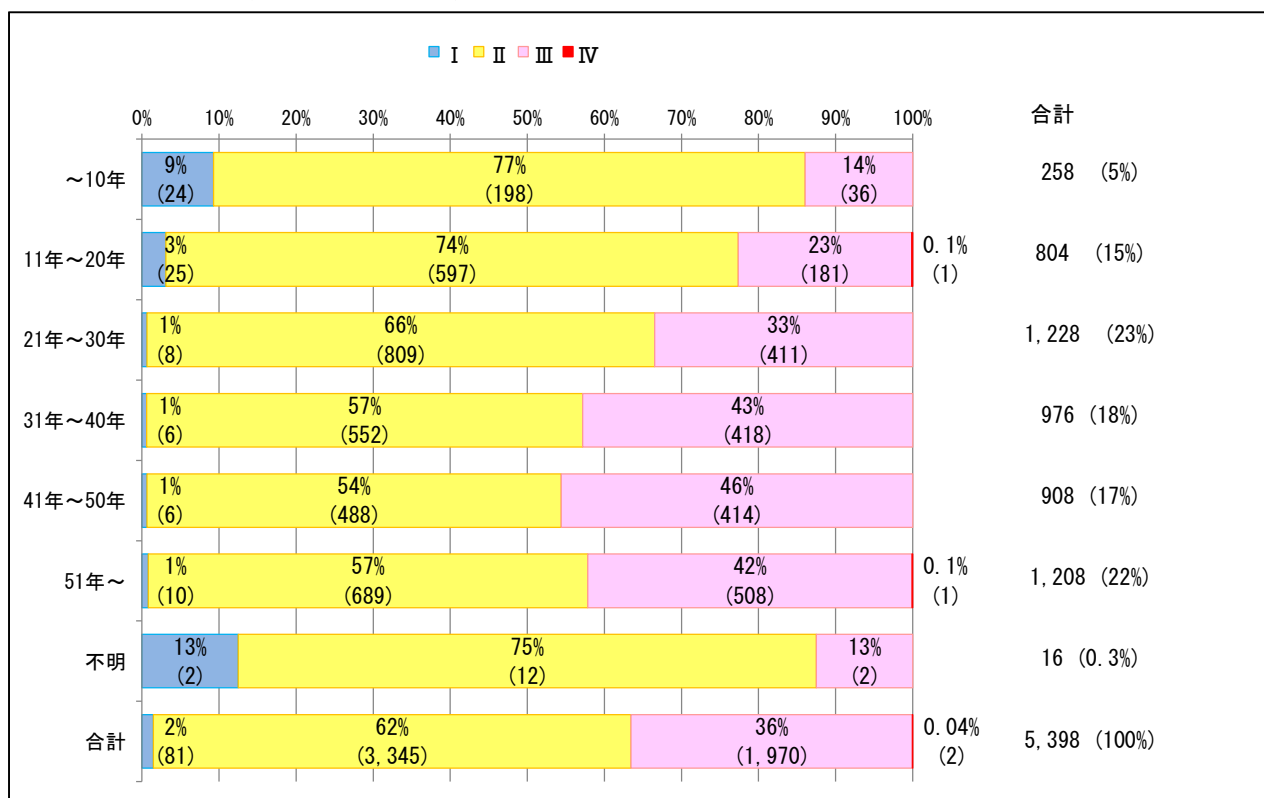
※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

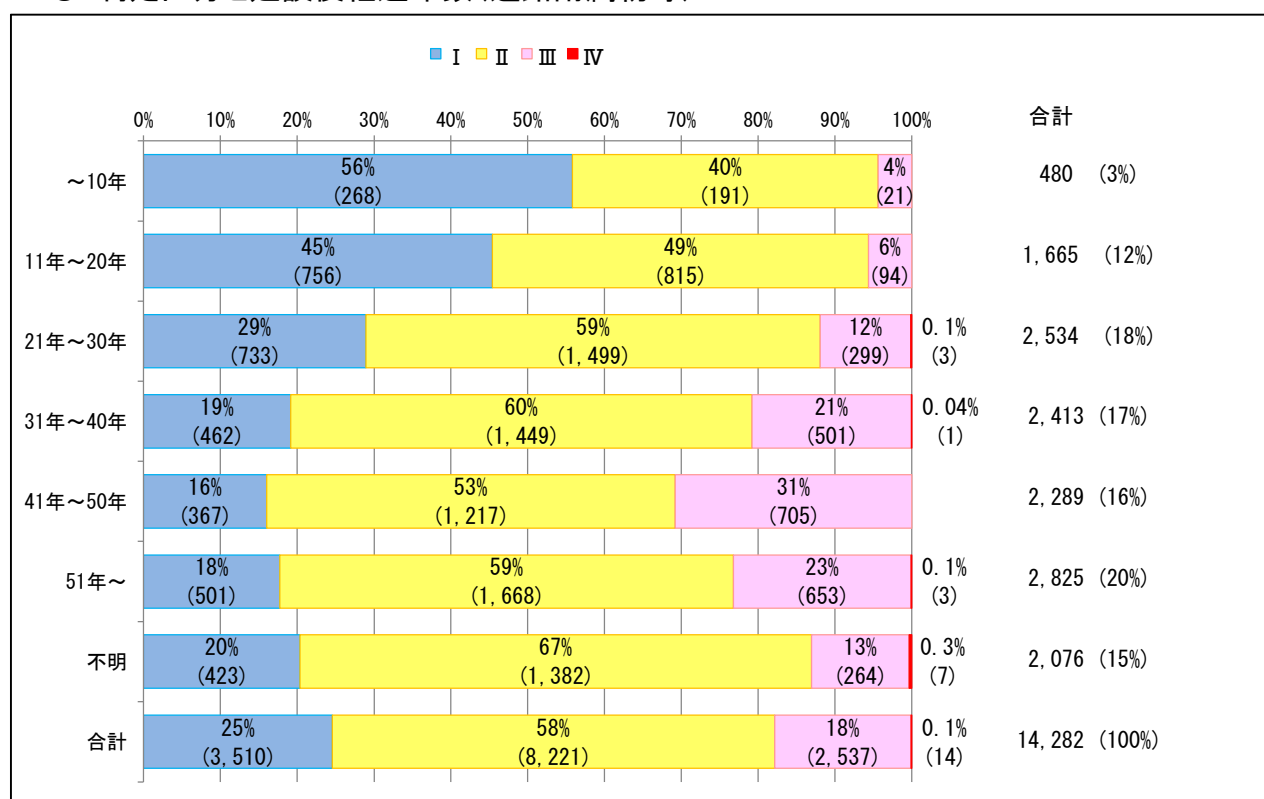
○ 判定区分と建設後経過年数（橋梁）



○ 判定区分と建設後経過年数(トンネル)



○ 判定区分と建設後経過年数(道路附属物等)



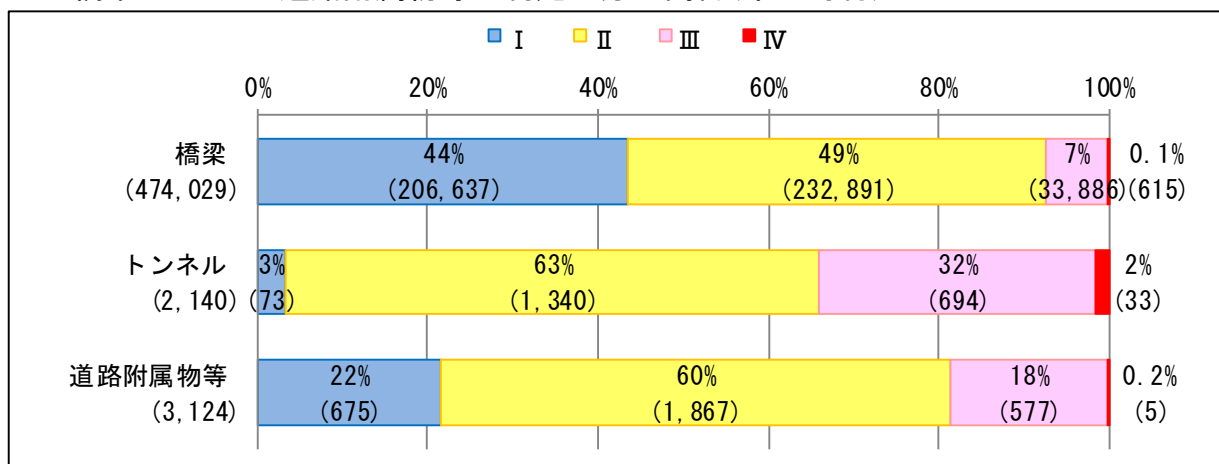
6) 市区町村

- 過年度の点検（2014～22年度）における判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 44%、Ⅱ 49%、Ⅲ 7%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 3%、Ⅱ 63%、Ⅲ 32%、Ⅳ 2%、道路附属物等：Ⅰ 22%、Ⅱ 60%、Ⅲ 18%、Ⅳ 0.2%です。

※道路附属物等の内訳は巻末資料(1)を参照。

※緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果は巻末資料(2)を参照。

○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（市区町村）



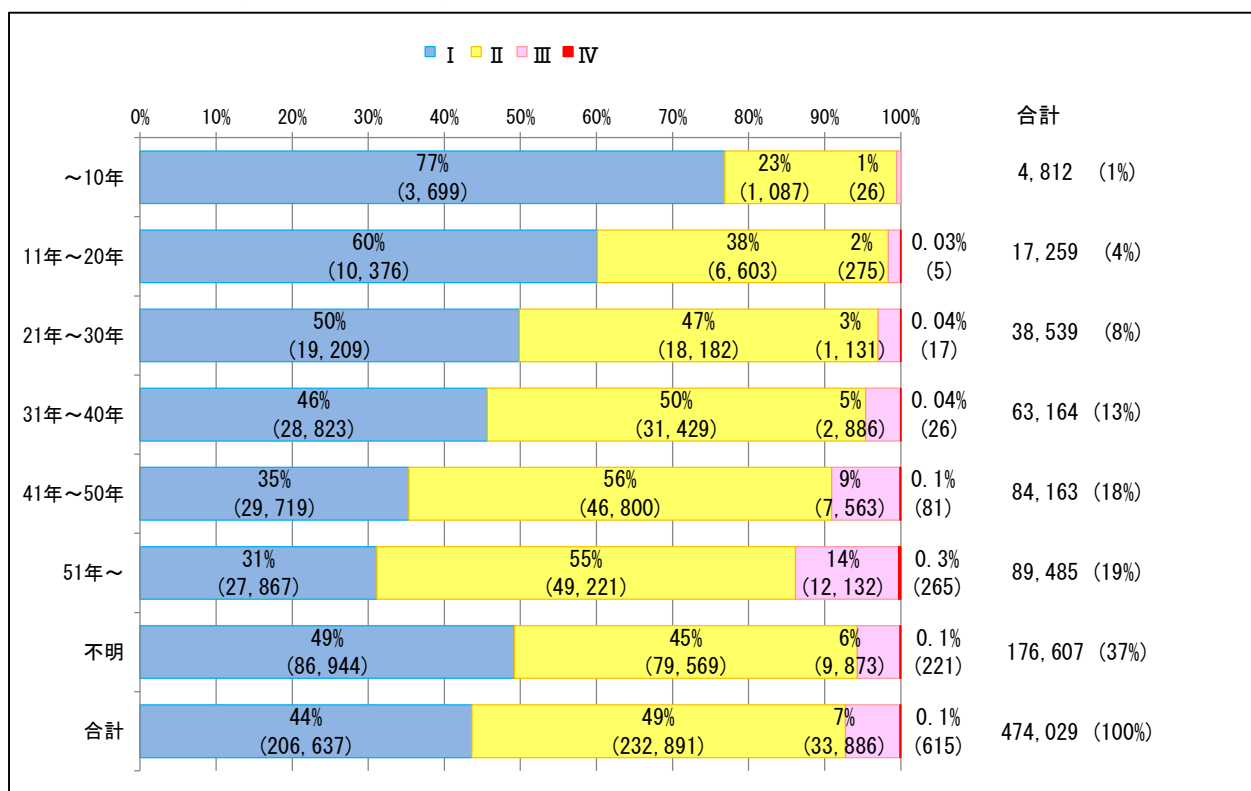
2023.3 末時点

※()内は、2023年3月末時点の施設数のうち、2014～2022年度に点検を実施した施設数の合計。

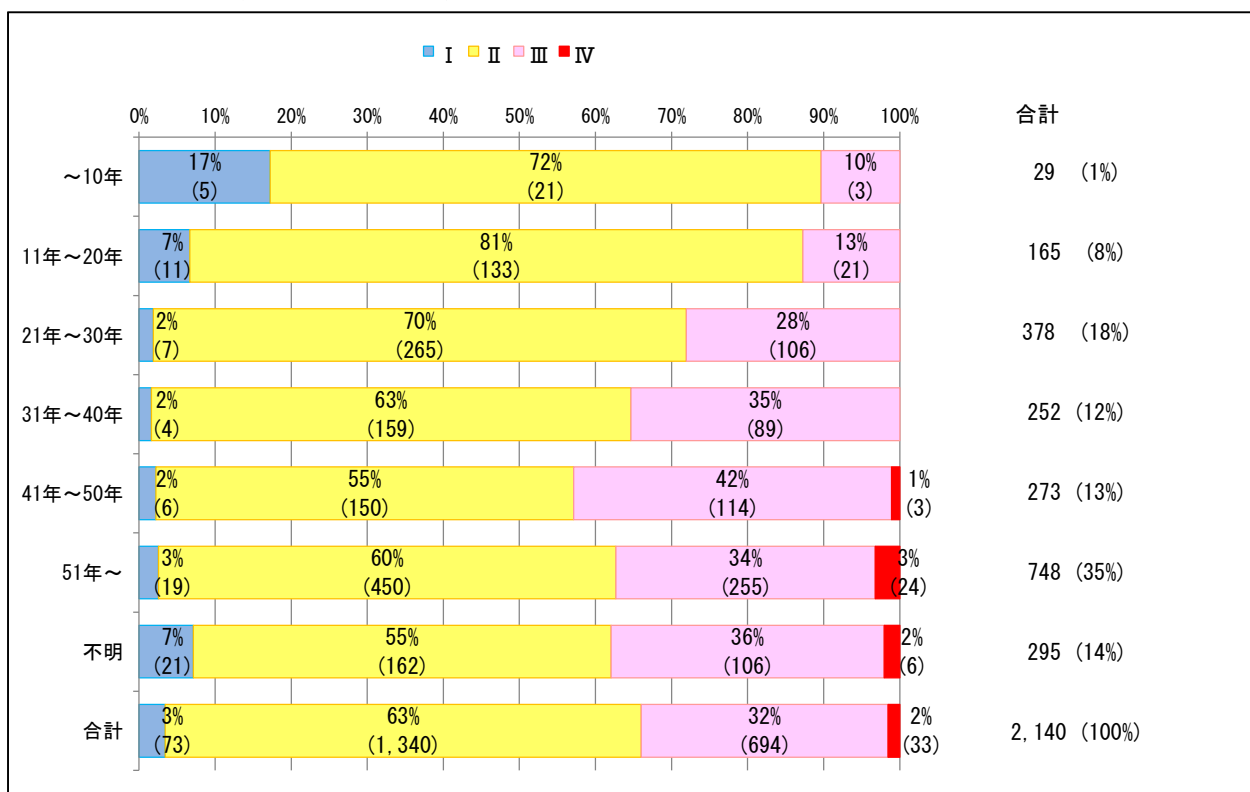
※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

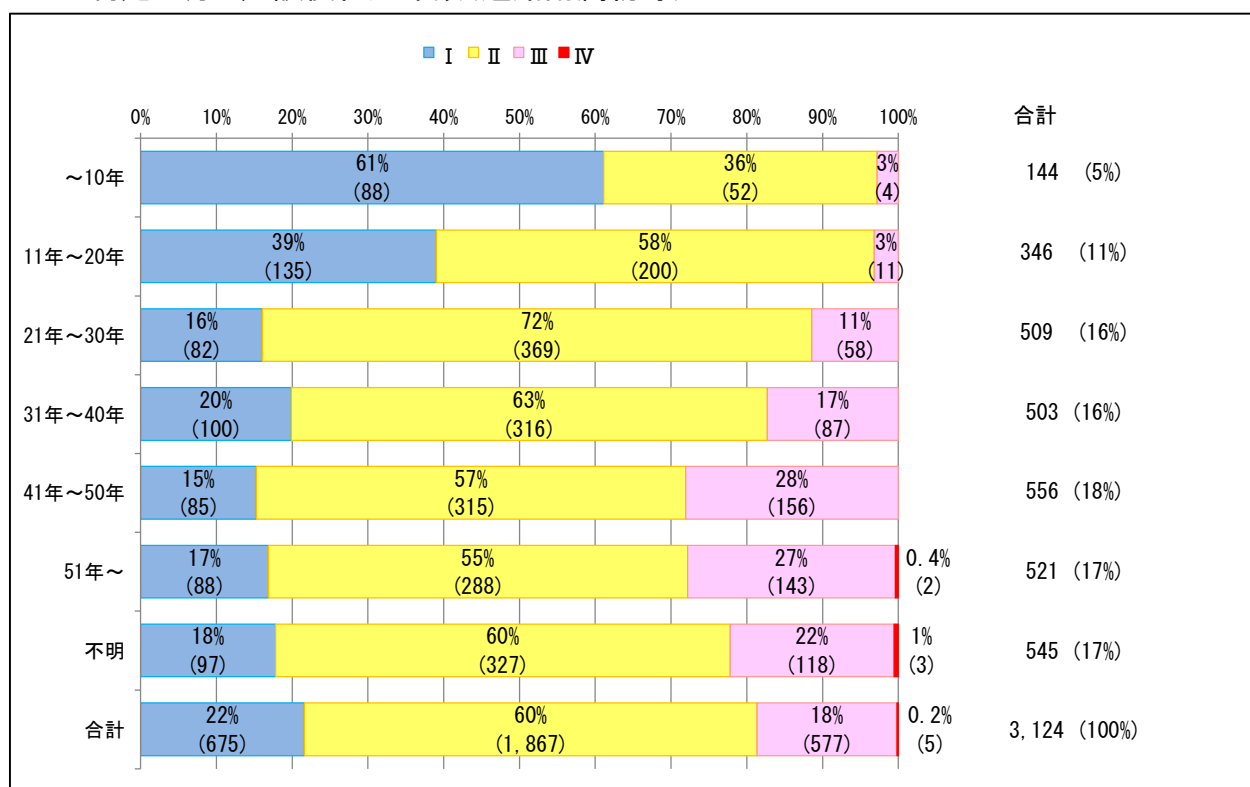
○ 判定区分と建設後経過年数（橋梁）



○ 判定区分と建設後経過年数(トンネル)



○ 判定区分と建設後経過年数(道路附属物等)



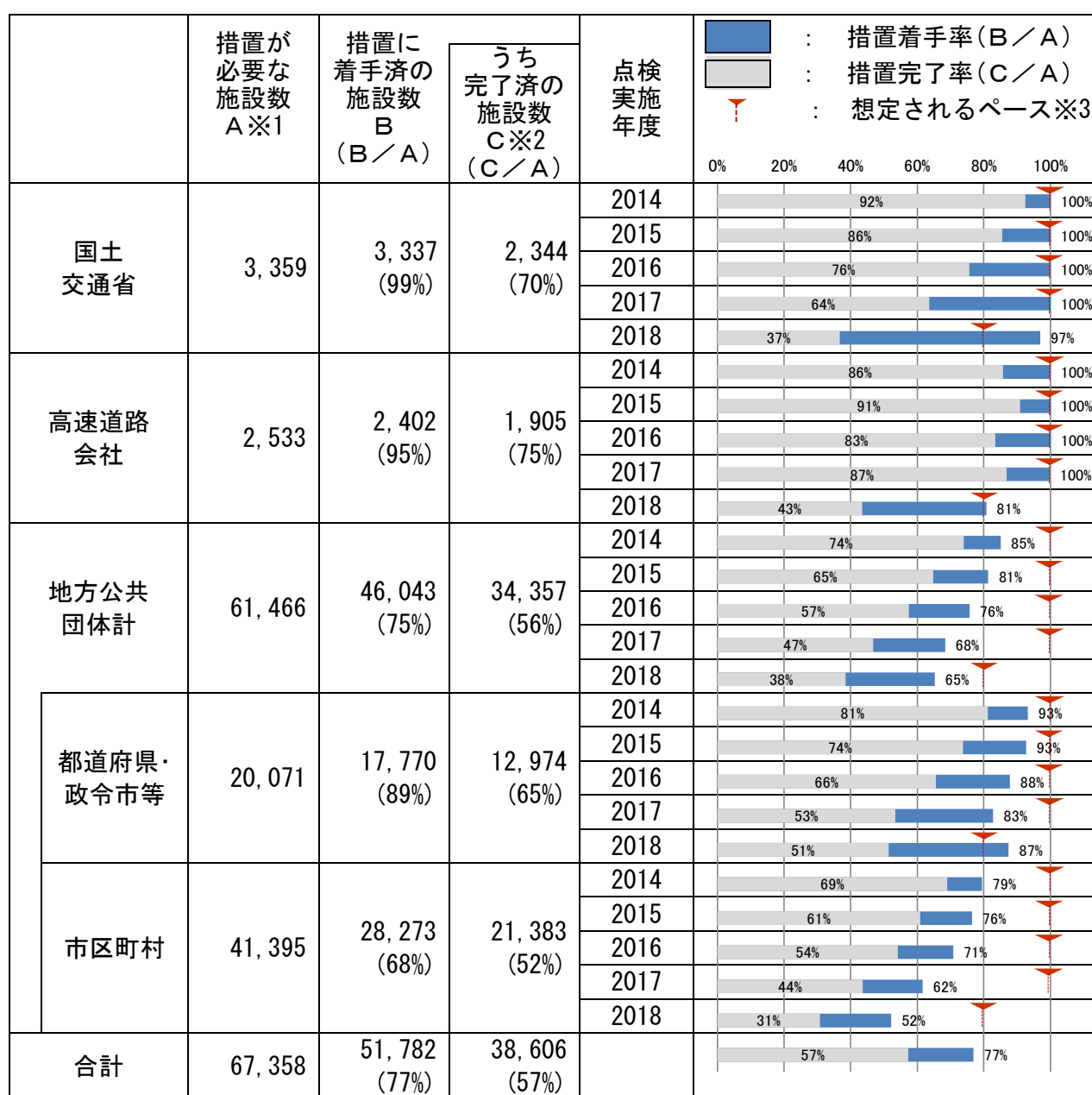
3. 判定区分Ⅲ、Ⅳの施設の修繕等措置の実施状況

(1) 1巡目点検(2014～18年度)の実施施設における修繕等措置の実施状況

① 橋梁

- 1巡目点検(2014～2018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、2022年度末時点で、国土交通省 99%、高速道路会社 95%、地方公共団体 75%です。
- 完了した割合は、国土交通省 70%、高速道路会社 75%、地方公共団体 56%です。
- 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割あります。

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」及び「通行規制・通行止」は除く。



2023.3末時点

※1: 1巡目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: 2巡目点検で再度区分Ⅲ、Ⅳと判定された施設でも、1巡目点検に対する措置が完了した施設は含む。

※3: 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。

②トンネル

- 1 巡目点検（2014～2018 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、2022 年度末時点で、国土交通省 99%、高速道路会社 99%、地方公共団体 91%です。
- 完了した割合は、国土交通省 92%、高速道路会社 93%、地方公共団体 76%です。
- 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ますが、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 割あります。

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」及び「通行規制・通行止」は除く。

	措置が必要な施設数 A※1	措置に着手済の施設数 B (B/A)	うち完了済の施設数 C※2 (C/A)	点検実施年度	: 措置着手率 (B/A) : 措置完了率 (C/A) ↓ : 想定されるペース※3					
					0%	20%	40%	60%	80%	100%
国土交通省	507	503 (99%)	467 (92%)	2014				100%		100%
				2015				97%		100%
				2016				94%		100%
				2017				95%		100%
				2018				63%		94%
高速道路会社	692	687 (99%)	644 (93%)	2014				97%		100%
				2015				98%		100%
				2016				98%		100%
				2017				89%		100%
				2018				69%		94%
地方公共団体計	3,151	2,880 (91%)	2,402 (76%)	2014				85%		93%
				2015				82%		93%
				2016				87%		98%
				2017				78%		94%
				2018				62%		83%
	2,326	2,284 (98%)	2,005 (86%)	2014				97%		100%
				2015				85%		95%
				2016				90%		99%
				2017				84%		99%
				2018				81%		97%
	825	596 (72%)	397 (48%)	2014				63%		79%
				2015				59%		73%
				2016				63%		86%
				2017				50%		73%
				2018				39%		67%
合計	4,350	4,070 (94%)	3,513 (81%)					81%		94%

2023.3 末時点

※1:1 巡目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。

※2:2 巡目点検で再度区分Ⅲ、Ⅳと判定された施設でも、1 巡目点検に対する措置が完了した施設は含む。

※3:2022 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。

③道路附属物等

- 1 巡目点検（2014～2018 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等のうち、修繕等の措置に着手した割合は、2022 年度末時点で、国土交通省 98%、高速道路会社 99%、地方公共団体 85%です。
- 完了した割合は、国土交通省 59%、高速道路会社 94%、地方公共団体 67%です。
- 判定区分Ⅲ・Ⅳである道路附属物等は次回点検まで（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 年以上経過していても措置に着手できていない道路附属物等は約 1 割あります。

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」及び「通行規制・通行止」は除く。

	措置が必要な施設数 A※1	措置に着手済の施設数 B (B/A)	うち完了済の施設数 C※2 (C/A)	点検実施年度	: 措置着手率 (B/A) : 措置完了率 (C/A) ↓ : 想定されるペース※3	
					0%	100%
国土交通省	1,609	1,577 (98%)	947 (59%)	2014	81%	100%
				2015	68%	100%
				2016	65%	100%
				2017	58%	100%
				2018	31%	91%
高速道路会社	391	387 (99%)	367 (94%)	2014	94%	100%
				2015	96%	100%
				2016	95%	100%
				2017	98%	100%
				2018	84%	94%
地方公共団体計	3,814	3,252 (85%)	2,543 (67%)	2014	85%	96%
				2015	59%	78%
				2016	70%	87%
				2017	69%	90%
				2018	57%	80%
	都道府県・政令市等	3,154	2,751 (87%)	2014	88%	98%
				2015	57%	77%
				2016	72%	90%
				2017	72%	92%
				2018	61%	84%
	市区町村	660	501 (76%)	2014	77%	90%
				2015	74%	83%
				2016	54%	69%
				2017	50%	79%
				2018	44%	63%
合計	5,814	5,216 (90%)	3,857 (66%)		66%	90%

2023.3 末時点

※1:1 巡目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。

※2:2 巡目点検で再度区分Ⅲ、Ⅳと判定された施設でも、1 巡目点検に対する措置が完了した施設は含む。

※3:2022 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。

(2) 2巡目点検(2019～22 年度)の実施施設における修繕等措置の実施状況

① 橋梁

- 2巡目点検(2019～2022 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、2022 年度末時点で、国土交通省 55%、高速道路会社 41%、地方公共団体 42%です。
- 完了した割合は、国土交通省 11%、高速道路会社 13%、地方公共団体 15%です。

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」及び「通行規制・通行止」は除く。

	措置が必要な施設数 A※1	措置に着手済の施設数 B (B/A)	うち完了済の施設数 C (C/A)	点検実施年度	: 措置着手率(B/A) : 措置完了率(C/A) : 想定されるペース※2		0% 20% 40% 60% 80% 100%				
国土交通省	3,112	1,703 (55%)	342 (11%)	2019		22%				84%	
				2020		12%				67%	
				2021		7%				47%	
				2022		2%				21%	
高速道路会社	2,207	915 (41%)	284 (13%)	2019		26%				65%	
				2020		15%				52%	
				2021		8%				33%	
				2022		3%				18%	
地方公共団体計	42,683	17,780 (42%)	6,571 (15%)	2019		29%				58%	
				2020		21%				54%	
				2021		9%				38%	
				2022		3%				15%	
	14,306	7,475 (52%)	2,456 (17%)	2019		33%				69%	
				2020		23%				68%	
				2021		10%				49%	
				2022		4%				22%	
	28,377	10,305 (36%)	4,115 (15%)	2019		27%				52%	
				2020		20%				48%	
				2021		9%				33%	
				2022		2%				12%	
合計	48,002	20,398 (42%)	7,197 (15%)			15%				42%	

2023. 3 末時点

※1: 2巡目(2019 年度～2022 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: 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。

②トンネル

- 2巡目点検（2019～2022 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修繕等の措置に着手した割合は、2022 年度末時点で、国土交通省 64%、高速道路会社 51%、地方公共団体 61%です。

- 完了した割合は、国土交通省 15%、高速道路会社 22%、地方公共団体 26%です。

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」及び「通行規制・通行止」は除く。

	措置が必要な施設数 A※1	措置に着手済の施設数 B (B/A)	うち完了済の施設数 C (C/A)	点検実施年度	 : 措置着手率(B/A) : 措置完了率(C/A) : 想定されるペース※2	
					0%	100%
国土交通省	363	233 (64%)	56 (15%)	2019	26%	93%
				2020	19%	77%
				2021	10%	57%
				2022	1%	14%
高速道路会社	342	174 (51%)	76 (22%)	2019	31%	77%
				2020	33%	63%
				2021	23%	51%
				2022	7%	21%
地方公共団体計	1,759	1,067 (61%)	458 (26%)	2019	56%	85%
				2020	30%	79%
				2021	21%	57%
				2022	5%	27%
	都道府県・政令市等	960 (66%)	424 (29%)	2019	62%	92%
				2020	32%	82%
				2021	22%	60%
				2022	6%	30%
市区町村	298	107 (36%)	34 (11%)	2019	28%	57%
				2020	14%	51%
				2021	9%	36%
				2022	1%	16%
合計	2,464	1,474 (60%)	590 (24%)		24%	60%

2023.3 末時点

※1: 2巡目（2019 年度～2022 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: 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。

③道路附属物等

- 2巡目点検（2019～2022 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等の修繕等の措置に着手した割合は、2022 年度末時点で、国土交通省 53%、高速道路会社 52%、地方公共団体 53%です。
- 完了した割合は、国土交通省 11%、高速道路会社 40%、地方公共団体 20%です。

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」及び「通行規制・通行止」は除く。

	措置が必要な施設数 A※1	措置に着手済の施設数 B (B/A)	うち完了済の施設数 C (C/A)	点検実施年度	: 措置着手率(B/A) : 措置完了率(C/A) : 想定されるペース※2	
					0%	100%
国土交通省	1,637	861 (53%)	188 (11%)	2019	21%	77%
				2020	18%	67%
				2021	9%	52%
				2022	2%	26%
高速道路会社	211	110 (52%)	84 (40%)	2019	80%	91%
				2020	41%	57%
				2021	34%	46%
				2022	2%	10%
地方公共団体計	2,053	1,097 (53%)	412 (20%)	2019	39%	82%
				2020	24%	66%
				2021	12%	46%
				2022	3%	16%
	都道府県・政令市等	923 (55%)	345 (20%)	2019	38%	82%
				2020	23%	69%
				2021	15%	49%
				2022	4%	14%
	市区町村	174 (48%)	67 (18%)	2019	46%	84%
				2020	25%	52%
				2021	1%	34%
				2022	2%	21%
合計	3,901	2,068 (53%)	684 (18%)		18%	53%

2023.3 末時点

※1: 2巡目（2019 年度～2022 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: 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。

(3) 過年度の点検(2014～22年度)の実施施設における修繕等措置の実施状況

① 橋梁

- 過年度の点検(2014～2022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、2022年度末時点で、国土交通省 62%、高速道路会社 50%、地方公共団体 46%です。
- 完了した割合は、国土交通省 15%、高速道路会社 19%、地方公共団体 19%です。

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」及び「通行規制・通行止」は除く。

※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

管理者	措置が必要な 施設数 A※1	措置に着手済の 施設数 B		未着手 施設数 (A－B)
		(B／A)	うち完了 C (C／A)	
国土交通省	3,825	2,383 (62%)	562 (15%)	1,442 (38%)
高速道路会社	2,759	1,377 (50%)	537 (19%)	1,382 (50%)
地方公共団体	52,304	23,948 (46%)	10,054 (19%)	28,356 (54%)
都道府県・ 政令市等	17,803	10,420 (59%)	4,104 (23%)	7,383 (41%)
市区町村	34,501	13,528 (39%)	5,950 (17%)	20,973 (61%)
合計	58,888	27,708 (47%)	11,153 (19%)	31,180 (53%)

2023.3 末時点

※1:2022 年度末時点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トンネル

- 過年度の点検（2014～2022 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、2022 年度末時点で、国土交通省 69%、高速道路会社 62%、地方公共団体 68%です。
- 完了した割合は、国土交通省 21%、高速道路会社 33%、地方公共団体 37%です。

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」及び「通行規制・通行止」は除く。

※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

管理者	措置が必要な 施設数 A※1	措置に着手済の 施設数 B		未着手 施設数 (A－B)
		(B／A)	うち完了 C (C／A)	
国土交通省	432	296 (69%)	92 (21%)	136 (31%)
高速道路会社	455	283 (62%)	152 (33%)	172 (38%)
地方公共団体	2, 699	1, 834 (68%)	1, 007 (37%)	865 (32%)
都道府県・ 政令市等	1, 972	1, 451 (74%)	817 (41%)	521 (26%)
市区町村	727	383 (53%)	190 (26%)	344 (47%)
合計	3, 586	2, 413 (67%)	1, 251 (35%)	1, 173 (33%)

2023. 3 末時点

※1: 2022 年度末時点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。

③道路附属物等

- 過年度の点検（2014～2022 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等のうち、修繕等の措置に着手した割合は、2022 年度末時点で、国土交通省 59%、高速道路会社 61%、地方公共団体 62%です。

- 完了した割合は、国土交通省 16%、高速道路会社 49%、地方公共団体 31%です。

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」及び「通行規制・通行止」は除く。

※複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

管理者	措置が必要な 施設数 A※1	措置に着手済の 施設数 B		未着手 施設数 (A－B)
		(B／A)	うち完了 C (C／A)	
国土交通省	2,005	1,190 (59%)	328 (16%)	815 (41%)
高速道路会社	269	164 (61%)	131 (49%)	105 (39%)
地方公共団体	3,133	1,939 (62%)	961 (31%)	1,194 (38%)
都道府県・ 政令市等	2,551	1,631 (64%)	805 (32%)	920 (36%)
市区町村	582	308 (53%)	156 (27%)	274 (47%)
合計	5,407	3,293 (61%)	1,420 (26%)	2,114 (39%)

2023.3 末時点

※1:2022 年度末時点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。

(4) 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公開。

(5) 全国道路施設点検データベース(損傷マップ)

- 老朽化対策のさらなる見える化を図るため、「全国道路施設点検データベース～損傷マップ～」にて橋梁、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公開中。

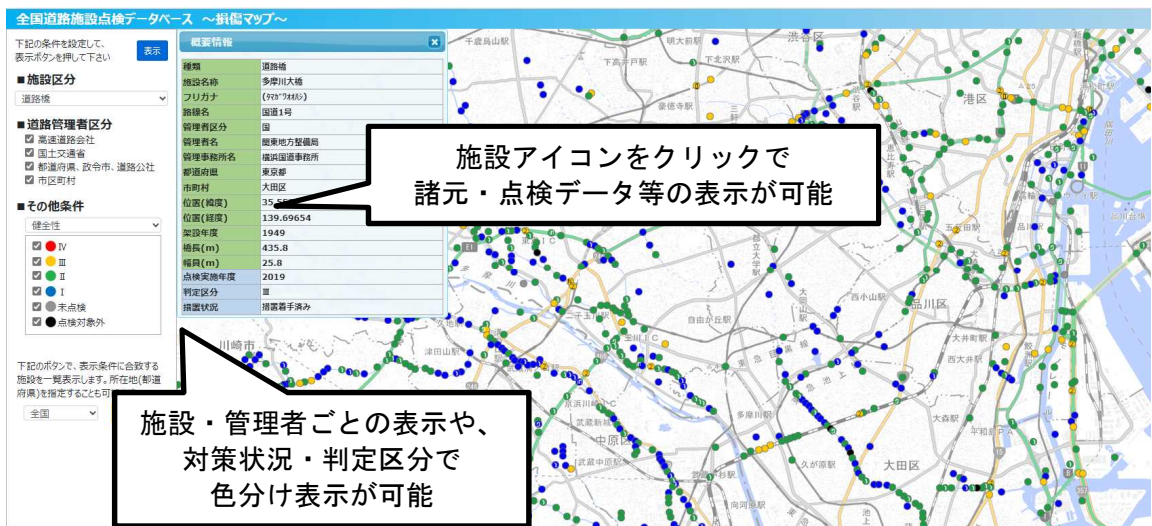
<https://road-structures-map.mlit.go.jp/>

- データについては順次更新を行い 2022 年度末時点のデータも今後公開予定。
- より詳細な点検データ等については、「全国道路施設点検データベース」により有料公開を行っており、研究機関や民間企業等による技術開発の促進による維持管理の効率化・高度化を目指しています。

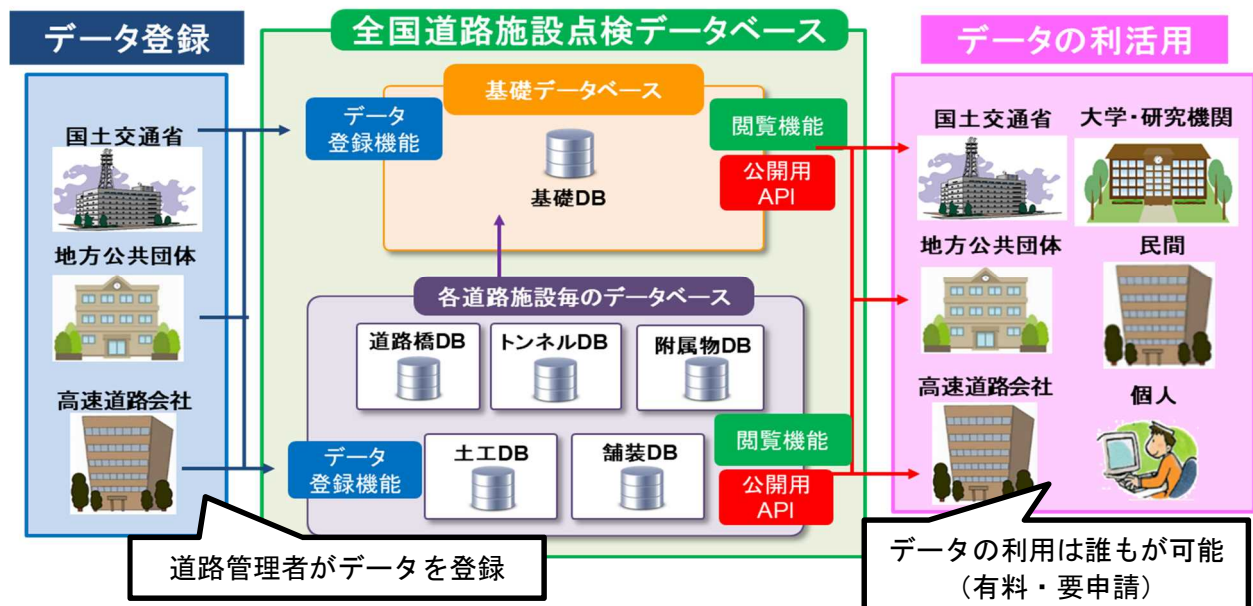
<https://road-structures-db.mlit.go.jp/>



○ 全国道路施設点検データベース～損傷マップ～（閲覧画面）



○ 全国道路施設点検データベース(イメージ)

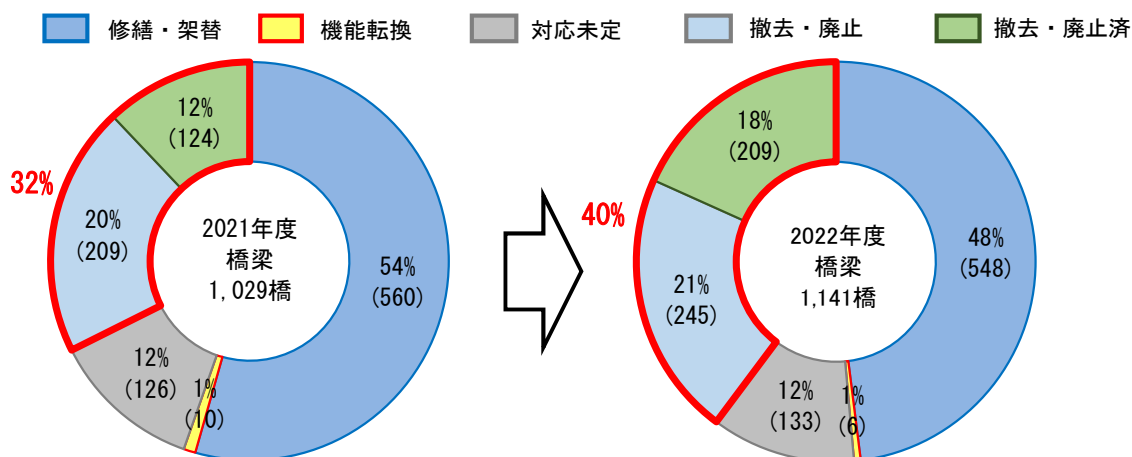


(6) 判定区分Ⅳの施設の措置状況

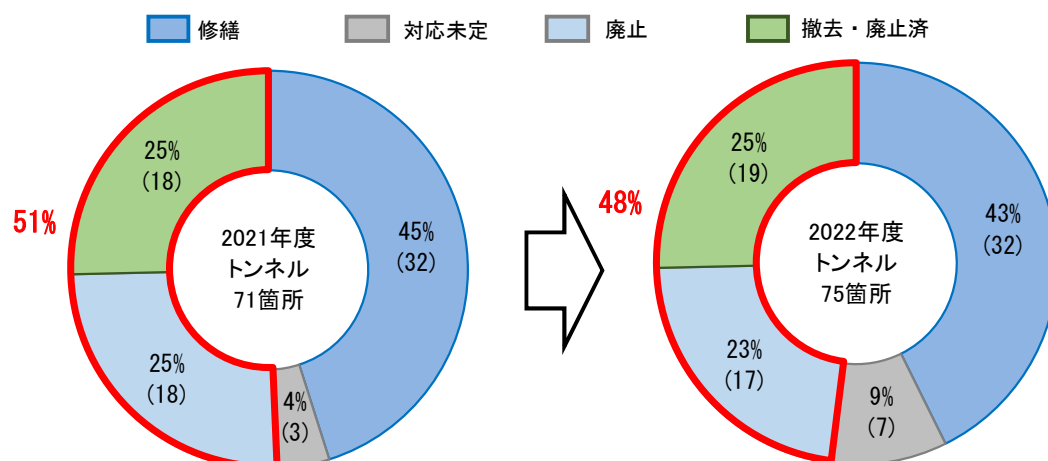
- 2022 年度末までに緊急に措置を講ずべき状態（区分Ⅳ）と判定された施設の措置状況のうち、撤去・廃止の割合は、2022 年度末時点で、橋梁：40%、トンネル：48%、道路附属物等：33%です。

※道路管理者毎の内訳及びⅣ判定の施設リストは巻末資料(3)を参照。

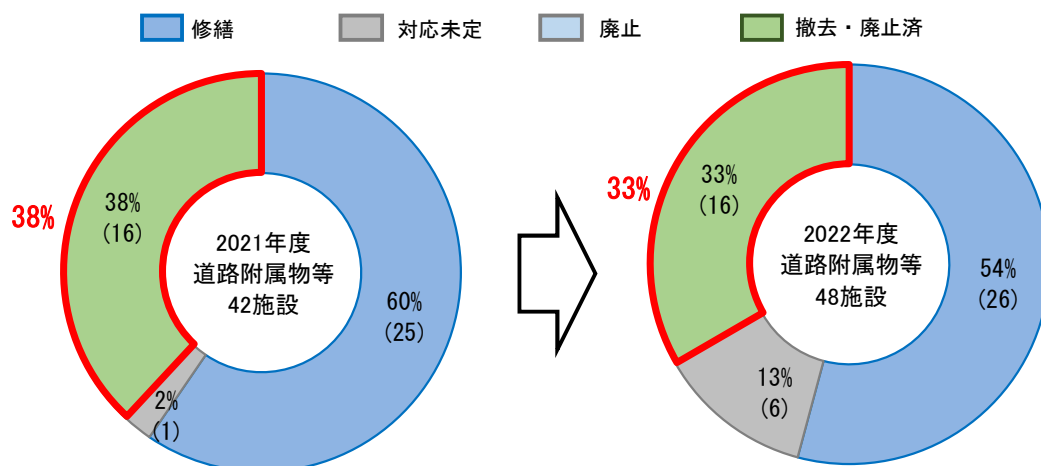
○ 判定区分Ⅳの橋梁の措置状況（完了済・予定のものを含む）



○ 判定区分Ⅳのトンネルの措置状況（完了済・予定のものを含む）



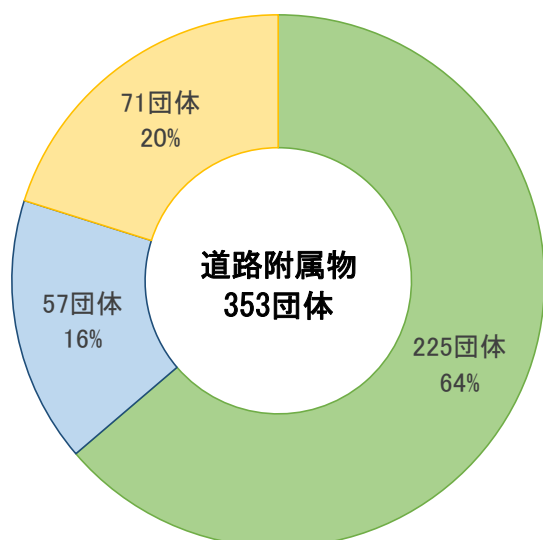
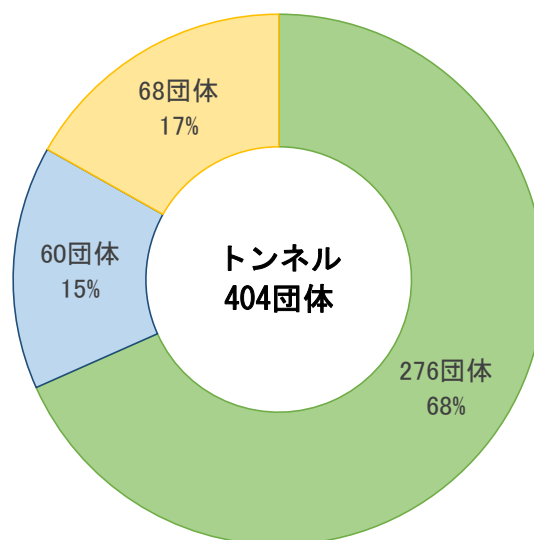
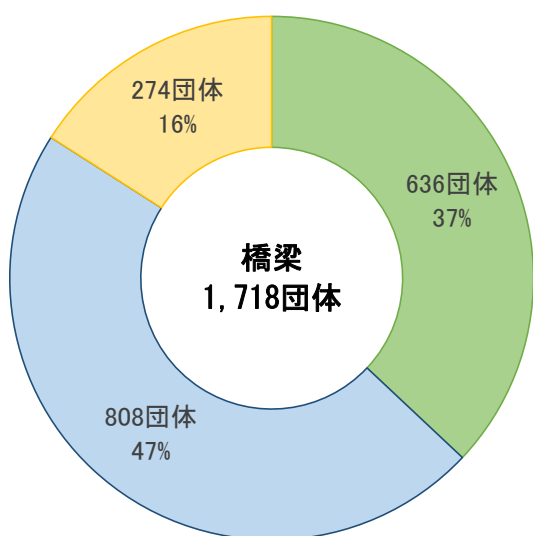
○ 判定区分Ⅳの道路附属物等の措置状況（完了済・予定のものを含む）



4. 地方公共団体の修繕等措置状況

(1) 1巡目点検(2014～18 年度)の実施施設における地方公共団体の修繕等措置の着手状況

- 1巡目点検（2014～2018 年度）において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）と判定された橋梁に着手した割合は、地方公共団体によって差があり、1巡目点検で区分Ⅲ又はⅣと判定された施設を管理している1,718団体のうち、
- ・ 着手率 100%の地方公共団体が 636 団体（37%）ある一方で、
 - ・ 着手率 50%以上 100%未満が 808 団体（47%）
 - ・ 着手率 50%未満が 274 団体（16%）
- であり、地方公共団体によって差がでてきている。



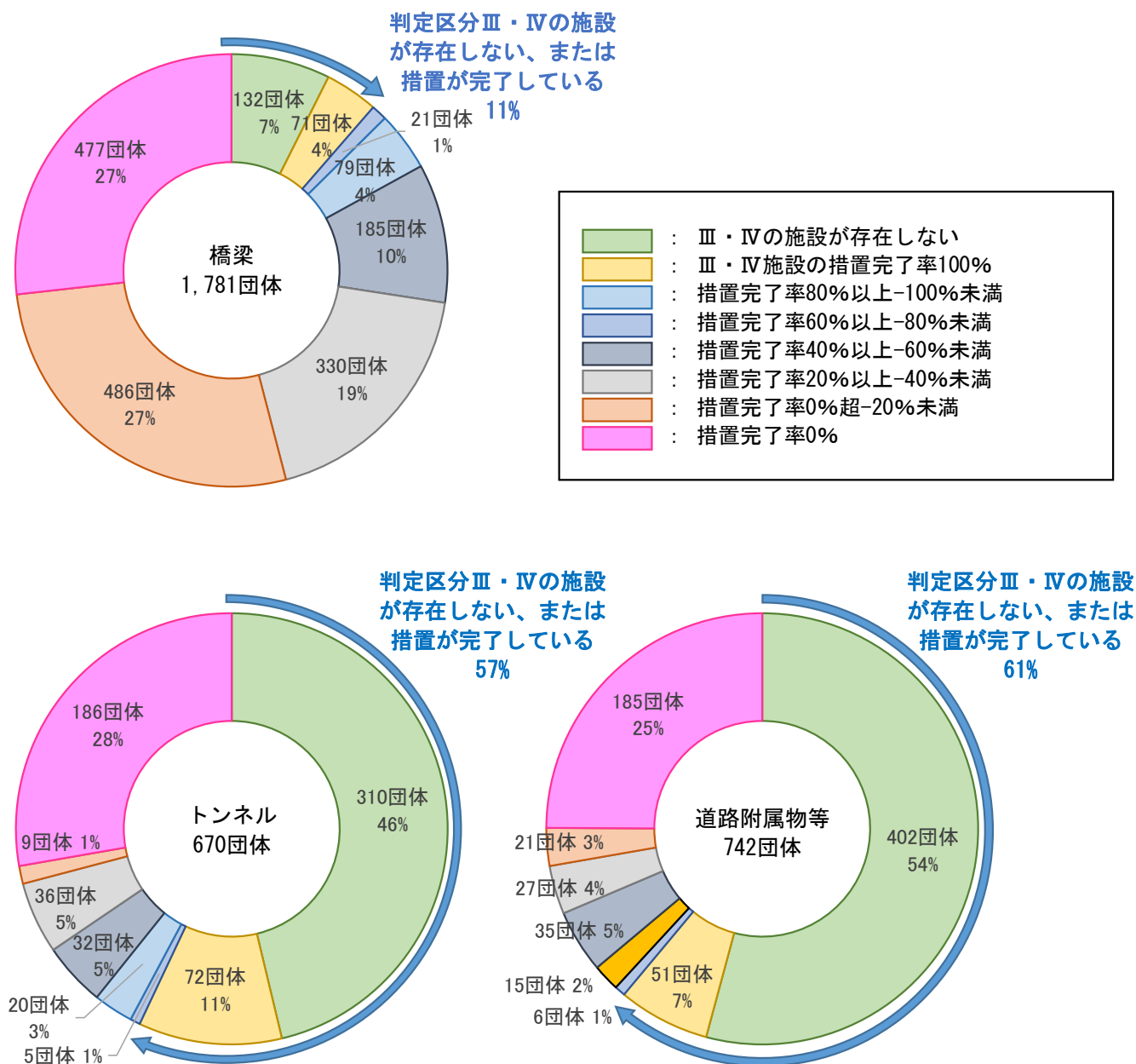
- | | |
|--|-------------------|
| | Ⅲ・Ⅳ施設の措置着手率100% |
| | 措置着手率50%以上-100%未満 |
| | 措置着手率50%未満 |

※点検対象外等となり、現在、1巡目点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設を管理していない団体を除く。

(2)2022 年度末時点での修繕等措置が完了した地方公共団体数

- 橋梁の修繕等の措置が進み、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）の施設が存在しない、または修繕等の措置が完了している団体は、2022 年度末時点で 11%に留まっており、措置完了率が 20%未満の団体が半数以上を占めています。

○ 地方公共団体の予防保全への移行状況



※団体数は、2022 年度末時点の点検対象施設（管理施設のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設）を管理する都道府県、政令市、市区町村の合計。

5. 舗装の点検結果及び修繕等措置の実施状況

(1)概要

舗装については、各道路管理者により、道路の役割や性格、修繕実施の効率性、ストック量、管理体制の視点から管内の道路を分類し、その分類に基づき点検などを行っています。今年度より、地方公共団体の管理する重要物流道路などの重交通を担う道路である分類A・Bに焦点をあてて集計しています。

<道路の分類のイメージ>

特性	分類	主な道路 (イメージ)	管理基準※ ¹ ()内は直轄の基準	点検頻度	健全性の診断※ ²	車線延長※ ³
・高速道路等 (高速走行など 求められるサー ビス水準が高 い道路)	A	高速道路※ ⁴	ひび割れ率: 15～20% (20%以上) わだち掘れ量: 20～25mm (25mm 以上) IRI: 3.5mm/m (3.5mm/m以上)	道路管理者が5 年に1回以上適 切に実施	分類A・Bの 判定区分 I (健全): 損傷レベルが小 II (表層機能保持段階): 損傷レベルが中	計:約 41,100km ・高速管理: 約 33,600km ・直轄管理: 約 5,000km ・地方管理: 約 2,500km
・損傷の進行が 早い道路等 (例えば大型車交 通量が多い道路) 重要物流道路又は 大型車 1,000 台・方 向以上/日(目安)	B	直轄国道	ひび割れ率: 20～40% (40%以上) わだち掘れ量: 20～40mm (40mm 以上) IRI: 8mm/m (8mm/m以上)		III (修繕段階): 損傷レベルが大 III-1 表層等修繕 (路盤以下の層が健全) III-2 路盤打換等 (路盤以下の層も損傷)	計:約 174,700km ・直轄管理 約 55,000km ・地方管理 約 119,700km
・損傷の進行が 緩やかな道路等 (例えば大型車交 通量が少ない道 路)	C	補助国道・県道			I (健全): 損傷レベルが小	計:約 350,000km
・生活道路等 (損傷の進行が 極めて遅く占用 工事等の影響 がなければ長 寿命) 幅員 5.5m 未満 の道路	D	政令市一般市道 市町村道		更新時期や地 域特性等に応じ て道路管理者 が適切に点検 計画を作成	II (表層機能保持段階): 損傷レベルが中 III (修繕段階): 損傷レベルが大	計:約 750,000km
合計						計:約 1,300,000km

※1 一部の地方管理道路については、独自の管理基準を設定している場合がある。

※2 コンクリート舗装の健全性の診断は、分類A～D共通して、判定区分Ⅰ～Ⅲで判定

※3 車線延長は一部センサデータ等による推計値を含む。

※4 高速道路会社についてはサービス水準を高く設定しており、独自の厳しい基準で点検を実施していることから、国の舗装点検要領にあてはめることができないため集計していない。

国土交通省の管理する道路の舗装は、2017 年度より舗装点検要領（2017 年 3 月 国土交通省 道路局 国道・防災課）に基づき、5 年に 1 回の頻度で目視を基本とする点検を実施しています。

舗装の健全性の診断は、以下の通り区分します。

<アスファルト舗装>

区分		状態
I	健全	損傷レベル小：管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全な状態
II	表層機能保持段階	損傷レベル中：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度
III	修繕段階	損傷レベル大：管理基準に照らし、それを超過している又は早期の超過が予見される状態
	III－1 表層等修繕	表層の供用年数が使用目標年数を超える場合（路盤以下の層が健全であると想定される場合）
	III－2 路盤打換等	表層の供用年数が使用目標年数未満である場合（路盤以下の層が損傷していると想定される場合）

<コンクリート舗装>

区分		状態
I	健全	損傷レベル小：目地部に目地材が充填されている状態を保持し、路盤以下への雨水の浸入や目地溝に土砂や異物が詰まることができないと想定される状態であり、ひび割れも認められない状態
II	補修段階	損傷レベル中：目地部の目地材が飛散等しており、路盤以下への雨水の浸入や目地溝に土砂や異物が詰まる恐れがあると想定される状態、目地部で角欠けが生じている状態
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

国土交通省以外の道路管理者は、舗装点検要領（2016 年 10 月 国土交通省 道路局）（技術的助言）等を参考に、適切に管理を行っています。

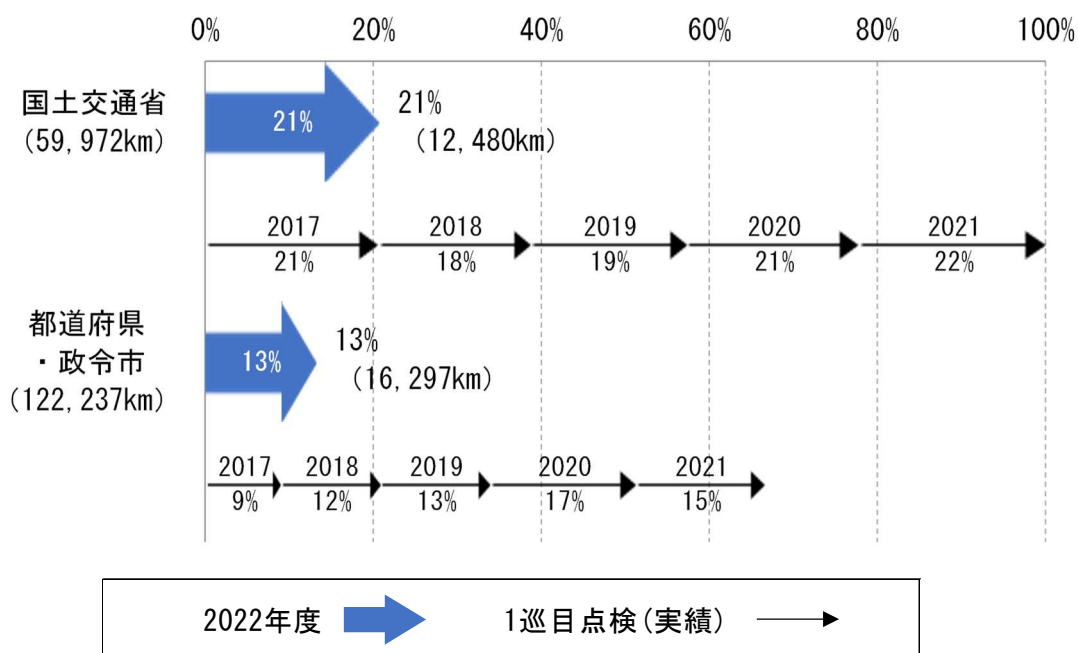
(2) 2巡目(2022年度)の点検結果(国土交通省、都道府県・政令市)

- 舗装点検については 2022 年度より 2 巡目点検が始まり、国土交通省が管理する道路では約 21%、都道府県・政令市が管理する道路^{※1}では約 13%で点検を実施済みです。
- 判定区分Ⅲ（修繕段階）の割合（延べ車線延長^{※2}ベース）は、アスファルト舗装では国土交通省が 12%、都道府県・政令市が 12%、コンクリート舗装では国土交通省が 2%、都道府県・政令市が 8%となっています。

※1 都道府県・政令市が管理する重要物流道路などの重交通を担う道路が対象。

※2 延べ車線延長：点検対象となる車線延長の合計。2022 年 3 月末時点の延長のうち、供用後5年以内を除く。
また一部の自治体では管理延長等をもとに算出。

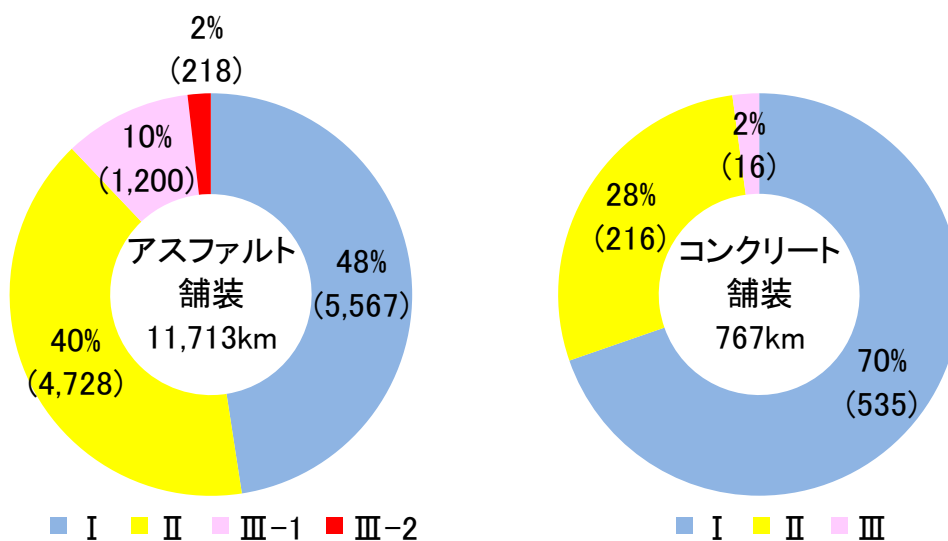
○ 点検実施率(延べ車線延長ベース)



2023. 3 末時点

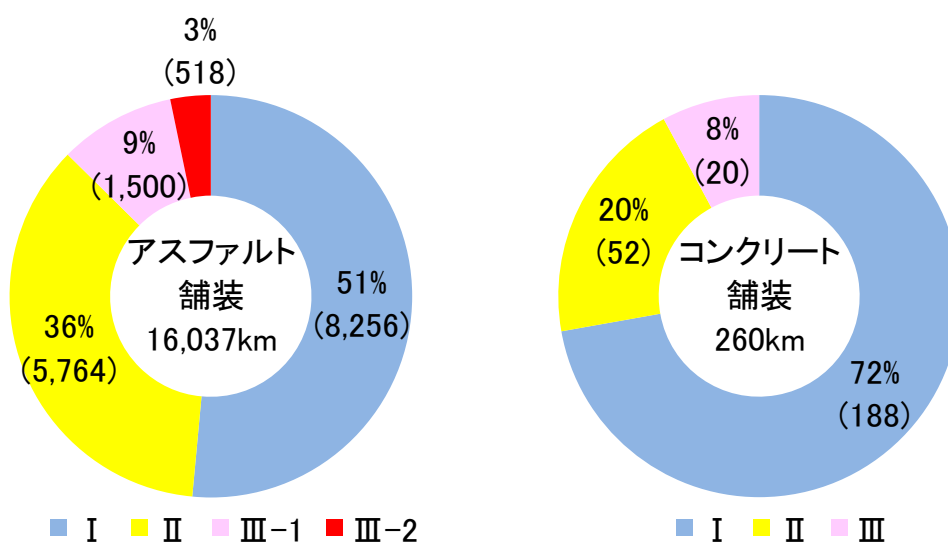
※()内は、2022 年度に点検を実施した車線延長の合計。

○ 国土交通省の2巡目(2022 年)点検の判定区分の割合



2023. 3 末時点

○ 都道府県・政令市の2巡目(2022 年)点検の判定区分の割合



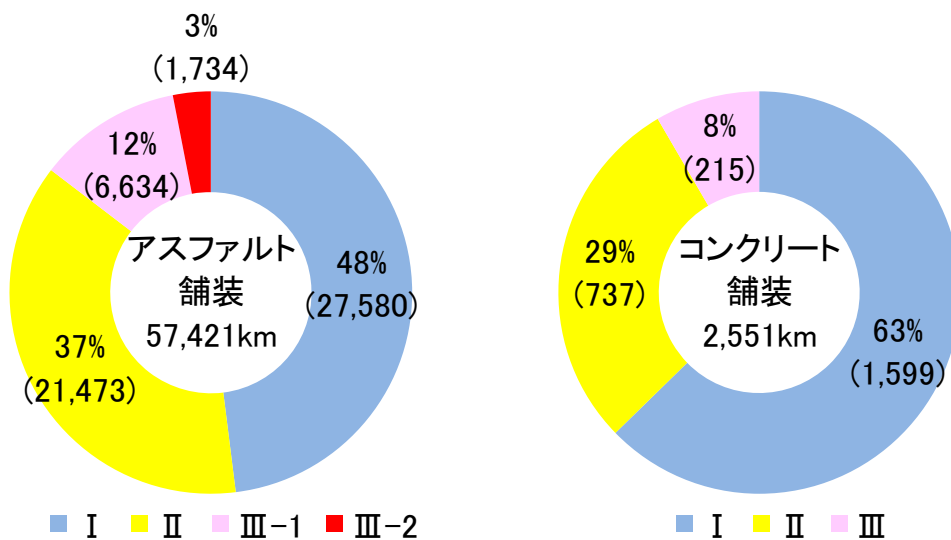
2023. 3 末時点

※四捨五入の関係で判定区分毎の延べ車線延長と合計値が一致しない場合がある。

(3) 過年度の点検(2017～2022 年度)の点検結果(国土交通省)

- 2022 年度末時点で判定区分Ⅲ（修繕段階）の割合（延べ車線延長ベース）は、アスファルト舗装では 15%、コンクリート舗装では 8%となっています。

○ 国土交通省の判定区分の割合



2023. 3 末時点

※四捨五入の関係で判定区分毎の延べ車線延長と合計値が一致しない場合がある。

※複数回点検している区間は最新の点検結果を基に集計を行っている。

(4) 過年度の点検(2017～2022 年度)の実施箇所における修繕等措置の実施状況(国土交通省)

- 2022 年度末の時点で修繕段階(区分Ⅲ)にあると判定されたアスファルト舗装のうち、修繕等措置に着手した割合は 17%、コンクリート舗装では 9%です。

○ 国土交通省の修繕等措置状況

	措置が必要な 延長(km) (A)	措置完了の 延長(km) (B) (B/A)
As 舗装	8,368	1,411 (17%)
As 舗装(Ⅲ-1)	6,634	1,168 (18%)
As 舗装(Ⅲ-2)	1,734	242 (14%)
Co 舗装	215	19 (9%)
合計	8,583	1,429 (17%)

2023. 3 末時点

※四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

6. 小規模附属物・土工構造物の点検結果及び修繕等措置の実施状況

(1) 小規模附属物

1) 概要

小規模附属物については、門型標識を除く道路標識及び照明施設等の支柱や支柱取付部等について点検を行っています。

国土交通省では、附属物（標識、照明施設等）点検要領（2014 年 6 月 国土交通省道路局 国道・防災課）に基づき、概ね 10 年に 1 回を目安として近接目視による詳細点検及び、5 年に 1 回を目安として外観目視を基本とする中間点検を実施しています。

小規模附属物の損傷度の診断は、以下の通り区分します。

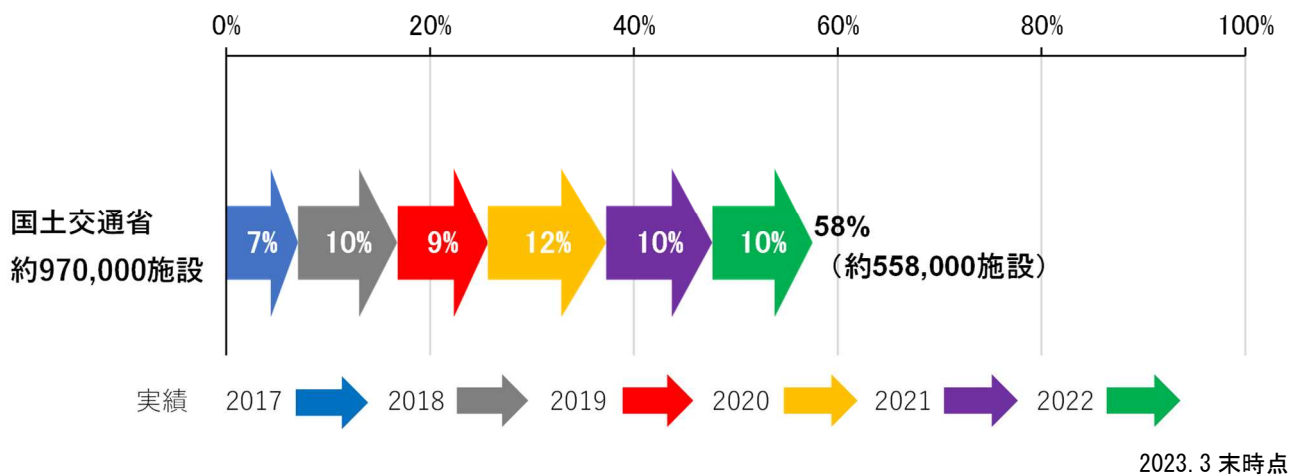
区分	状態
a	損傷が認められない
c	損傷が認められる
e	損傷が大きい

国土交通省以外の道路管理者は、小規模附属物点検要領（2017 年 3 月 国土交通省道路局）（技術的助言）等を参考に、適切に管理を行っています。

2) 点検結果(国土交通省)

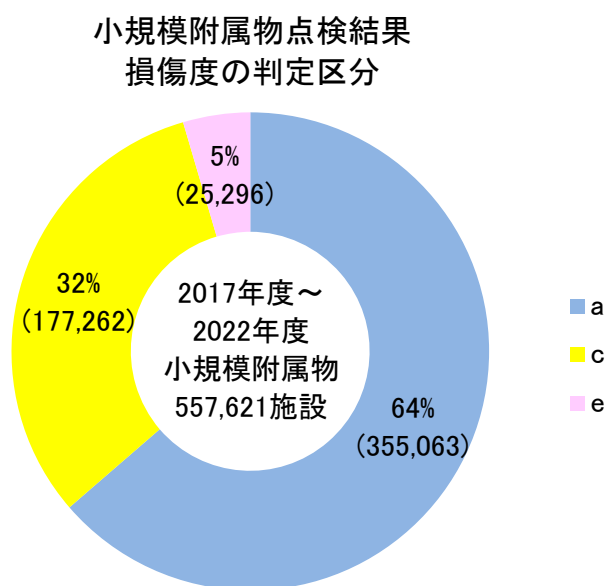
- 国土交通省では、2017 年度より小規模附属物点検を行っており、2022 年度末時点の近接目視による詳細点検の実施率は約 58%となっています。
- 国土交通省の損傷度の判定区分の割合は、a 64%、c 32%、e 5%です。

○ 国土交通省の点検実施率(詳細点検)



※()内は、2017～2022 年度に点検を実施した施設数の合計。

○ 国土交通省の判定区分の割合



3)修繕の実施状況(国土交通省)

- 国土交通省が管理する小規模附属物で、損傷度の判定区分 e の修繕着手率は 19%、完了率は 18%です。

判定区分c、e の修繕の実施状況(国土交通省)

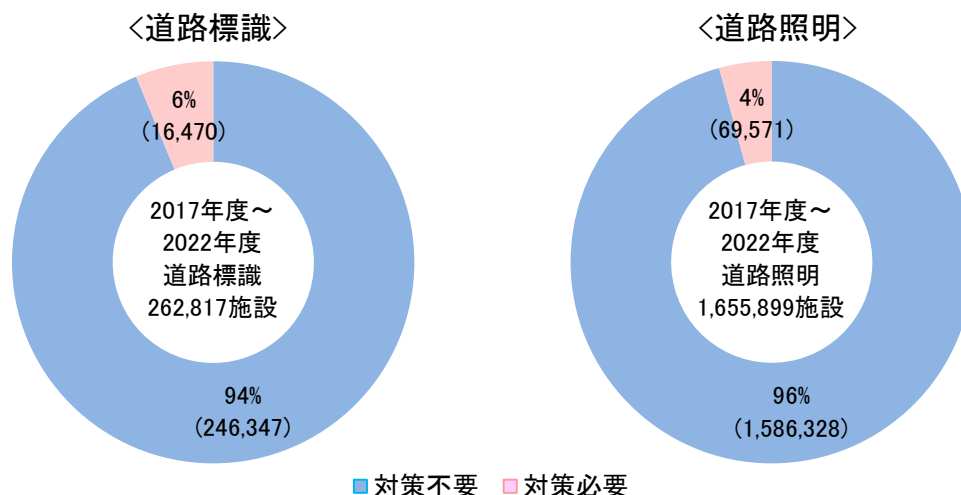
小規模 附属物	修繕が 必要な 施設数 (A)	修繕に 着手済の 施設数 (B) (B/A)	修繕 完了の 施設数 (C) (C/A)	点検 実施 年度	: 着手率(B/A) : 完了率(C/A) 0% 20% 40% 60% 80% 100%					
c	177,262	1,478 (1%)	1,321 (1%)	2017	0.4%	1%				
				2018	2%	2%				
				2019	1%	1%				
				2020	1%	1%				
				2021	0.4%	0.4%				
				2022	0.2%	0.2%				
e	25,296	4,928 (19%)	4,460 (18%)	2017	26%	32%				
				2018	27%	30%				
				2019	27%	30%				
				2020	23%	23%				
				2021	10%	11%				
				2022	3%	3%				
合計	202,558	6,406 (3%)	5,781 (3%)							

2023. 3 末時点

4) 地方公共団体の点検・修繕の実施状況

- 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 年度に小規模附属物点検要領を示しています。
- 2017～2022 年度に地方公共団体が点検を実施した施設数は、道路標識：262,817 施設、道路照明：1,655,899 施設となっています。
- 要対策の施設数は、道路標識で 16,470 施設、道路照明で 69,571 施設です。
- このうち、修繕等措置に着手した施設の割合は、道路標識で 33%、道路照明で 44%です。

○ 地方公共団体の点検結果



2023.3 末時点

○ 地方公共団体管理道路の小規模附属物における修繕等措置の実施状況

種別	対策が 必要な施設数 (A)	修繕に着手済 の施設数 (B) (B/A)	修繕完了の 施設数 (C) (C/A)
道路標識	16,470	5,508 (33%)	4,276 (26%)
道路照明	69,571	30,411 (44%)	28,806 (41%)
合計	86,041	35,949 (42%)	33,082 (38%)

2023.3 末時点

※2017～2022 年度の 6 年間の点検により対策が必要と判定された施設。

(2) 土工構造物

1) 概要

土工構造物については、重要度が高い法面等について点検を行うこととしています。

国土交通省では、道路土工構造物点検要領（2018 年 6 月 国土交通省 道路局 国道・技術課）に基づき、長大切土又は高盛土の区域（特定道路土工構造物）については、2018 年度より 5 年に 1 回の頻度で近接目視による点検を実施しています。

特定道路土工構造物の健全性の診断は、以下の通り区分します。

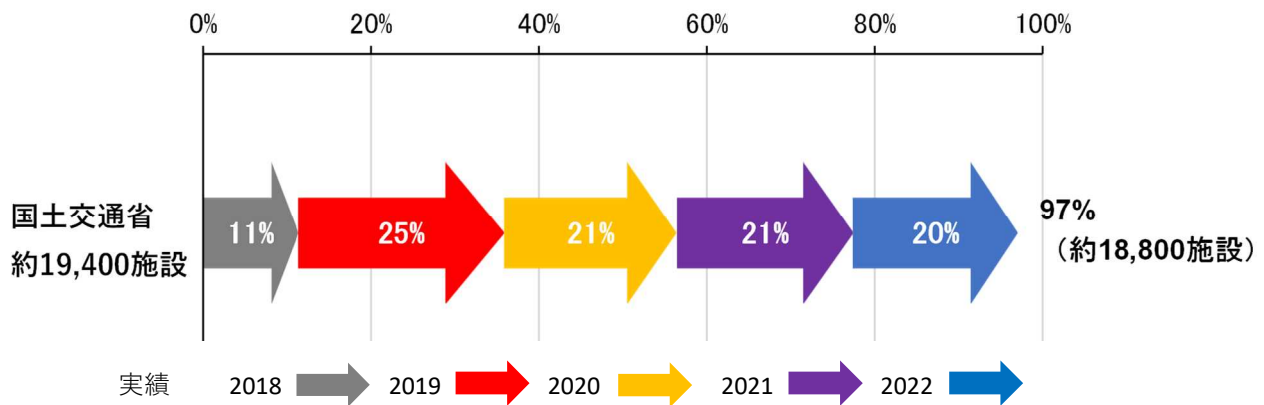
区分		状態
I	健全	変状はない、もしくは変状があっても対策が必要ない場合（道路の機能に支障が生じていない状態）
II	経過観察段階	変状が確認され、変状の進行度合いの観察が一定期間必要な場合（道路の機能に支障が生じていないが、別途、詳細な調査の実施や定期的な観察などの措置が望ましい状態）
III	早期措置段階	変状が確認され、かつ次回点検までにさらに進行すると想定されることから構造物の崩壊が予想されるため、できるだけ速やかに措置を講ずることが望ましい場合（道路の機能に支障は生じていないが、次回点検までに支障が生じる可能性があり、できるだけ速やかに措置を講じることが望ましい状態）
IV	緊急措置段階	変状が著しく、大規模な崩壊に繋がるおそれがあると判断され、緊急的な措置が必要な場合（道路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）

国土交通省以外の道路管理者は、道路土工構造物点検要領（2017 年 8 月 国土交通省 道路局）（技術的助言）等を参考に、適切に管理を行っています。

2) 点検結果(国土交通省)

- 国土交通省では、2018 年度より特定土工構造物点検を行っており、2022 年度末時点の点検実施率は約 97%となっています。
- 国土交通省管理の土工構造物の健全性の判定区分の割合は、Ⅰ 48%、Ⅱ 46%、Ⅲ 6%、Ⅳ 0.02%です。

○ 国土交通省の点検実施率

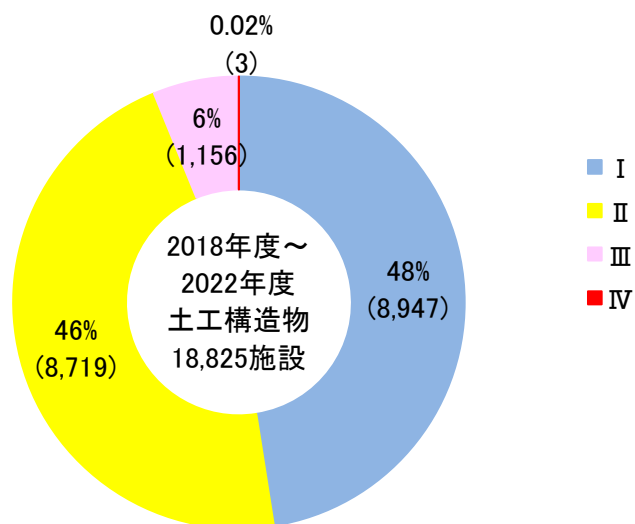


2023.3 末時点

※()内は、2018～2022 年度に点検を実施した施設数の合計。

※災害などにより点検を実施できないなど、一部点検できてない箇所がある。

○ 国土交通省の判定区分の割合



2023.3 末時点

3) 修繕の実施状況(国土交通省)

- 国土交通省が管理する特定土工構造物で、健全性の判定区分Ⅲの施設の修繕着手率は19%、判定区分Ⅳの施設の修繕着手率は100%です。

判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕の実施状況(国土交通省)

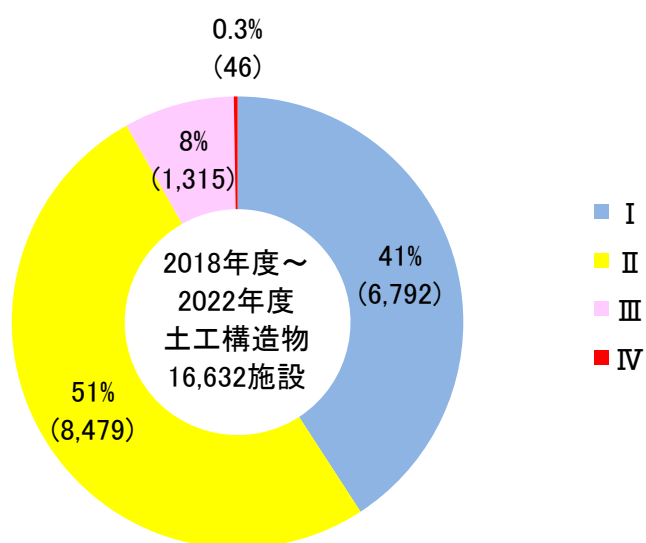
土工 構造物	修繕が 必要な 施設数 (A)	修繕に 着手済の 施設数 (B) (B/A)	修繕 完了の 施設数 (C) (C/A)	点検 実施 年度	：着手率(B／A) ：完了率(C／A) 0% 20% 40% 60% 80% 100%					
Ⅲ	1,156	220 (19%)	62 (5%)	2018	11%31%					
				2019	7%23%					
				2020	4%16%					
				2021	3%17%					
				2022	0%4%					
Ⅳ	3	3 (100%)	1 (33%)	2018	対象施設なし					
				2019	0%100%					
				2020	50%100%					
				2021	対象施設なし					
				2022	対象施設なし					
合計	1,159	223 (19%)	63 (5%)							

2023.3 末時点

4) 地方公共団体の点検・修繕の実施状況

- 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。
- 2018～2022 年度に地方公共団体が点検を実施した施設数は 16,632 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 1,315 施設、判定区分Ⅳ（緊急措置段階）の施設数は 46 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 18%、判定区分Ⅳの施設で 87%です。

○ 地方公共団体の判定区分の割合



2023.3 末時点

○ 地方公共団体管理道路の特定土工構造物における修繕等措置の実施状況

判定区分	修繕が 必要な施設数 (A)	修繕に着手済 の施設数 (B) (B/A)	修繕完了の 施設数 (C) (C/A)
Ⅲ	1,315	239 (18%)	127 (10%)
Ⅳ	46	40 (87%)	32 (70%)
合計	1,361	279 (20%)	159 (12%)

2023.3 末時点

※2018～2022 年度の 5 年間の点検により判定区分Ⅲ又はⅣと判定された施設。

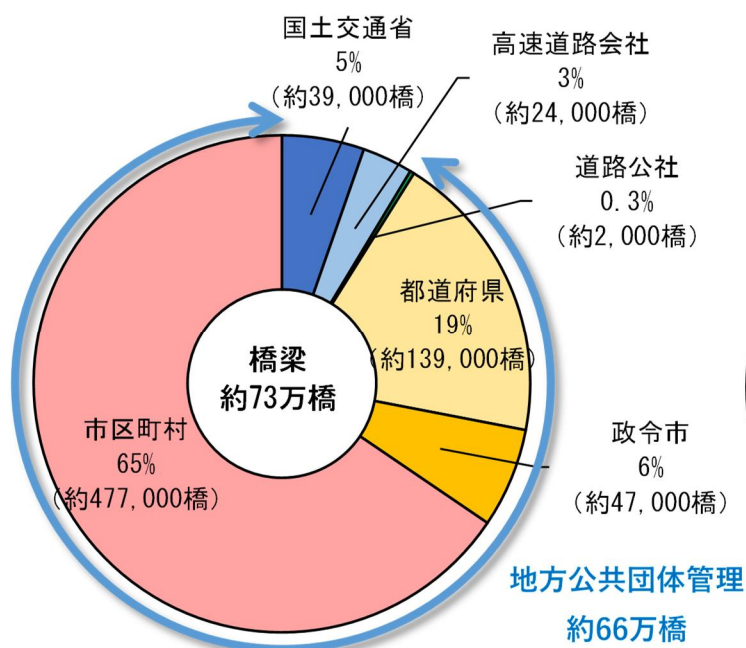
7. 橋梁・トンネルの現状

(1) 橋梁の現状

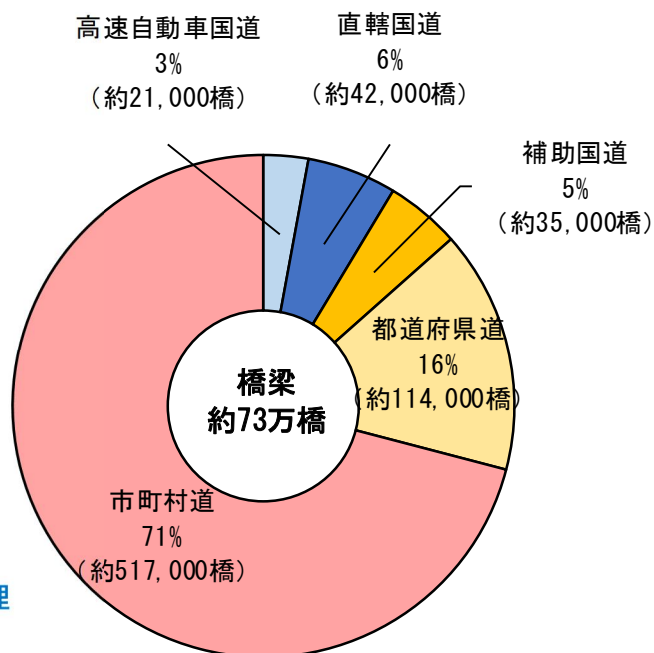
1) 管理者別の橋梁数、橋面積

- 我が国には橋梁が約 73 万橋あり、このうち、地方公共団体が管理する橋梁は約 66 万橋と、9 割以上を占めています。

○ 道路管理者別橋梁数

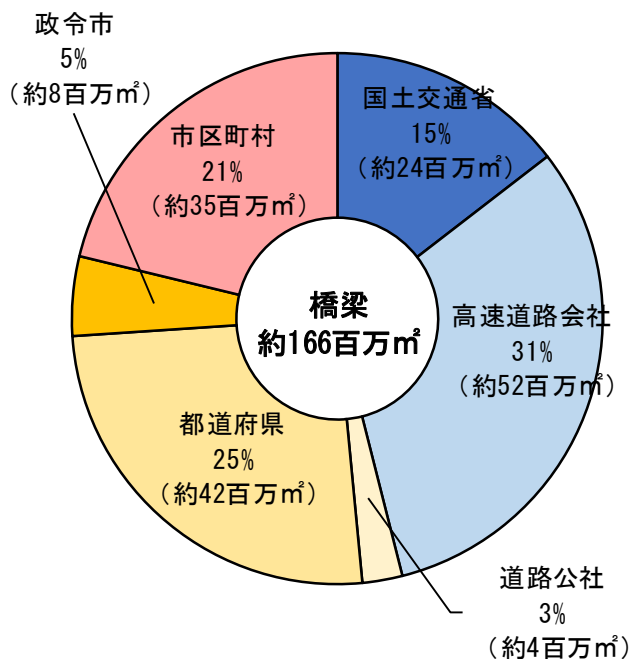


○ 道路種別橋梁数

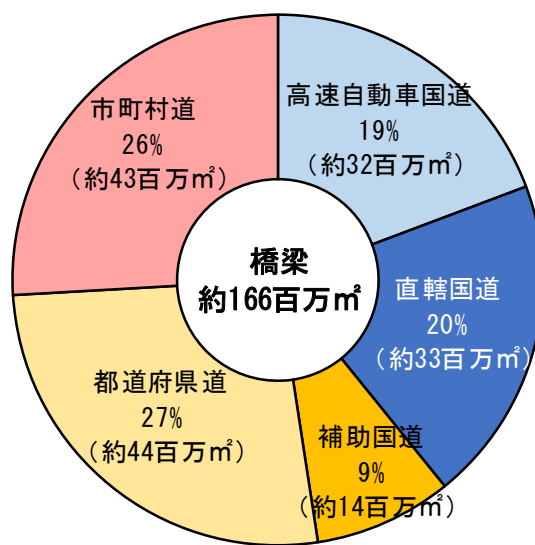


(出典)道路局調べ(2023.3 末時点)

○ 道路管理者別橋面積



○ 道路種別橋面積

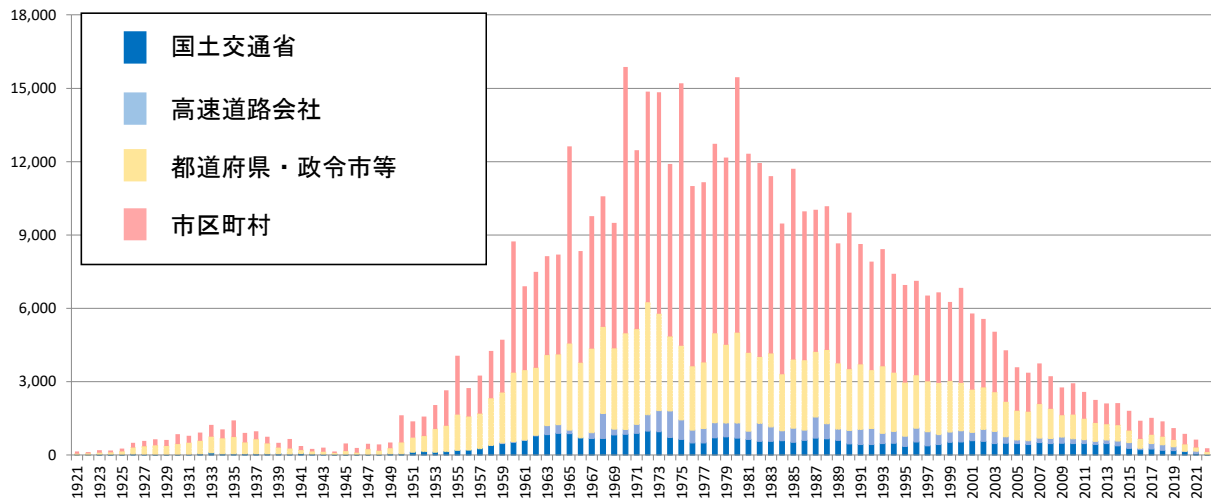


(出典)道路局調べ(2023.3 末時点)

2) 建設年度別の橋梁数

- 建設後 50 年を経過した橋梁の割合は、現在は約 37%であるのに対し、10 年後には約 61%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 68%となります。橋長 15m 以上の橋梁の割合は、10 年後に 49%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 21 万橋あり、これらのお大半が市区町村管理の橋長 15m 未満の橋梁です。

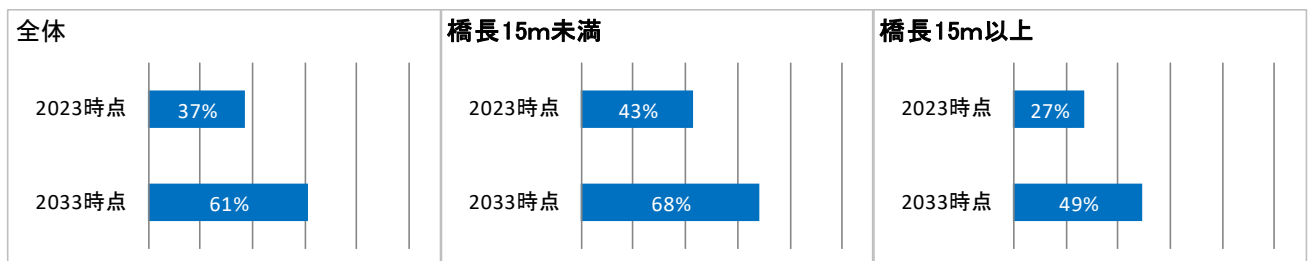
○ 建設年度別橋梁数



※この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁が約 20.9 万橋ある。

（出典）道路局調べ（2023.3 末時点）

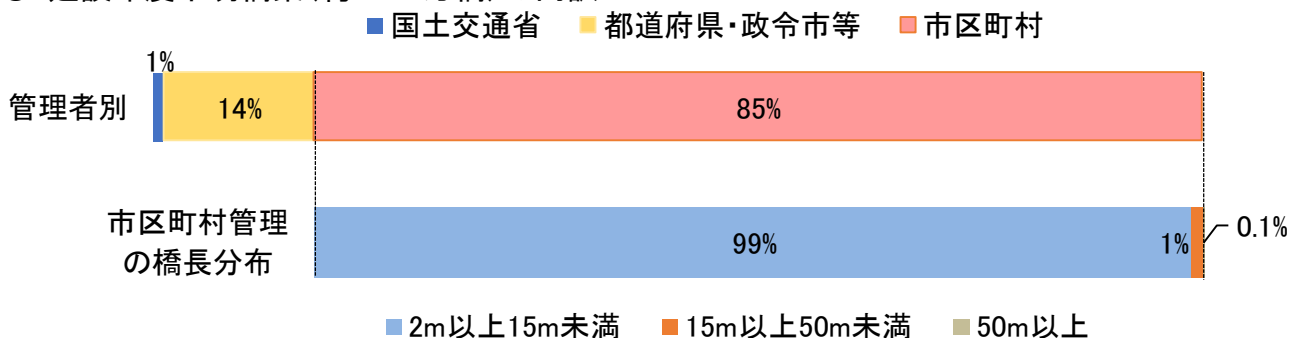
○ 建設後 50 年を経過した橋梁の割合



※この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁が約 20.9 万橋ある。

（出典）道路局調べ（2023.3 末時点）

○ 建設年度不明橋梁（約 20.9 万橋）の内訳

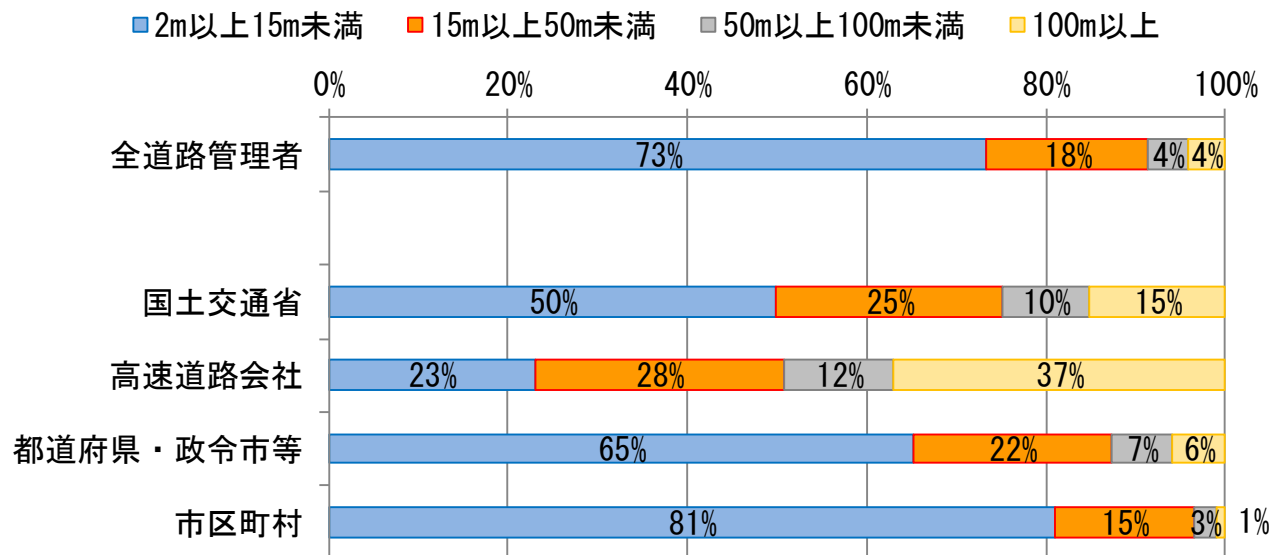


（出典）道路局調べ（2023.3 末時点）

3) 管理者別の橋長分布

- 橋長 50m 以上の橋梁は国土交通省、高速道路会社に多くなっています。
- 市区町村は管理する橋梁の 80%以上が橋長 15m 未満です。

○ 管理者別の橋長分布



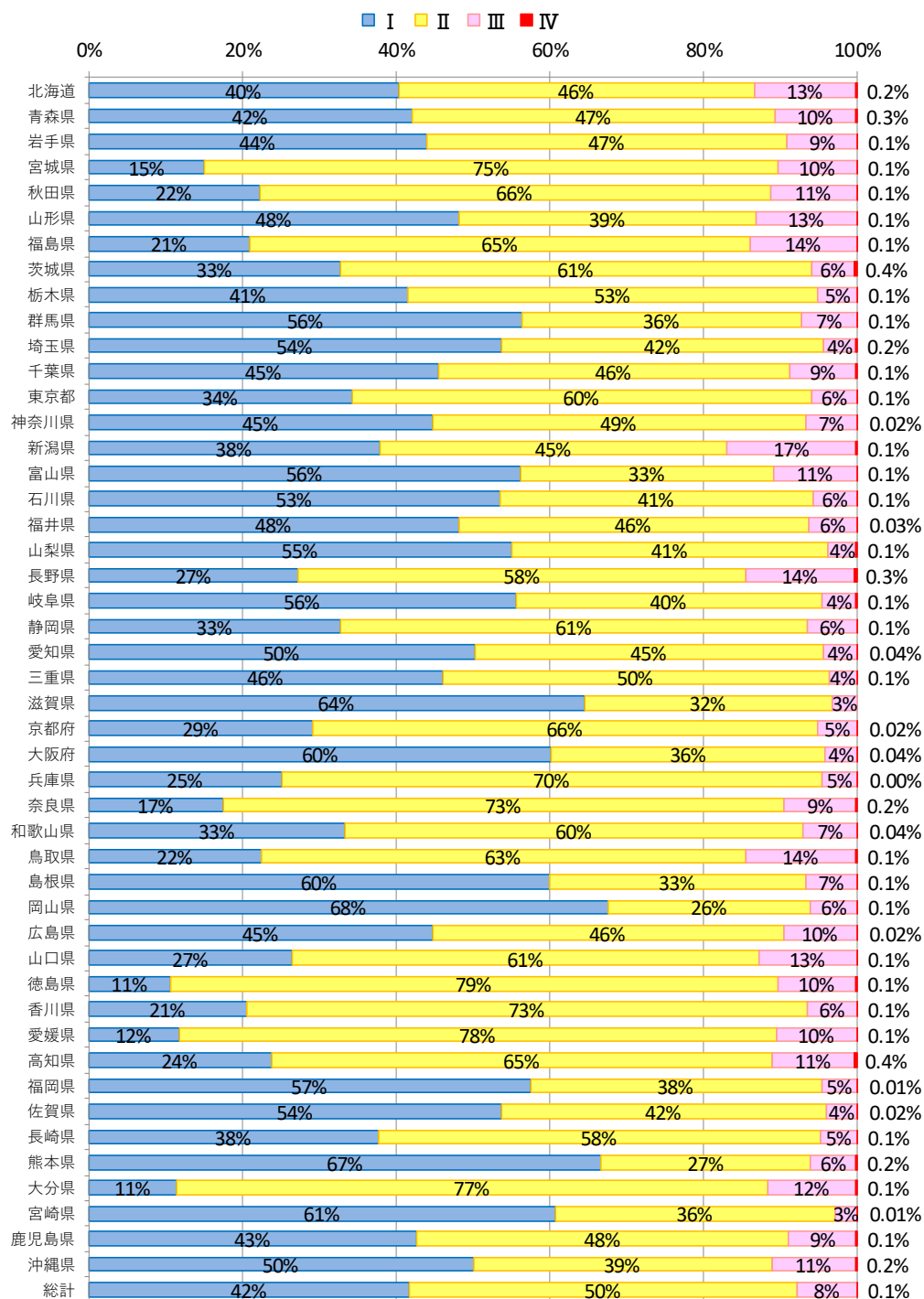
(出典)道路局調べ(2023.3 末時点)

※ 橋長に関して情報がなかった橋梁を除く

4) 地方公共団体の過年度の点検(2014～22 年度)の点検結果の分布

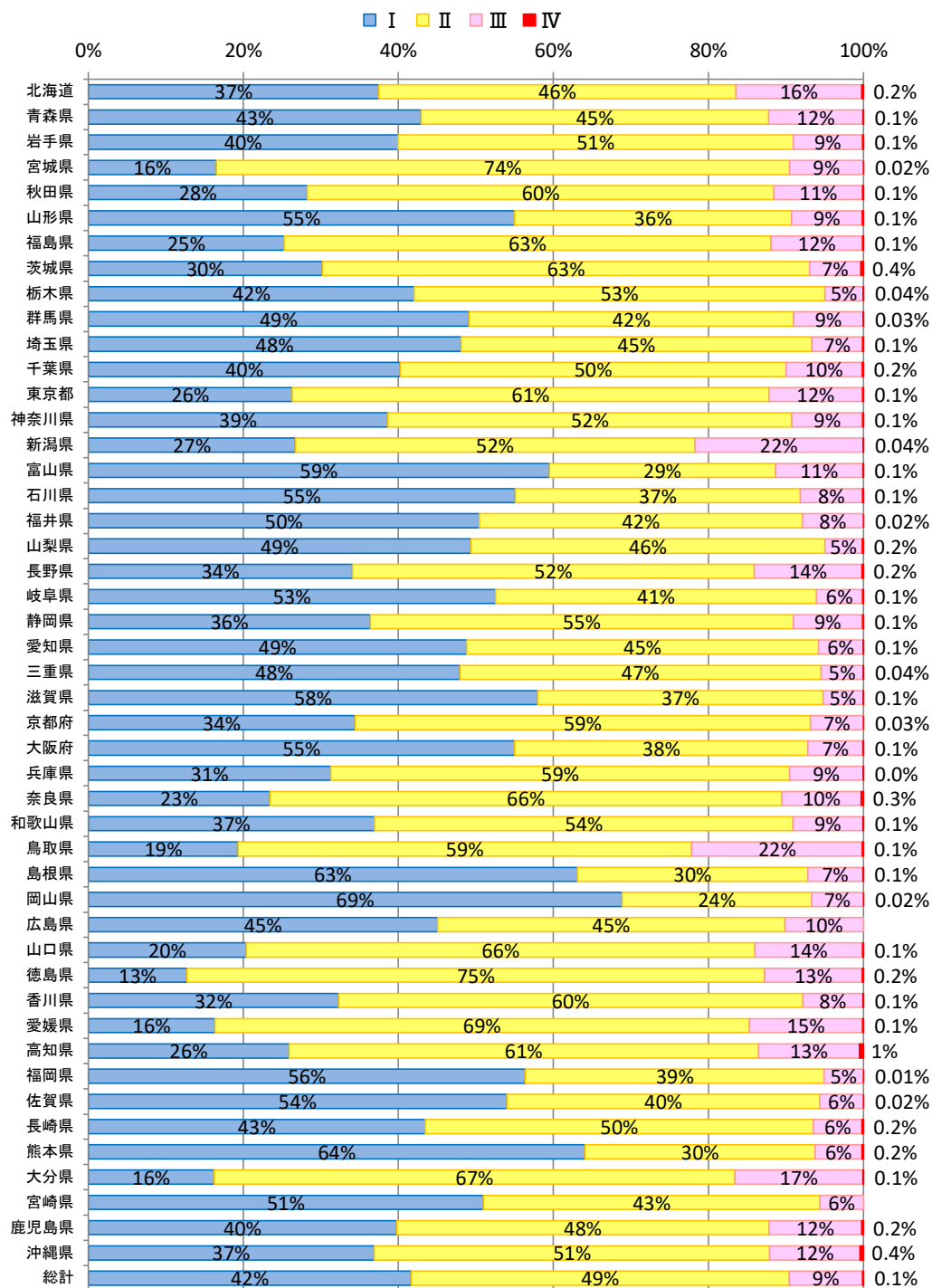
- 過年度の点検(2014～2022 年度)で地方公共団体(都道府県・政令市等及び市区町村)が管理する橋梁の判定区分の割合は地域によって異なります。
- 地方公共団体全体の判定区分の割合は、Ⅰ 42%、Ⅱ 50%、Ⅲ 8%、Ⅳ 0.1%です。

○ 都道府県別判定区分の割合(地方公共団体管理橋梁)



※2023 年 3 月末時点の 2014～2022 年度の最新の点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

(参考) 1 巡目点検(2014～2018 年度)における都道府県別判定区分の割合
(地方公共団体管理橋梁)

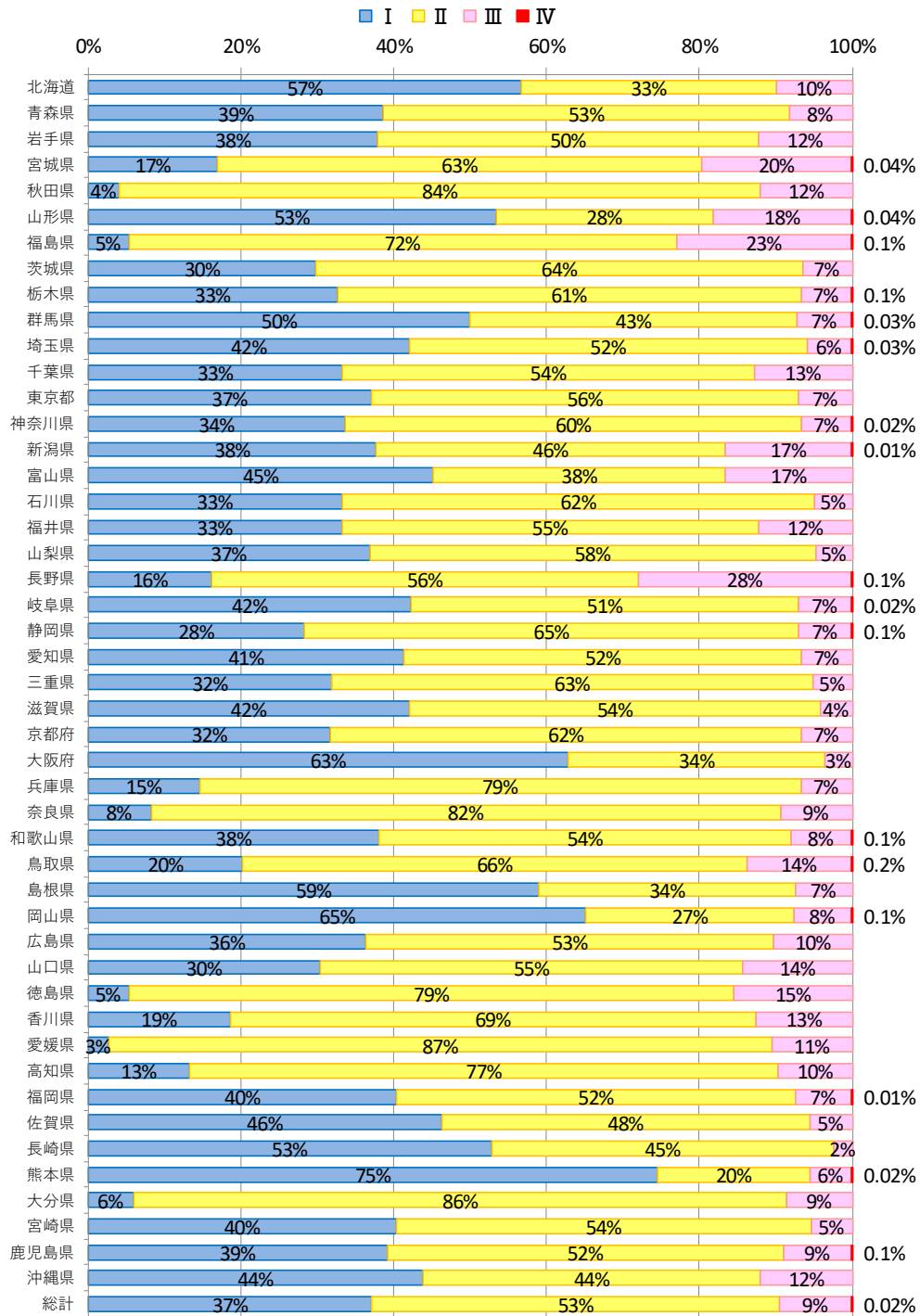


※2019 年 3 月末時点の 1 巡目点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100% とならない場合がある。

5) 都道府県・政令市等の過年度の点検(2014～22 年度)の判定区分の分布

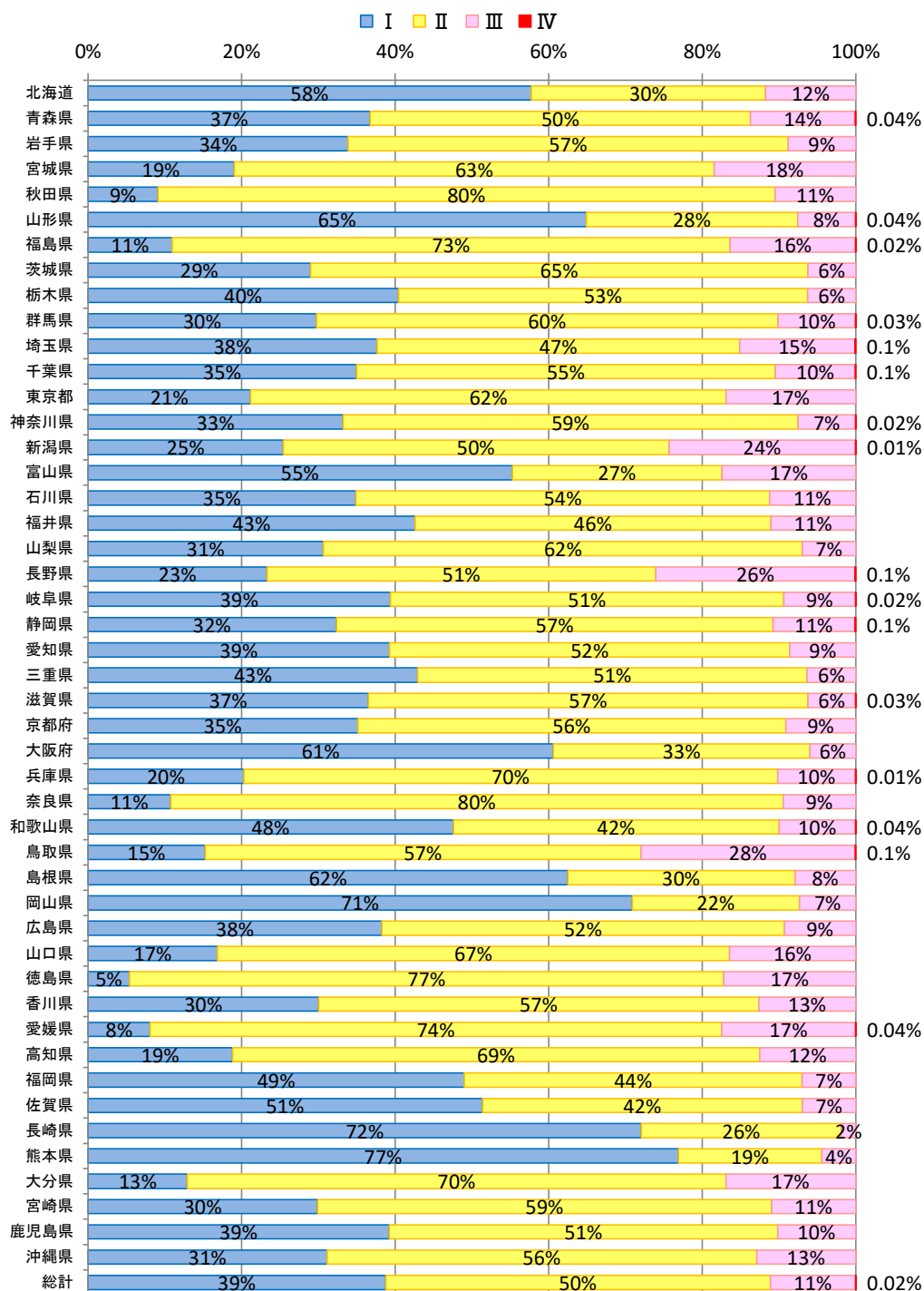
- 過年度の点検(2014～2022 年度)で都道府県・政令市等が管理する橋梁の判定区分の割合は地域によって異なります。
- 都道府県・政令市等全体の判定区分の割合は、Ⅰ 37%、Ⅱ 53%、Ⅲ 9%、Ⅳ 0.02%です。

○ 都道府県別判定区分の割合(都道府県・政令市等管理橋梁)



※2023 年 3 月末時点の 2014～2022 年度の最新の点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

(参考) 1 巡目点検(2014～2018 年度)における都道府県別判定区分の割合
(都道府県・政令市等管理橋梁)



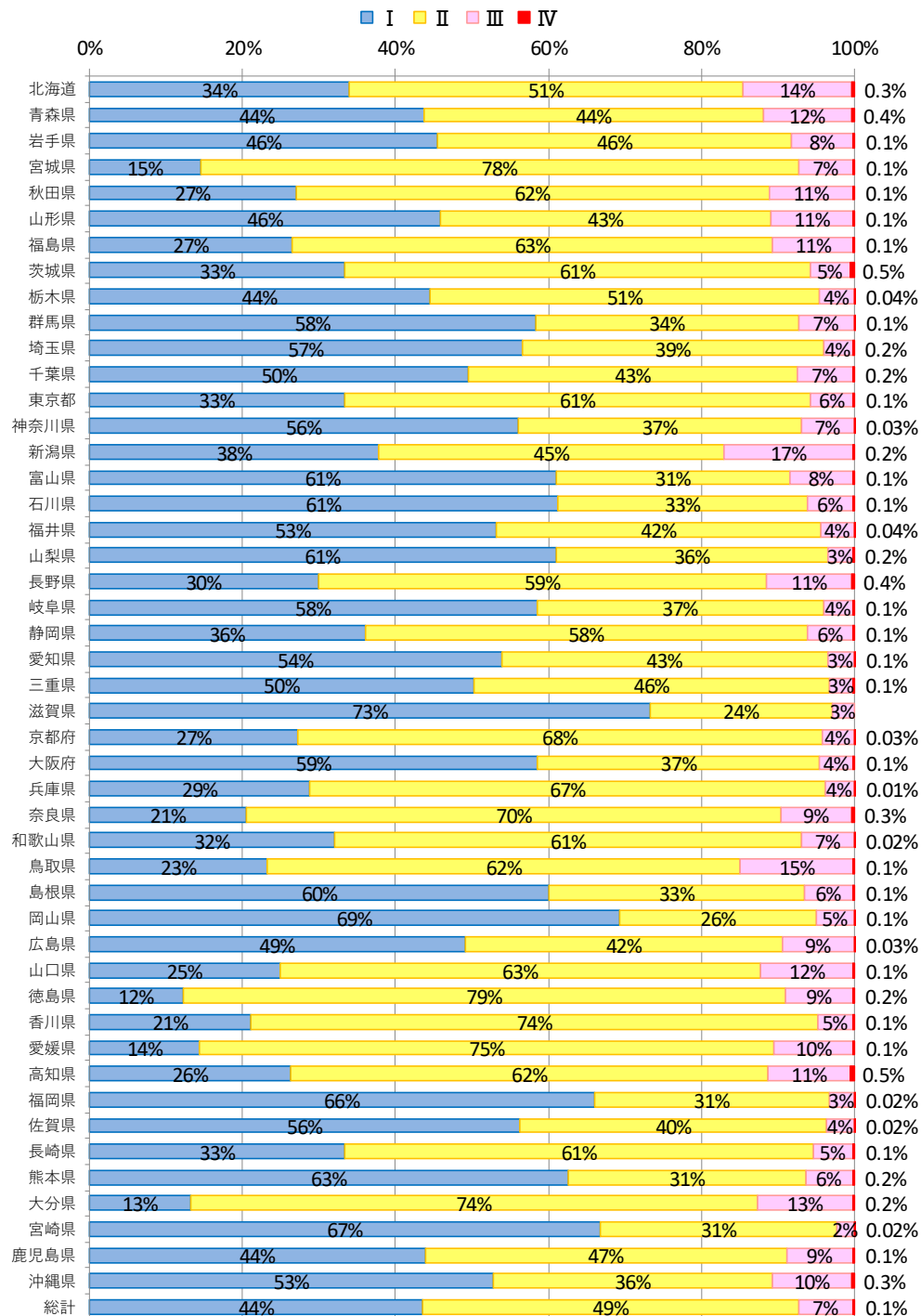
※2019 年 3 月末時点の 1 巡目点検結果をもとに作成したものである。

また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

6) 市区町村の過年度の点検(2014～22 年度)の判定区分の分布

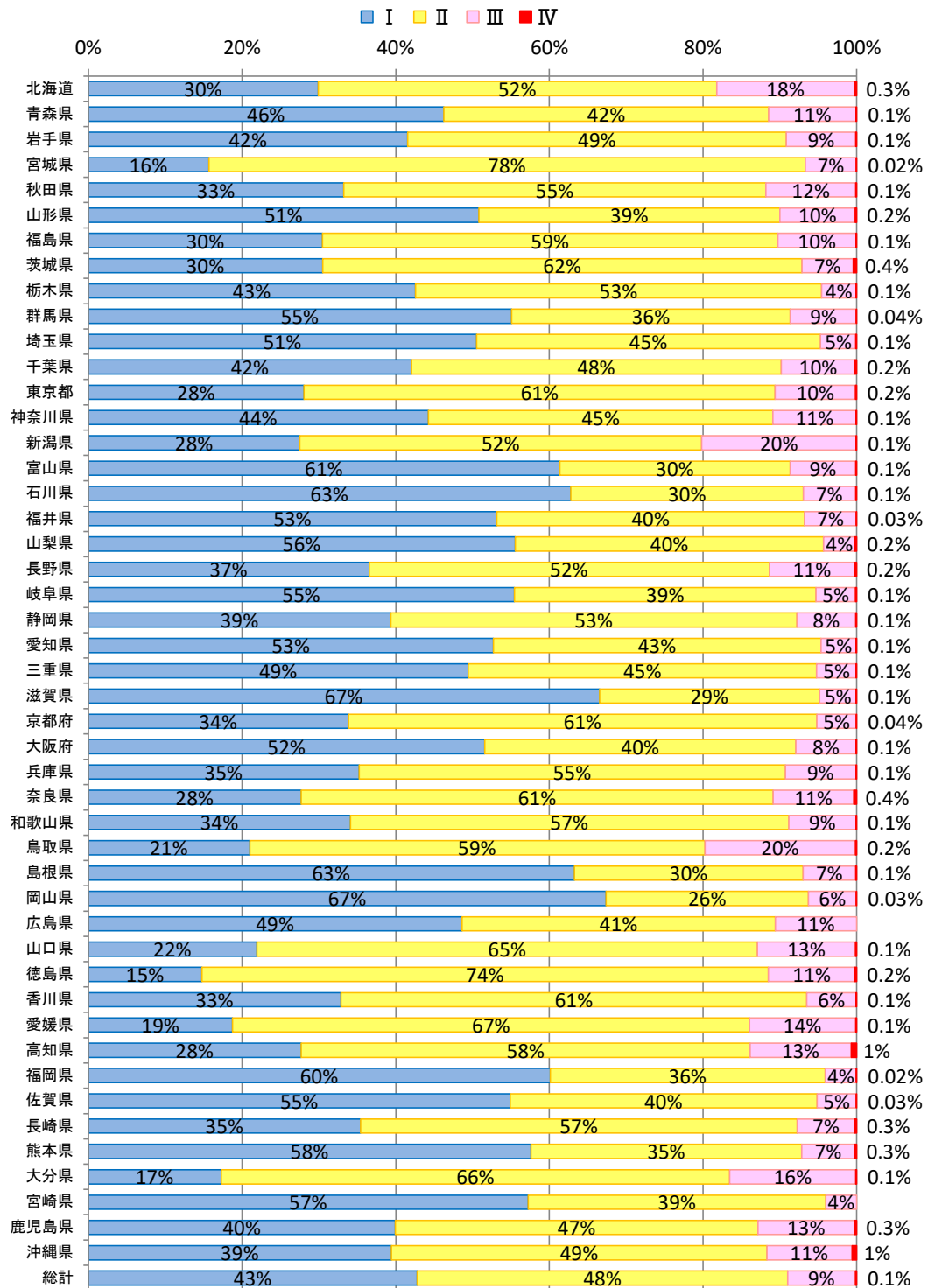
- 過年度の点検(2014～2022 年度)で市区町村が管理する橋梁の判定区分の割合は地域によって異なります。
- 市区町村全体の判定区分の割合は、Ⅰ 44%、Ⅱ 49%、Ⅲ 7%、Ⅳ 0.1%です。

○ 都道府県別判定区分の割合(市区町村管理橋梁)



※2023 年 3 月末時点の 2014～2022 年度の最新の点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

(参考) 1 巡目点検(2014～2018 年度)における都道府県別判定区分の割合
(市区町村管理橋梁)



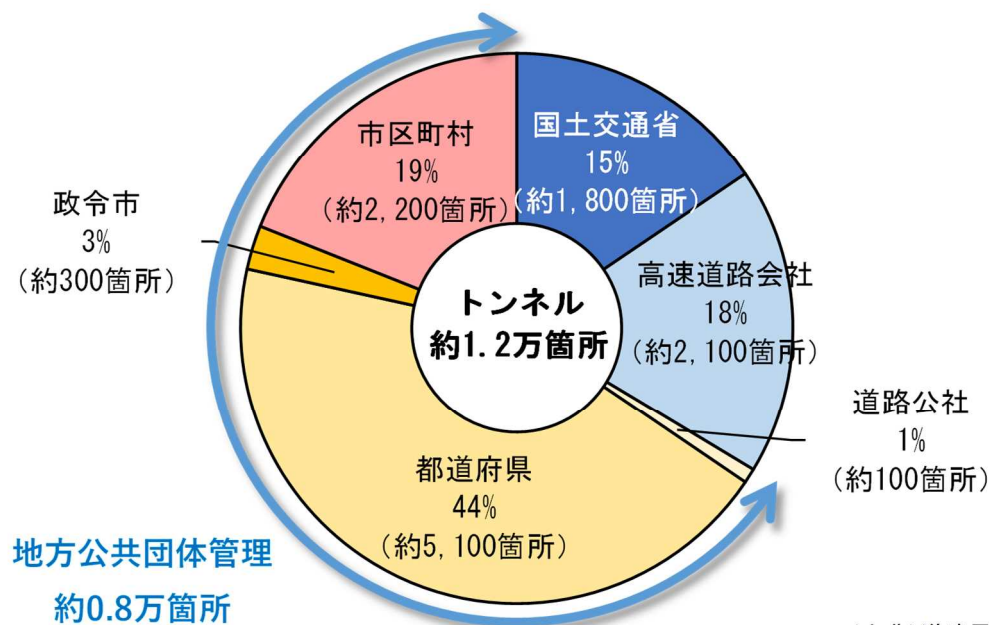
※2019 年 3 月末時点の 1 巡目点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

(2)トンネルの現状

1) 管理者別の箇所数

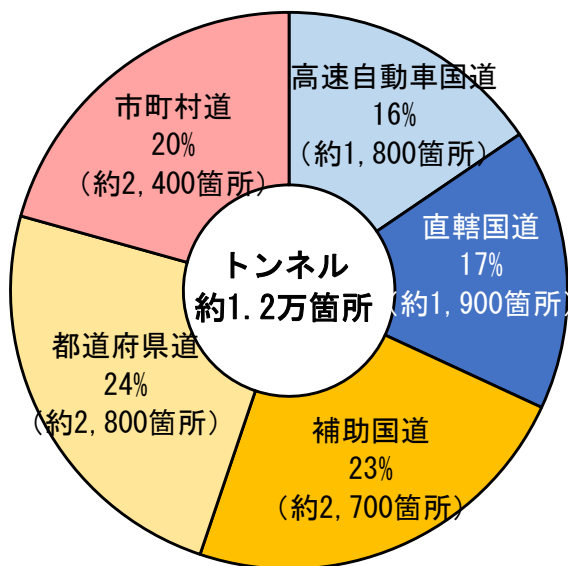
- 我が国にはトンネルが約1.2万箇所あり、このうち、地方公共団体が管理するトンネルは約0.8万箇所と、約7割を占めています。

○ 道路管理者別



(出典)道路局調べ(2023.3 末時点)

○ 道路種別



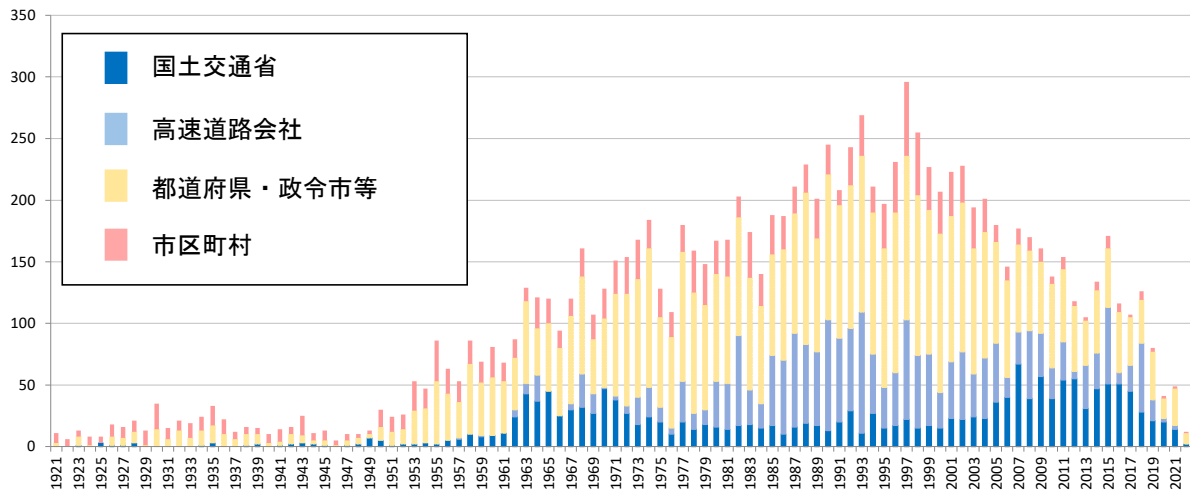
(出典)道路局調べ(2023.3 末時点)

2)建設年度別のトンネル数

- 建設後 50 年を経過したトンネルの割合は、現在は約 25%であるのに対し、10 年後には約 40%に増加します。建設後 50 年を経過し延長 100m 未満のトンネルの割合は、10 年後に約 75%となります。

※橋梁・トンネルの建設年度別施設数は巻末資料(4)を参照。

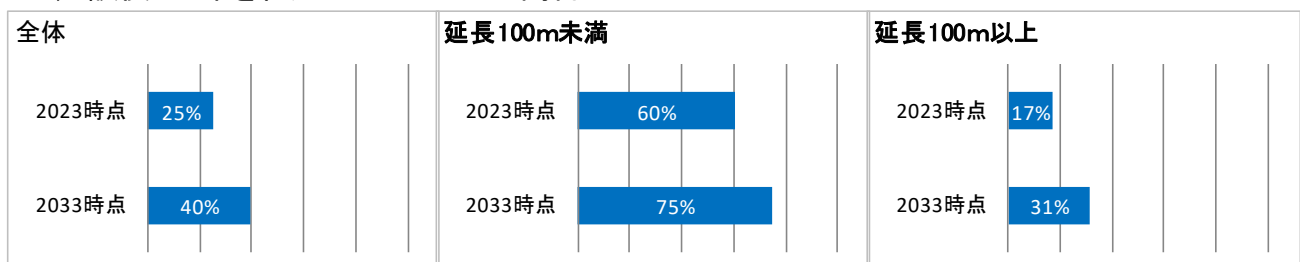
○ 建設年度別トンネル数



※この他、古いトンネルなど記録が確認できない建設年度不明トンネルが約 330 箇所ある。

(出典)道路局調べ(2023.3 末時点)

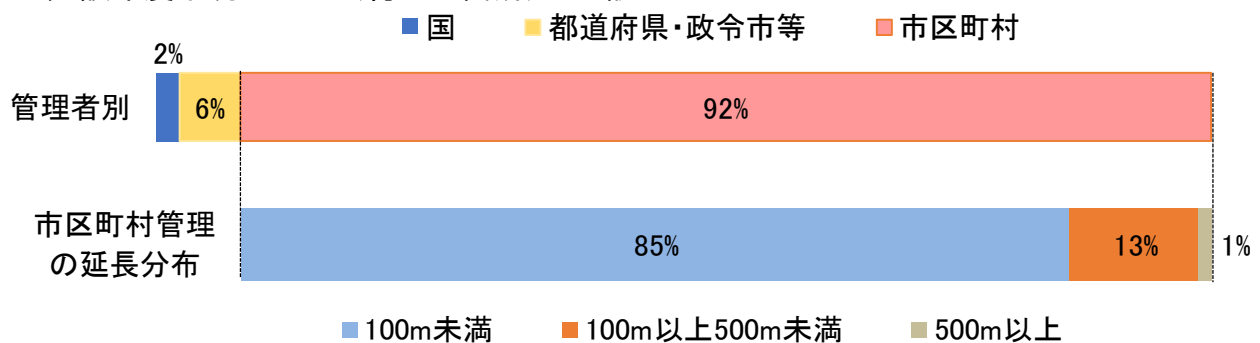
○ 建設後 50 年を経過したトンネルの割合



※この他、古いトンネルなど記録が確認できない建設年度不明トンネルが約 330 箇所ある。

(出典)道路局調べ(2023.3 末時点)

○ 建設年度不明トンネル(約 330 箇所)の内訳

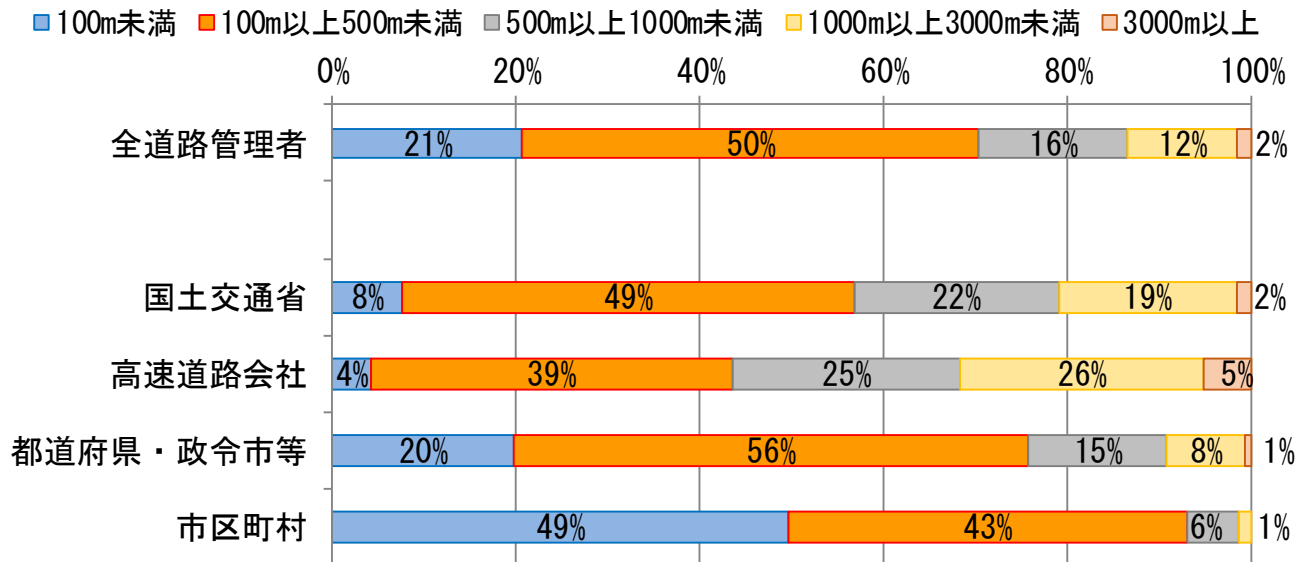


(出典)道路局調べ(2023.3 末時点)

3) 管理者別の延長分布

- 延長 1000m 以上のトンネルは国土交通省、高速道路会社に多くなっています。
- 市区町村は管理するトンネルの約 50%が延長 100m 未満です。

○ 管理者別の延長分布

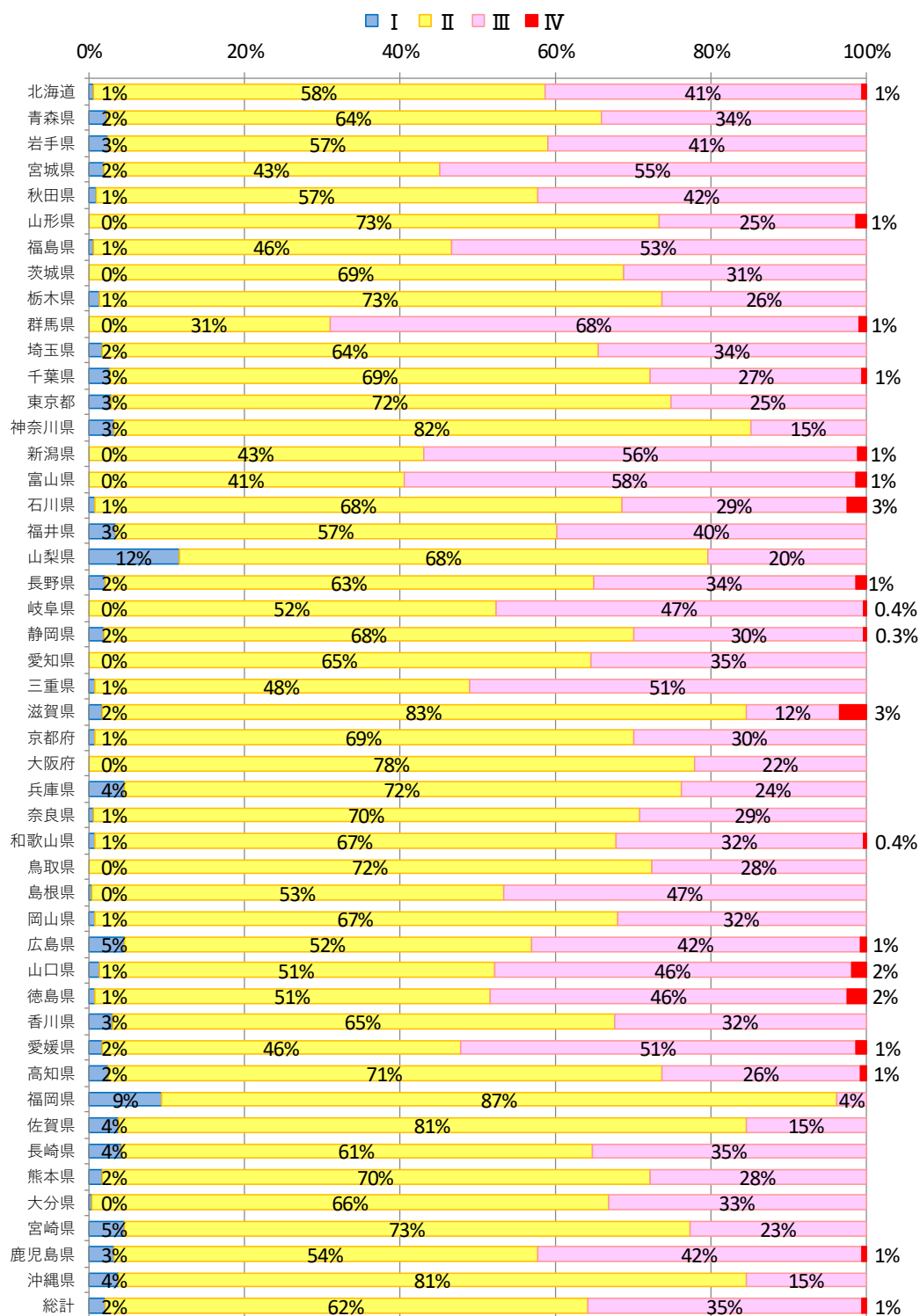


(出典)道路局調べ(2023.3 末時点)
※ 延長に関して情報がなかった施設を除く

4) 地方公共団体の過年度の点検(2014～22 年度)の判定区分の分布

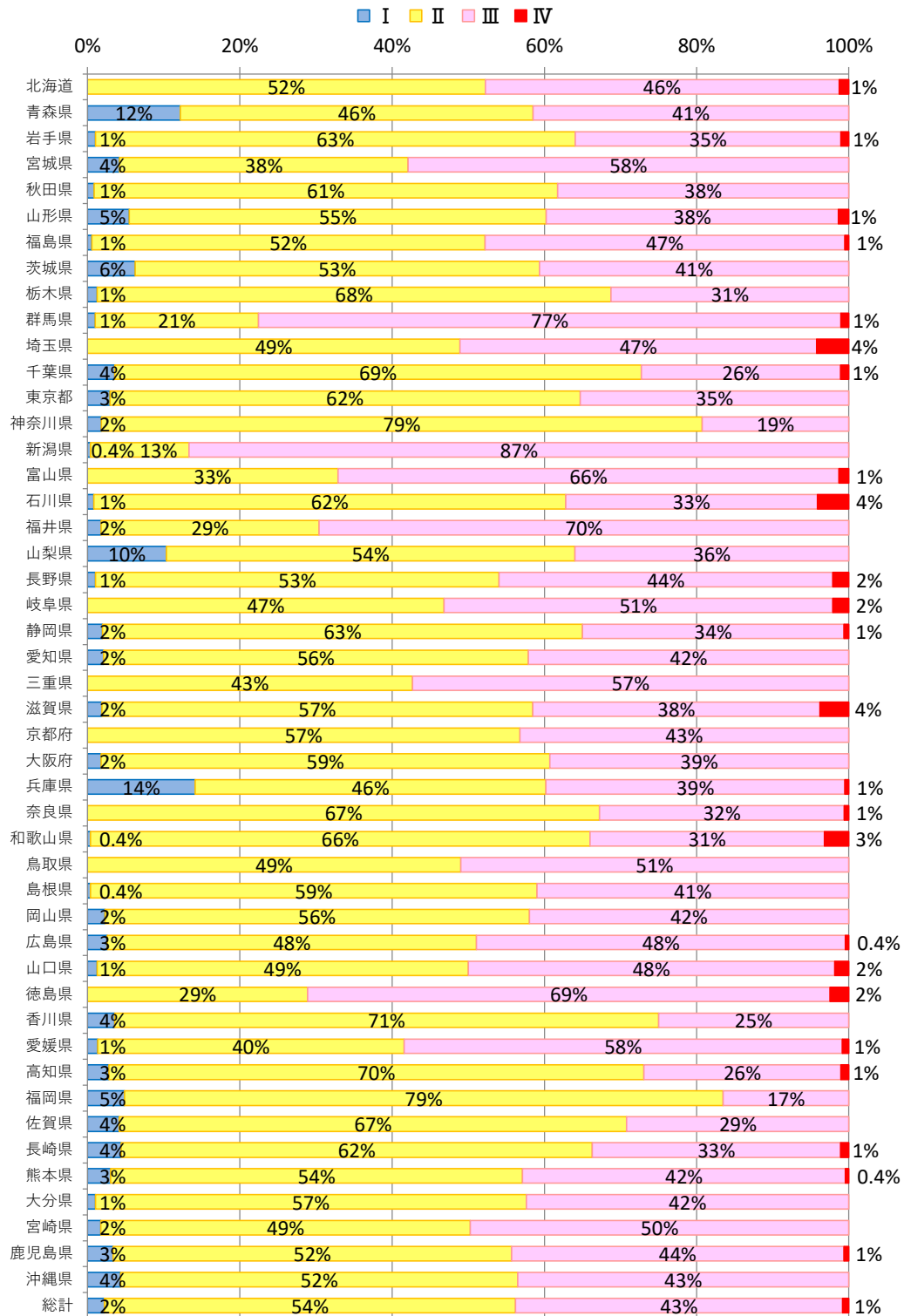
- 過年度の点検(2014～2022 年度)で地方公共団体(都道府県・政令市等及び市区町村)が管理するトンネルの判定区分の割合は地域によって異なります。
- 地方公共団体全体の判定区分の割合は、Ⅰ 2%、Ⅱ 62%、Ⅲ 35%、Ⅳ 1%です。

○ 都道府県別判定区分の割合(地方公共団体管理トンネル)



※2023 年 3 月末時点の 2014～2022 年度の最新の点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

(参考) 1 巡目点検(2014～2018 年度)における都道府県別判定区分の割合
(地方公共団体管理トンネル)

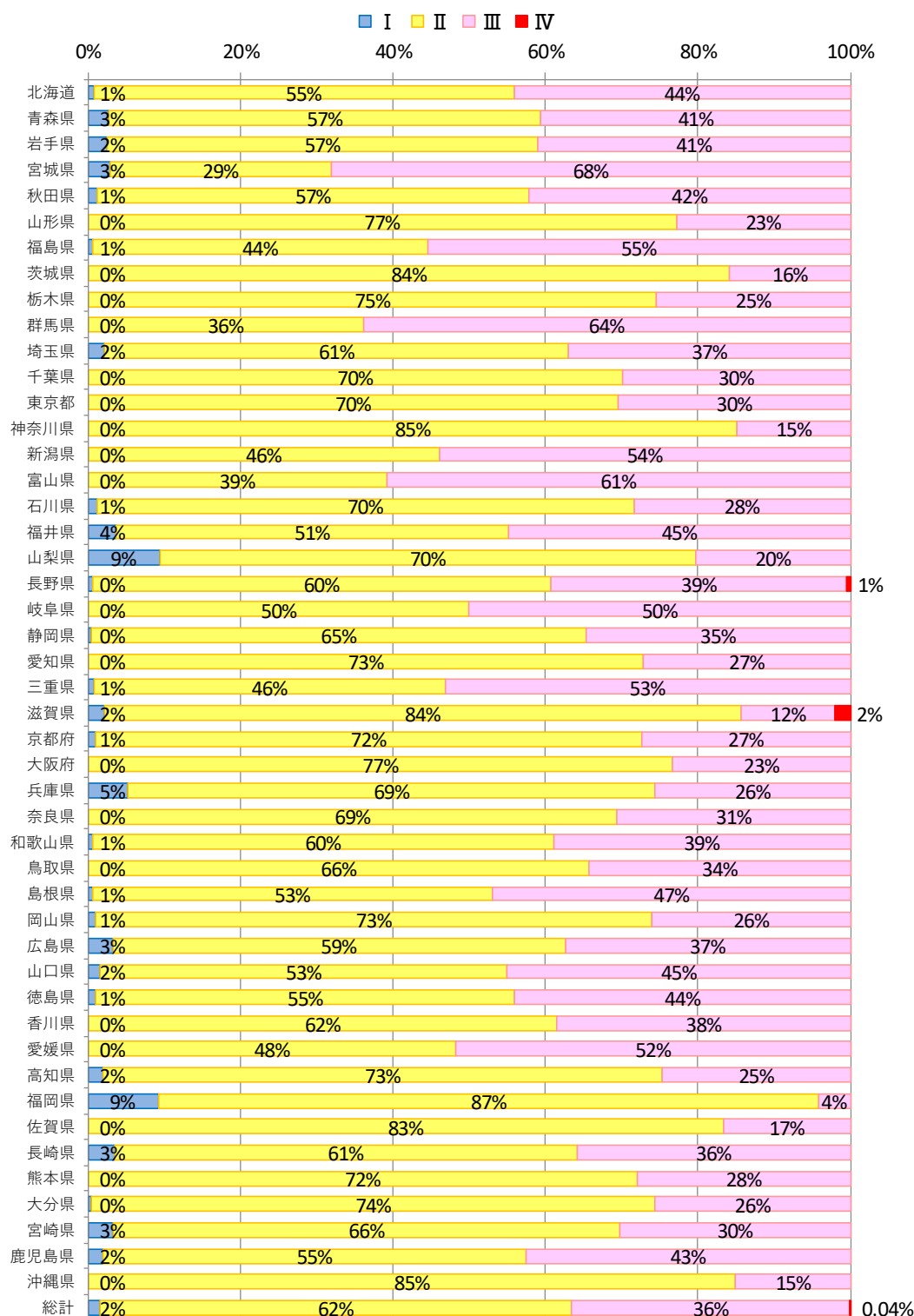


※2019 年 3 月末時点の 1 巡目点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

5) 都道府県・政令市等の過年度の点検(2014～22 年度)の判定区分の分布

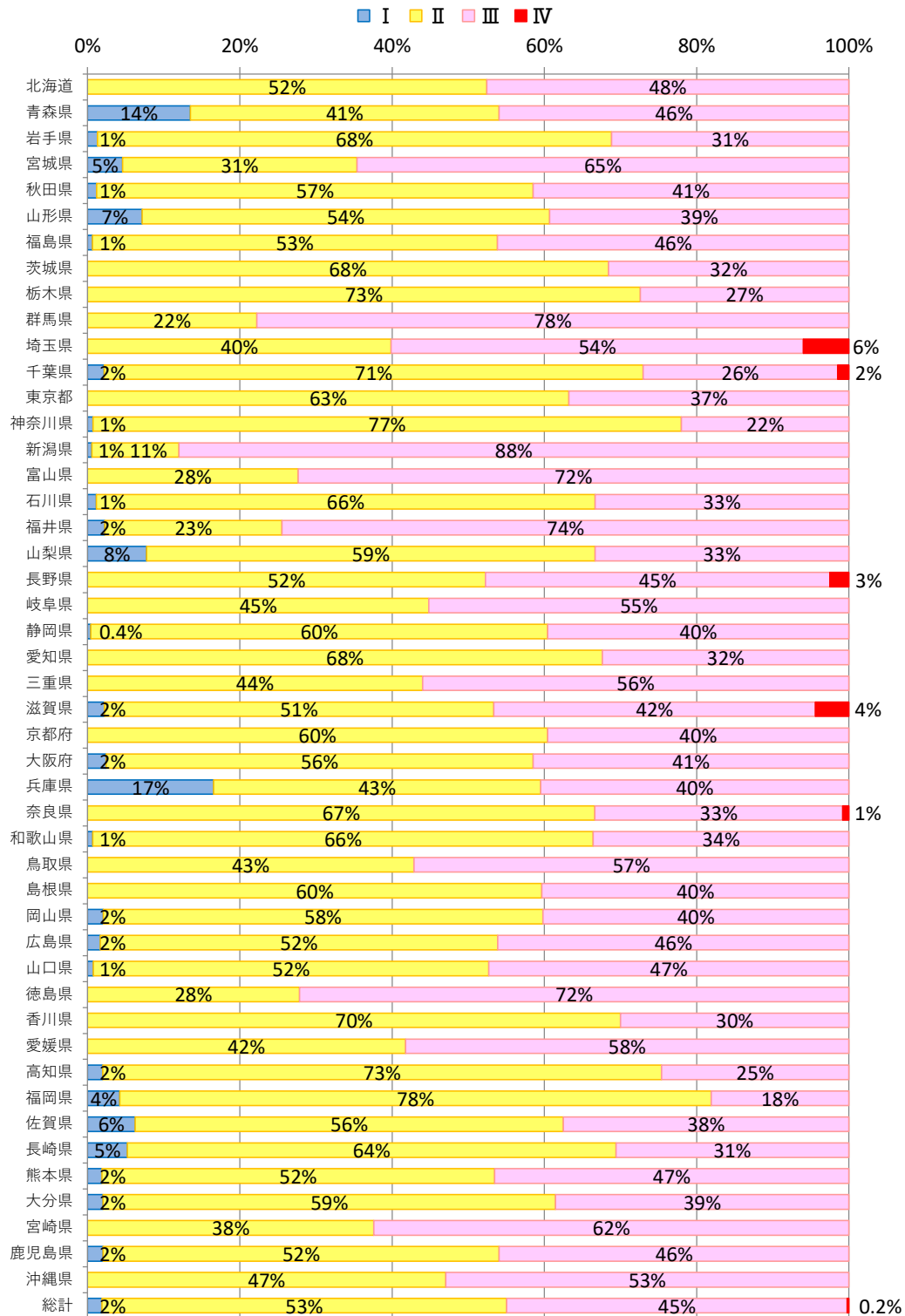
- 過年度の点検(2014～2022 年度)で都道府県・政令市等が管理するトンネルの判定区分の割合は地域によって異なります。
- 都道府県・政令市等の全体の判定区分の割合は、Ⅰ 2%、Ⅱ 62%、Ⅲ 36%、Ⅳ 0.04%です。

○ 都道府県別判定区分の割合(都道府県・政令市等管理トンネル)



※2023 年 3 月末時点の 2014～2022 年度の最新の点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

(参考) 1 巡目点検(2014～2018 年度)における都道府県別判定区分の割合
(都道府県・政令市等管理トンネル)

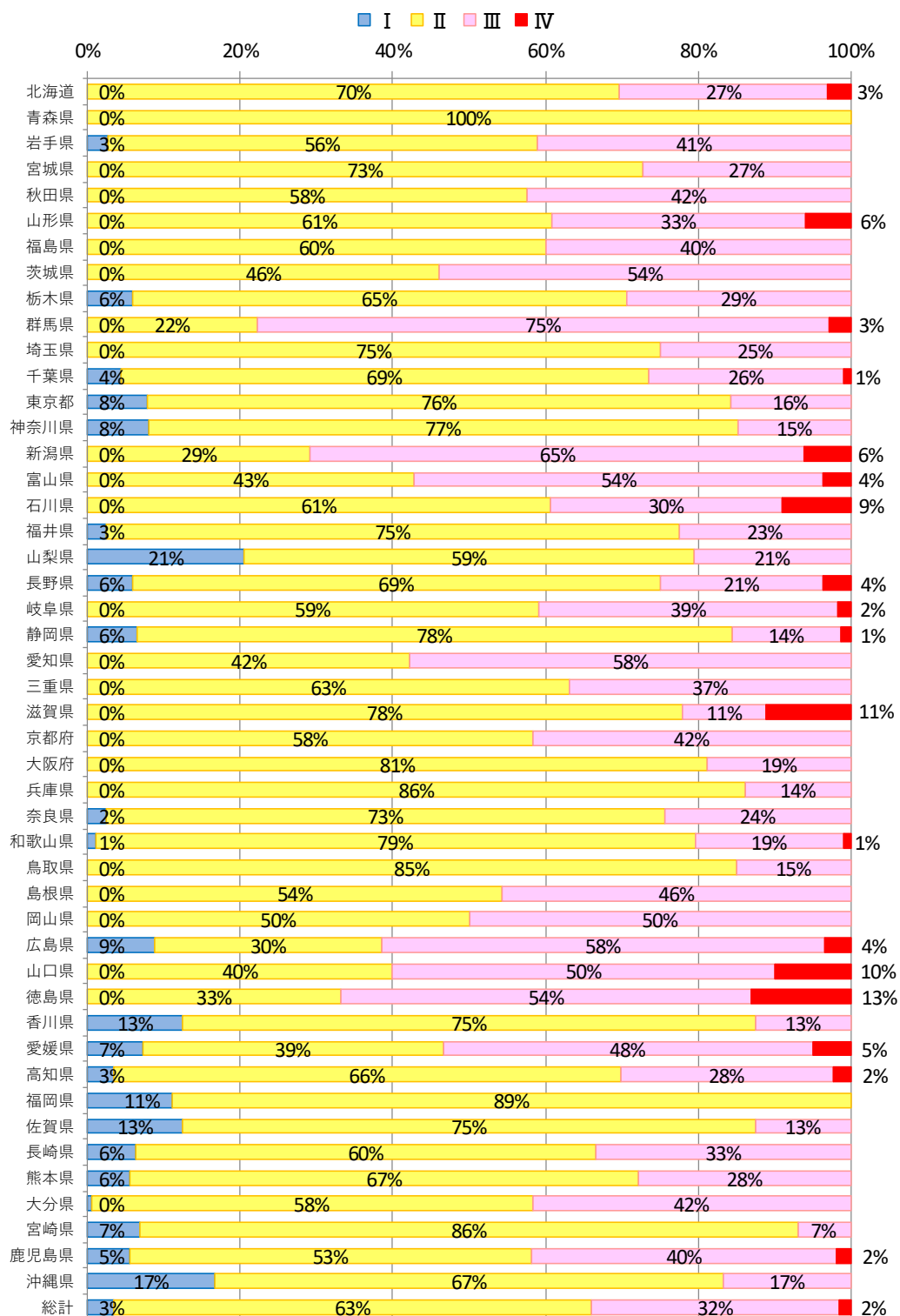


※2019 年 3 月末時点の 1 巡目点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

6) 市区町村の過年度の点検(2014～22 年度)の判定区分の分布

- 過年度の点検(2014～2022 年度)で市区町村が管理するトンネルの判定区分の割合は地域によって異なっています。
- 市区町村の全体の判定区分の割合は、Ⅰ 3%、Ⅱ 63%、Ⅲ 32%、Ⅳ 2%です。

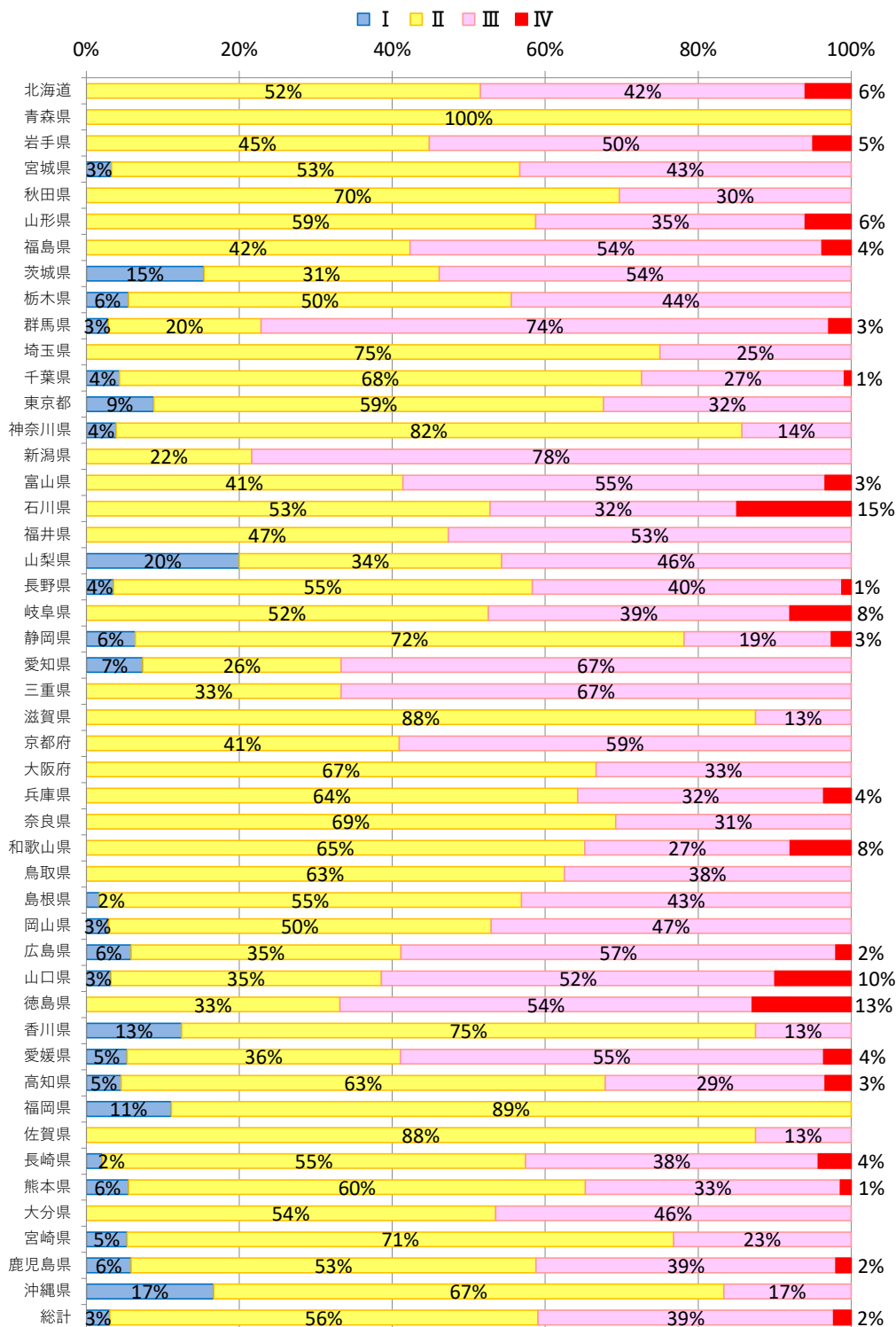
○ 都道府県別判定区分の割合(市区町村管理トンネル)



※2023 年 3 月末時点の 2014～2022 年度の最新の点検結果をもとに作成したものである。

また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

(参考) 1 巡目点検(2014～2018 年度)における都道府県別判定区分の割合
(市区町村管理トンネル)



※2019 年 3 月末時点の 1 巡目点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が 100%とならない場合がある。

8. 地方公共団体におけるメンテナンスに向けた取り組み

(1) 道路メンテナンス会議の開催

- 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」を設置しました。（2014年7月7日に全都道府県で設置済）

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・首都高速道路・阪神高速道路・本州四国連絡高速道路）
- ・ 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

地方公共団体の取り組み事例の共有

- 道路メンテナンス会議を通じて、地方公共団体における老朽化対策の取り組み事例を共有

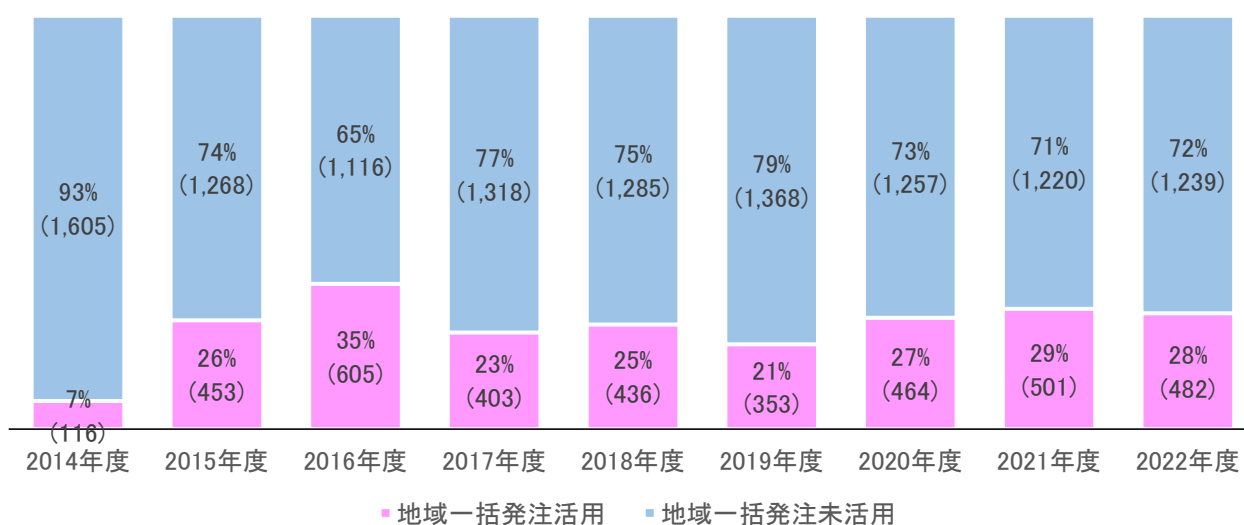
<取り組み事例>

- ・ 点検・診断の高度化・効率化、補修計画の適正化等のため、産学官の連携により、点検・診断・措置情報を効率的に記録することが出来るデータベースシステムの開発・導入
- ・ 技術力の向上、点検費用の削減のため、道路メンテナンス会議と市による合同点検（直営点検）の実施
- ・ 県による市町村への橋梁補修工法等に関する技術的助言を行う相談窓口の設置

(2) 地域一括発注の状況

- 市区町村の人不足・技術力不足を補うため、市区町村の点検・診断の発注事務を都道府県が一括して実施しています。
- 2022年度は482市区町村（32道府県）が地域一括発注を活用しています。

市区町村における地域一括発注の活用状況



※点検対象となる橋梁やトンネル等がない自治体については、未活用として整理している。

(3) 直轄診断・修繕代行

- 地方公共団体への支援策の一つとして、緊急かつ高度な技術力を要する可能性が高い橋梁について、「直轄診断※」を実施しました。
- 直轄診断を実施した橋梁については、各道路管理者からの要請を踏まえ、修繕代行事業や補助事業に着手しています。

○ 直轄診断実施箇所と診断結果概要

実施年度	施設名	道路管理者名	延長(m)
2014	みしまおおはし 三島大橋	三島町(福島県)	131
2014	おおまえはし 大前橋	嬭恋村(群馬県)	73
2014	おおど おおはし 大渡ダム大橋	仁淀川町(高知県)	444
2015	ぬまお 沼尾シェッド	下郷町(福島県)	189
2015	さるかいはし 猿飼橋	十津川村(奈良県)	139
2015	よぶ こおおはし 呼子大橋	唐津市(佐賀県)	728
2016	まんごくはし 万石橋	湯沢市(秋田県)	171
2016	みほこはし 御鉾橋	神流町(群馬県)	46
2017	おとざわはし 音沢橋	黒部市(富山県)	110
2017	おとひめおおはし 乙姫大橋	中津川市(岐阜県)	317
2018	にがたずいどう 仁方隧道	呉市(広島県)	260
2018	てんたいはし 天大橋	薩摩川内市(鹿児島県)	329
2019	ちちぶはし 秩父橋	秩父市(埼玉県)	135
2019	ふるかわはし 古川橋	吉田町(静岡県)	54
2020	しらおいはし 白老橋	白老町(北海道)	148
2020～2021	つるまいはし 鶴舞橋	奈良市(奈良県)	97
2022	だんぎきばし 伊達崎橋	福島県(福島県)	288



緊急性・難易度を踏まえて対応

○ 直轄修繕代行等実施状況

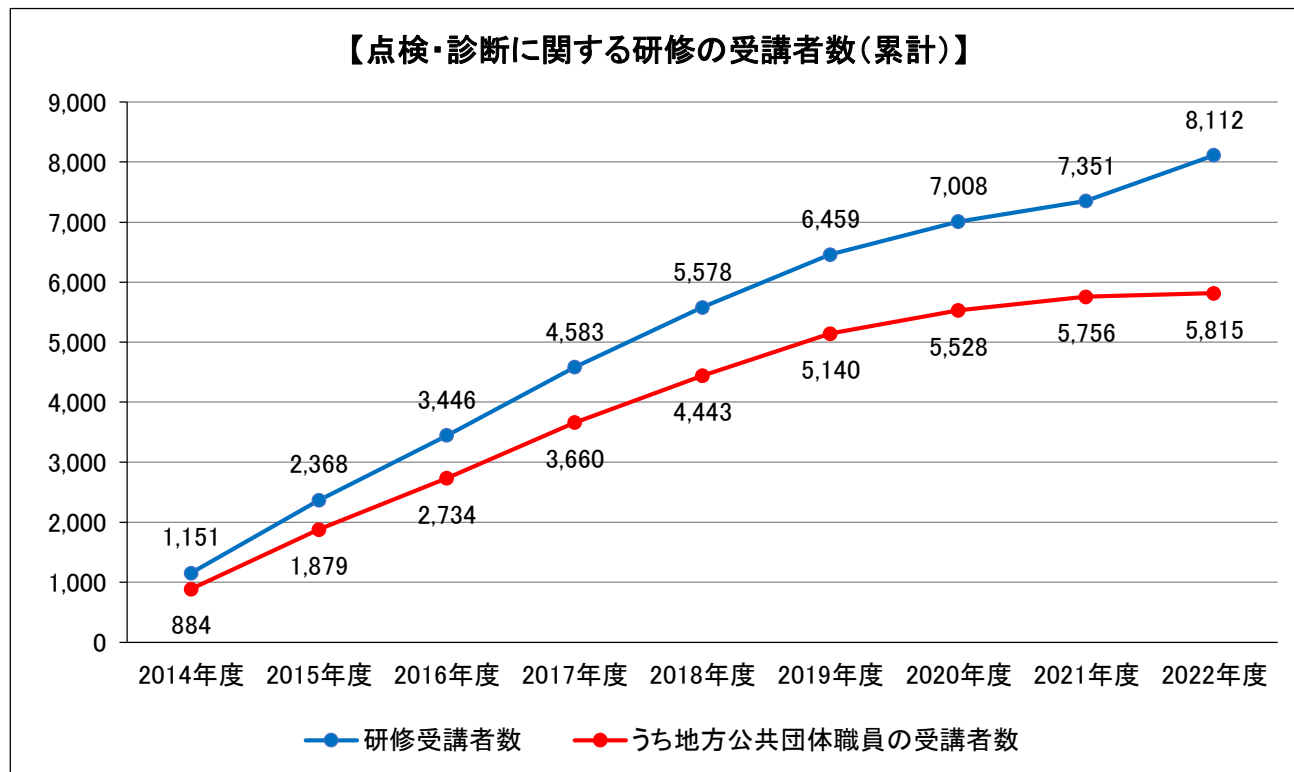
2015 年度	○ 三島大橋、大渡ダム大橋 <u>修繕代行事業</u> に着手
	○ 大前橋 <u>大規模修繕・更新補助事業</u> に着手
2016 年度	○ 沼尾シェッド、猿飼橋、呼子大橋 <u>修繕代行事業</u> に着手
2017 年度	○ 万石橋、御鉾橋 <u>修繕代行事業</u> に着手
2018 年度	○ 音沢橋、乙姫大橋 <u>修繕代行事業</u> に着手
2019 年度	○ 仁方隧道、天大橋 <u>修繕代行事業</u> に着手
2020 年度	○ 秩父橋、古川橋 <u>修繕代行事業</u> に着手
2021 年度	○ 白老橋 <u>修繕代行事業</u> に着手
2022 年度	○ 鶴舞橋 <u>修繕代行事業</u> に着手
2023 年度	○ 伊達崎橋 <u>修繕代行事業</u> に着手

※直轄診断:「橋梁、トンネル等の道路施設については、各道路管理者が責任を持って管理する」という原則の下、それでもなお、地方公共団体の技術力等に鑑みて支援が必要なもの(複雑な構造を有するもの、損傷の度合いが著しいもの、社会的に重要なもの、等)に限り、国が地方整備局、国土技術政策総合研究所、国立開発研究法人土木研究所の職員で構成する「道路メンテナンス技術集団」を派遣し、技術的な助言を行うもの。

(4) 研修の実施状況

- 2014 年度より、国土交通省、地方公共団体の職員等を対象に、橋梁、トンネル等の点検に関する研修を実施しています。
- 2022 年度までの受講者数は 8,112 人（地方公共団体：5,815 人）です。

研修受講者数（累計）

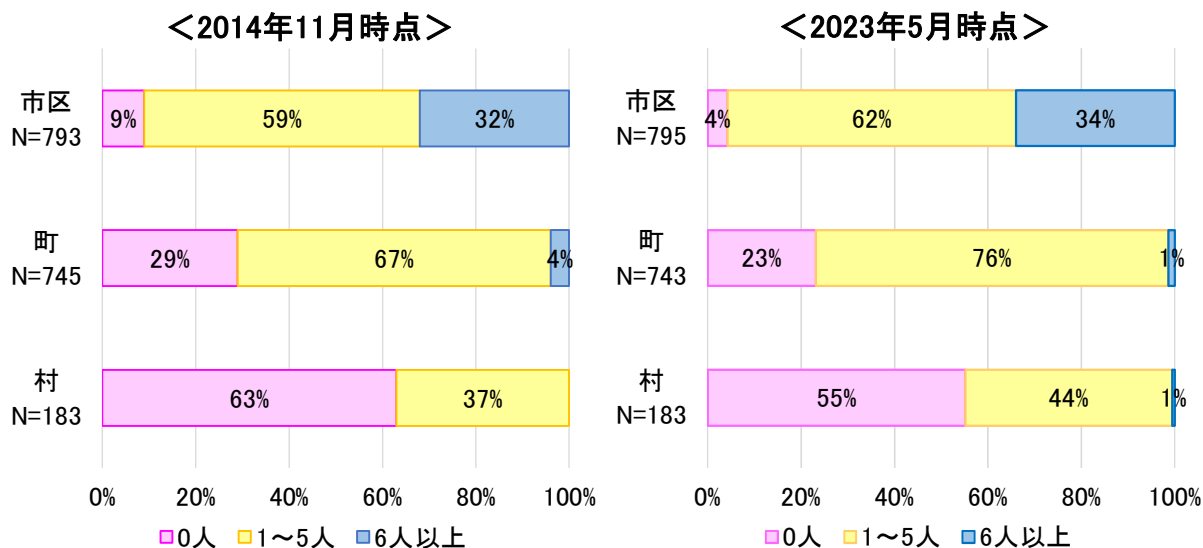


※2023 年 3 月末時点

(5) 橋梁管理に携わる土木技術者数

- 橋梁管理に携わる土木技術者が存在しない市区町村の割合は、2014 年度と 2023 年度を比較するといずれも減少しています。

市区町村における橋梁管理に携わる土木技術者の人数

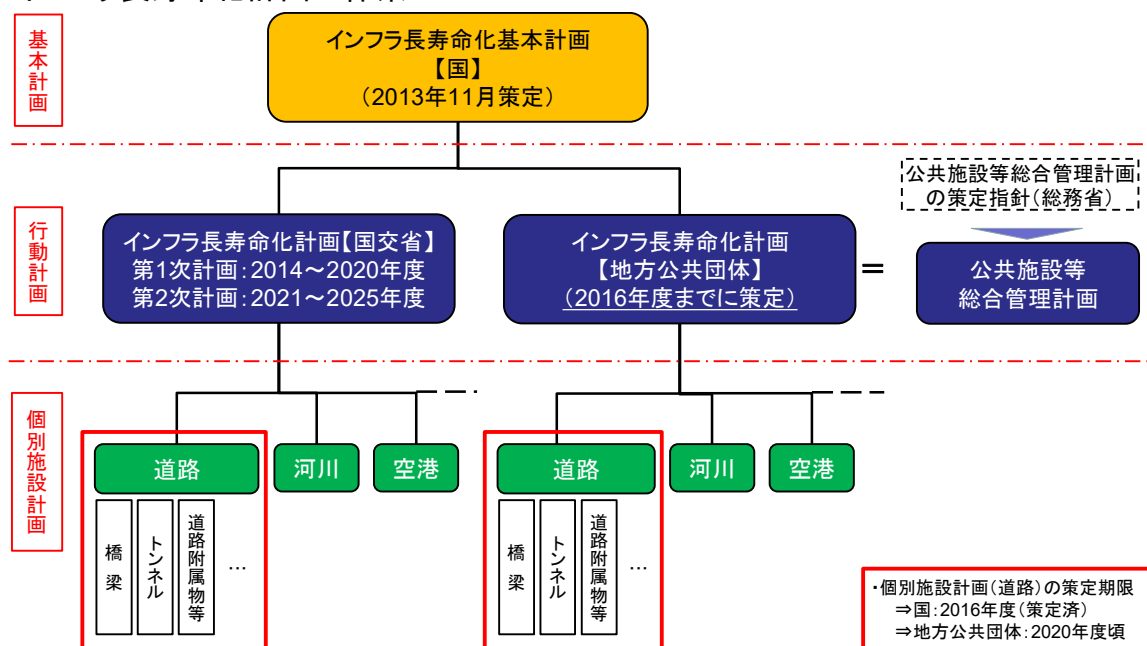


(6) 個別施設計画の策定状況(2022 年度末時点)

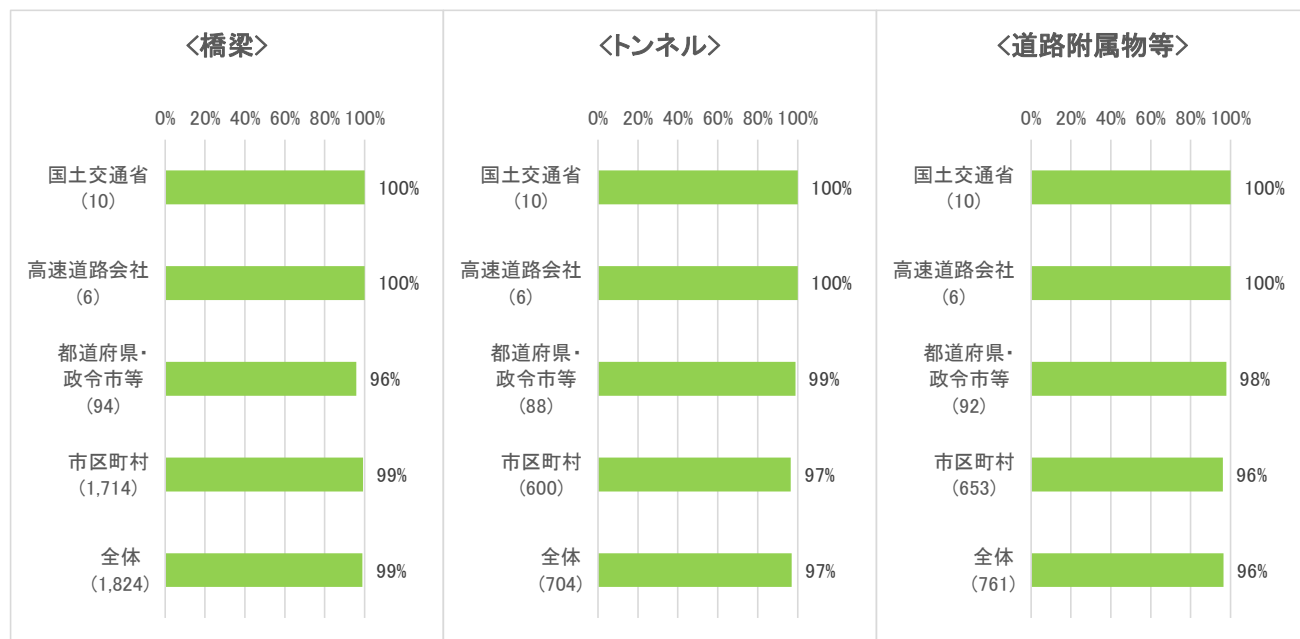
- 各道路管理者は、橋梁・トンネル・道路附属物等の定期点検の結果に基づき個別施設計画※を策定しています。
- 2022 年度末時点における橋梁の個別施設計画策定率は、橋梁で 99%、管理者別では、都道府県・政令市等 96%、市区町村 99%となっています。
- トンネル及び道路附属物等の計画策定率は、それぞれ 97%、96%となっています。

※維持管理・更新等にかかるトータルコストの縮減・平準化を図る上で点検・診断等の結果を踏まえた個別施設毎の具体的な対応方針を定めた計画

○ インフラ長寿命化計画の体系



○ 個別施設計画の策定状況(2022 年度末時点)



※()は団体数

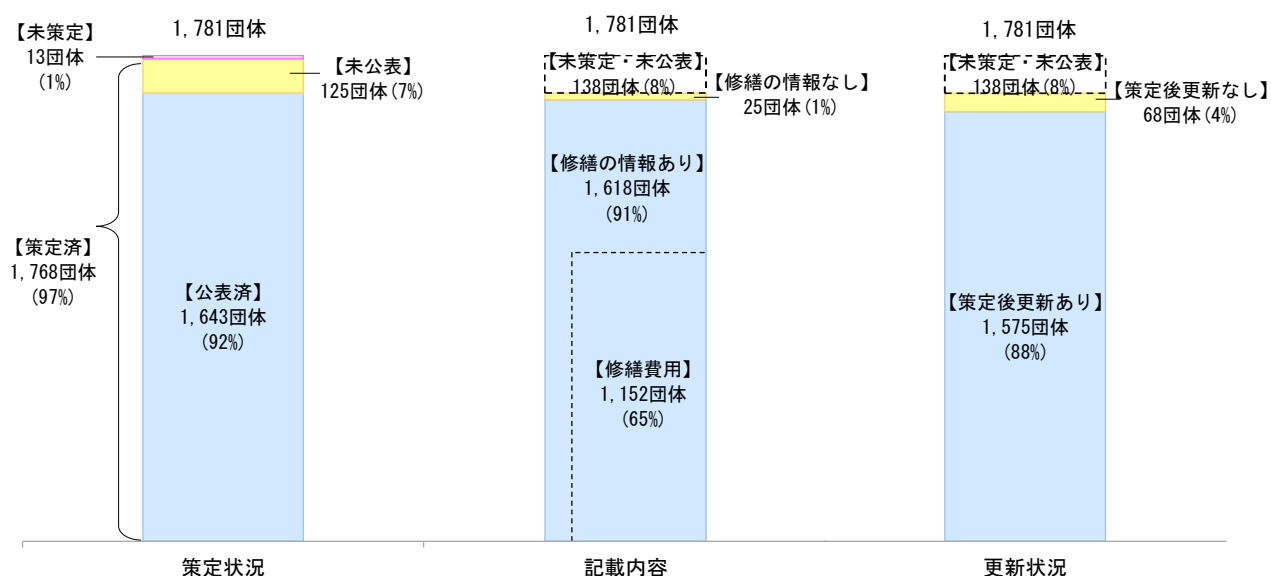
※割合は個別施設計画策定対象の施設を管理する団体数により算出

※道路附属物等は横断歩道橋、門型標識等、シェッド、大型カルバートであり、いずれかの施設の個別施設計画が策定されれば策定済みとしている

○個別施設計画の策定状況(2022 年度末時点)

- 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、2022 年度末時点で計画を策定していない地方公共団体が 13 団体あり、策定済みで公表していない地方公共団体は 125 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 25 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 68 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)】



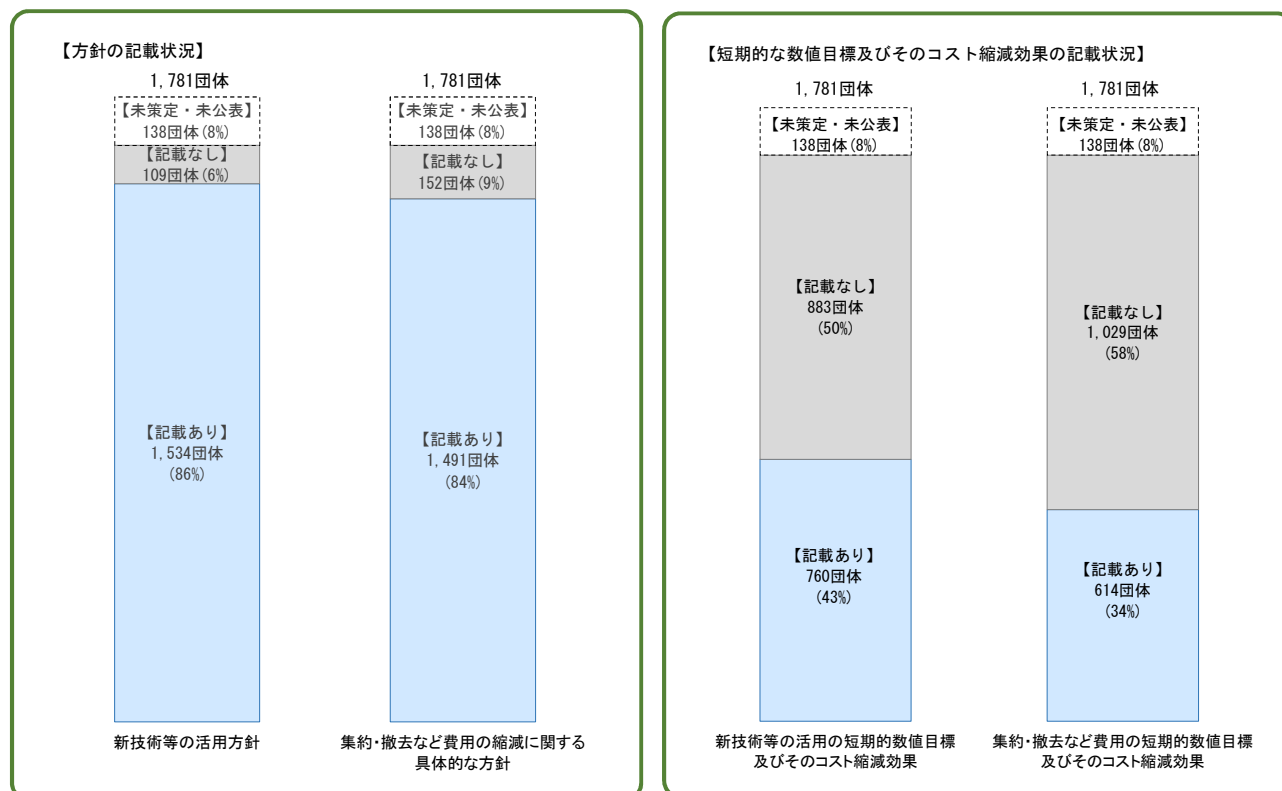
※2023 年 3 月 31 日時点(国土交通省道路局調べ)

※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)

○個別施設計画の記載内容

- 2022 年度末時点で、橋梁の長寿命化修繕計画（個別施設計画）に「新技術等の活用方針」を記載している地方公共団体は 1,534 団体であり、「集約・撤去など費用の縮減に関する具体的な方針」を記載している地方公共団体は 1,491 団体です。
- 「短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果」を記載している地方公共団体は、「新技術等の活用」で 760 団体、「集約・撤去」で 614 団体です。

【橋梁（2m以上）の長寿命化修繕計画（個別施設計画）における記載状況（地方公共団体）】



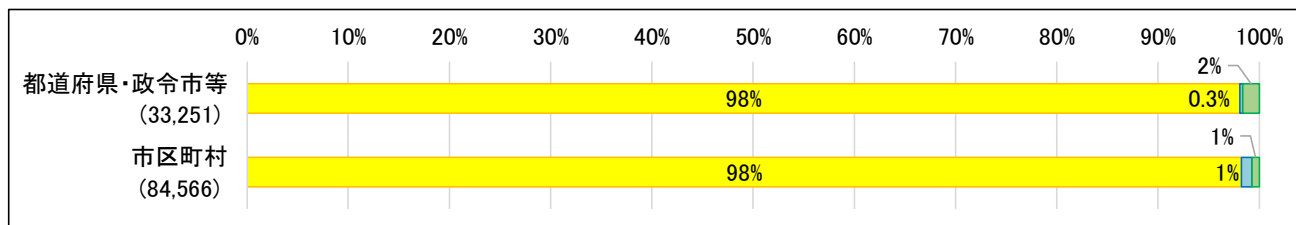
※2023 年 3 月 31 日時点（国土交通省道路局調べ）

※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）

(7) 道路メンテナンス事業補助の活用状況

- 地方公共団体が実施した橋梁の定期点検費用について、2020 年度に創設された道路メンテナンス事業補助制度を活用した割合は、都道府県・政令市等で 98%、市区町村では 98%です。
- 修繕費用に道路メンテナンス事業補助制度を活用した割合は、都道府県・政令市等で 92%、市区町村では 94%です。

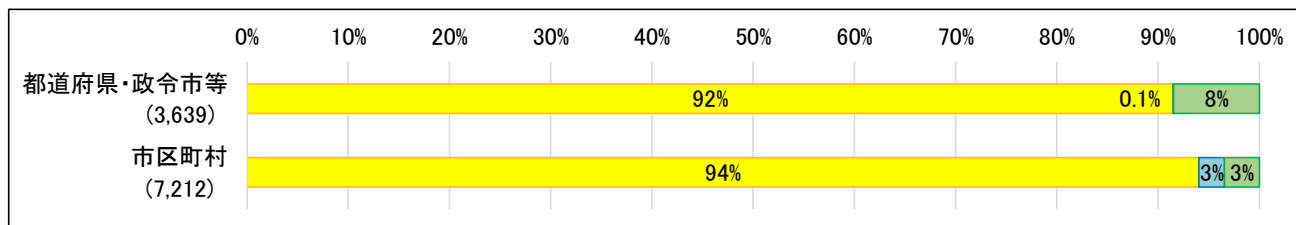
○ 地方公共団体が 2022 年度に実施した橋梁の定期点検における充当予算の状況



※2022 年度に委託点検を実施した橋梁のうち、報告があった 117,817 橋を対象に橋梁数ベースで算出。

: 個別補助事業を充当
 : 交付金を充当
 : 地方単独費で実施

○ 地方公共団体が 2022 年度に実施した橋梁の修繕における充当予算の状況



※2022 年度に修繕を実施した橋梁のうち、報告があった 10,851 橋を対象に橋梁数ベースで算出。

: 個別補助事業を充当
 : 交付金を充当
 : 地方単独費で実施

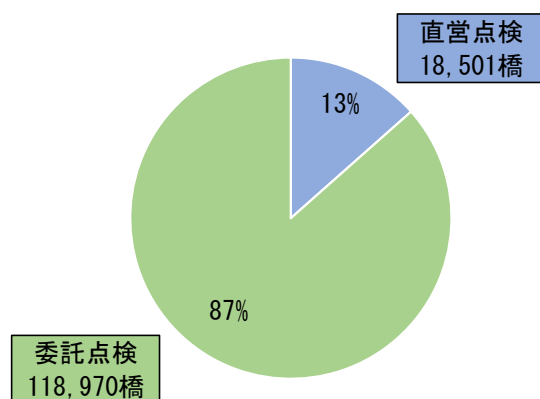
(8) 点検実施者の保有資格等

- 2022 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 13%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 48%、研修・資格ともになしは 52%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

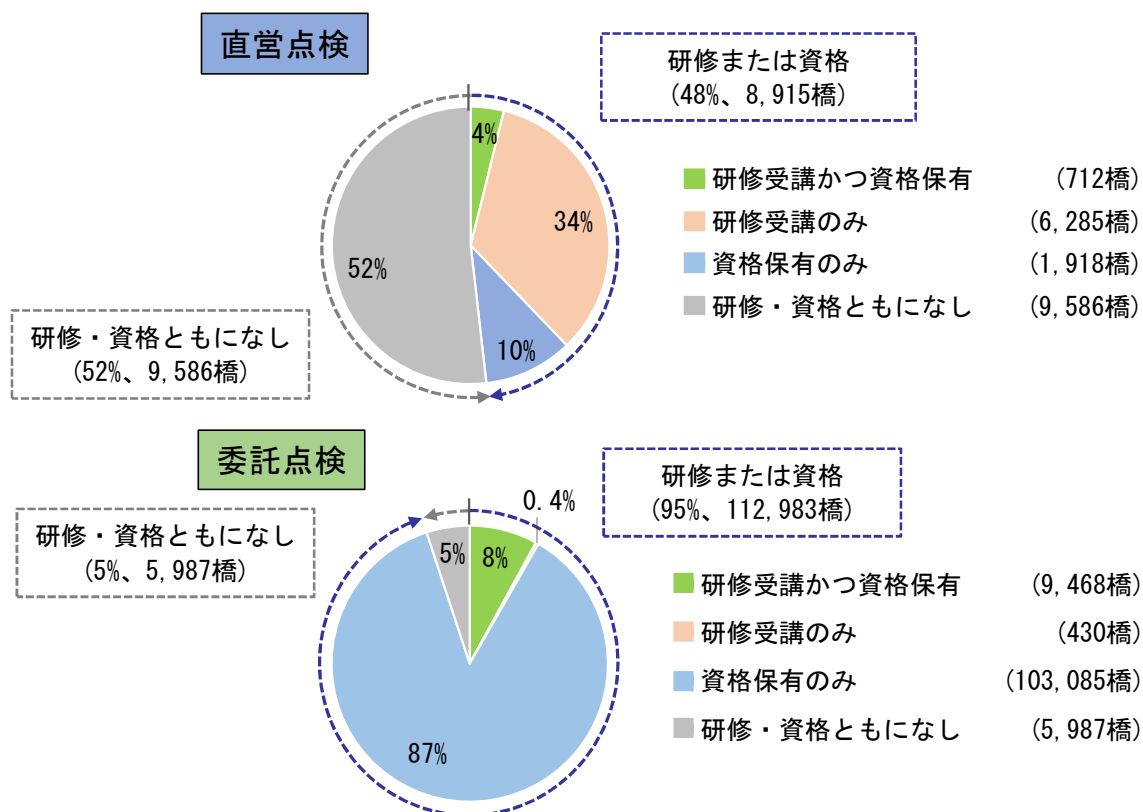
※2 資格：技術士または国土交通省登録技術資格（公共工事に関する調査及び設計等の品質確保に資する技術者資格登録規定に基づく国土交通省登録資格）

○ 2022 点検実施橋梁の直営点検と委託点検の割合



※2022 年度に点検を実施した施設のうち、報告があった 137,471 橋を対象に橋梁数ベースで算出。（下図も同様）

○ 点検実施者の保有資格や研修受講歴

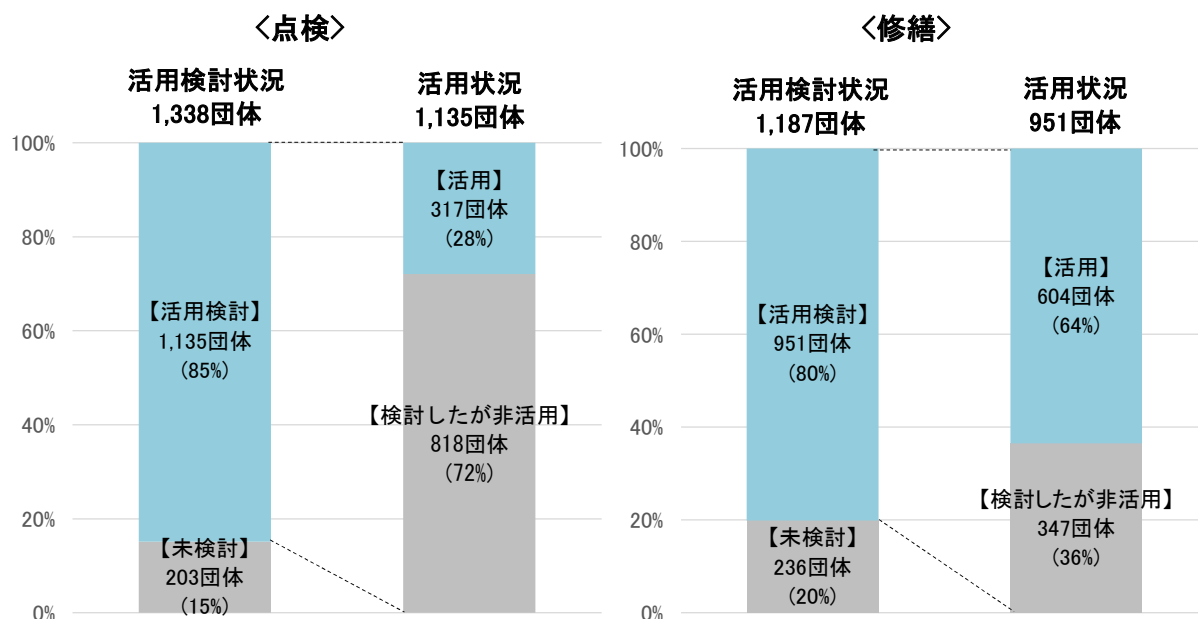


(9) 点検・修繕における新技術の活用検討・活用の状況

1) 橋梁

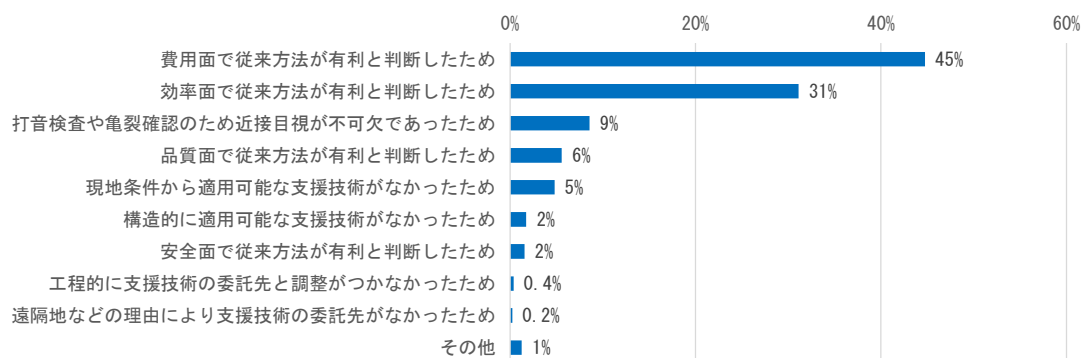
- 2022 年度の橋梁点検において、新技術の活用を検討した地方公共団体は 85%、そのうち活用した団体は 28%です。
- 2022 年度の橋梁修繕において、新技術の活用を検討した地方公共団体は 80%、そのうち活用した団体は 64%です。

○ 点検・修繕における新技術の活用状況（橋梁）

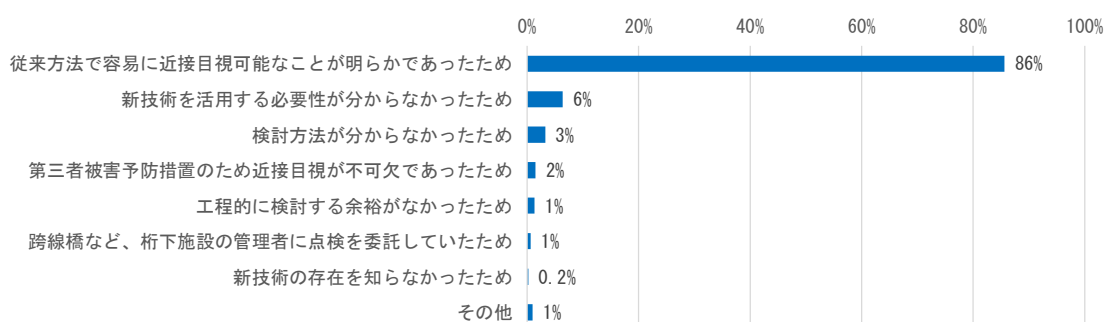


※2022 年度に点検を実施した地方公共団体のうち、報告があった 1,338 団体と、2022 年度に修繕を実施した地方公共団体のうち、報告があった 1,187 団体を対象に算出。

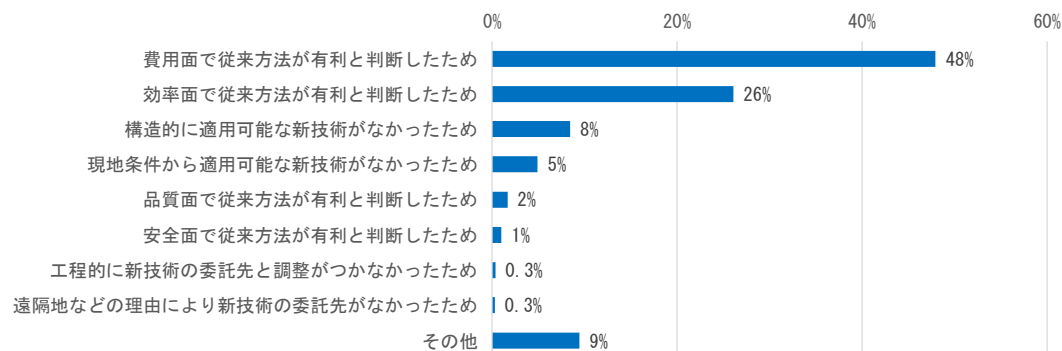
○ 新技術を活用しなかった理由（橋梁点検）



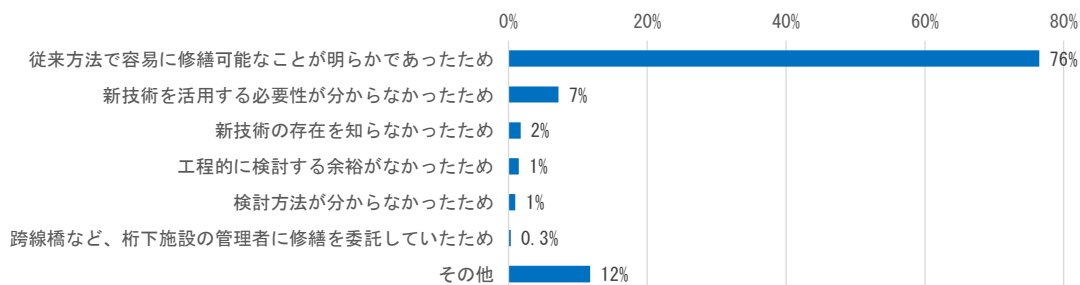
○ 新技術を検討しなかった理由（橋梁点検）



○ 新技術を活用しなかった理由（橋梁修繕）



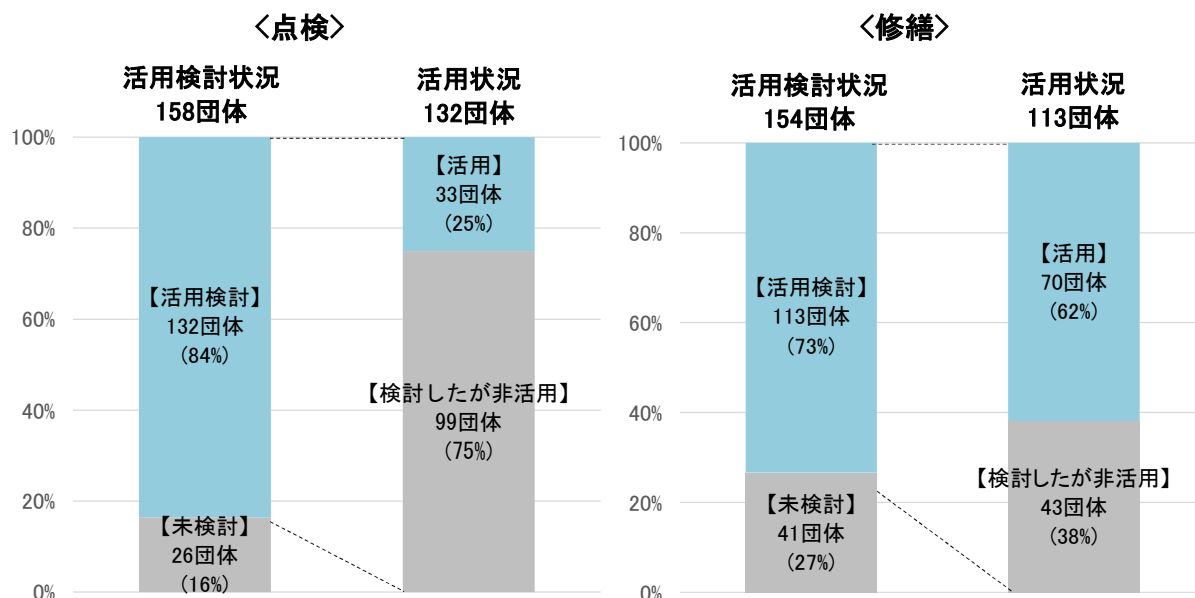
○ 新技術を検討しなかった理由（橋梁修繕）



2)トンネル

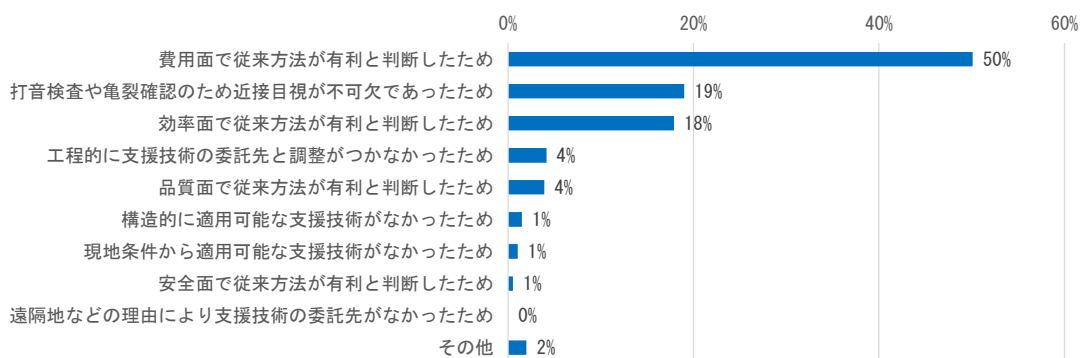
- 2022 年度のトンネル点検において、新技術の活用を検討した地方公共団体は 84%、そのうち活用した団体は 25%です。
- 2022 年度のトンネル修繕において、新技術の活用を検討した地方公共団体は 73%、そのうち活用した団体は 62%です。

○ 点検・修繕における新技術の活用状況(トンネル)

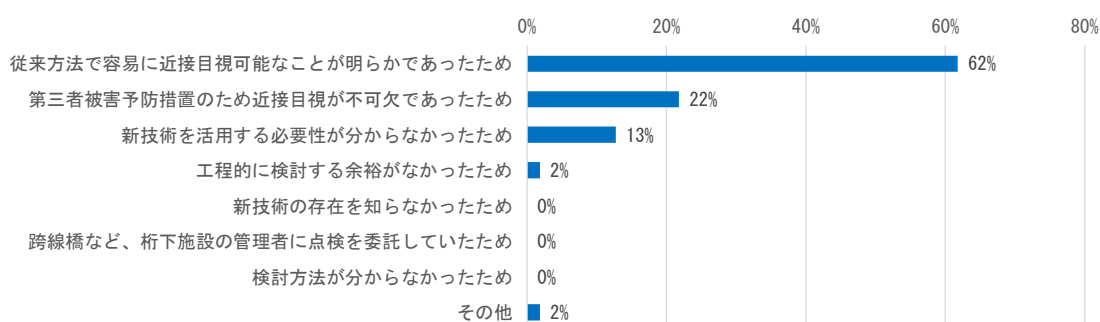


※2022 年度に点検を実施した地方公共団体のうち、報告があった 158 団体と、2022 年度に修繕を実施した地方公共団体のうち、報告があった 154 団体を対象に算出。

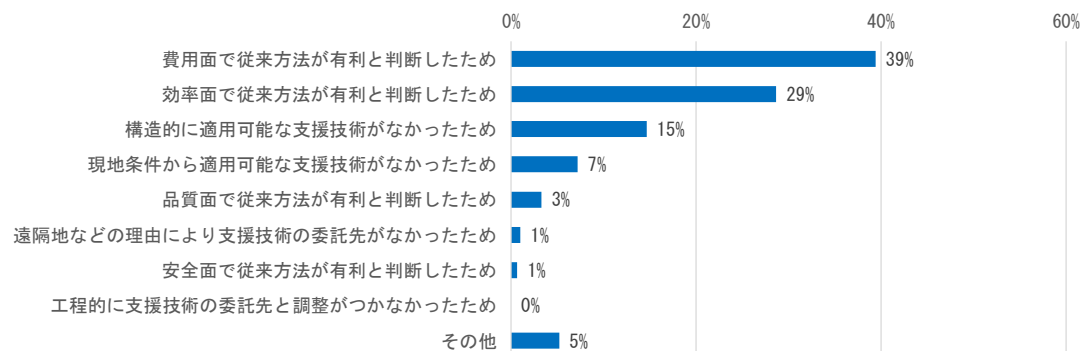
○ 新技術を活用しなかった理由(トンネル点検)



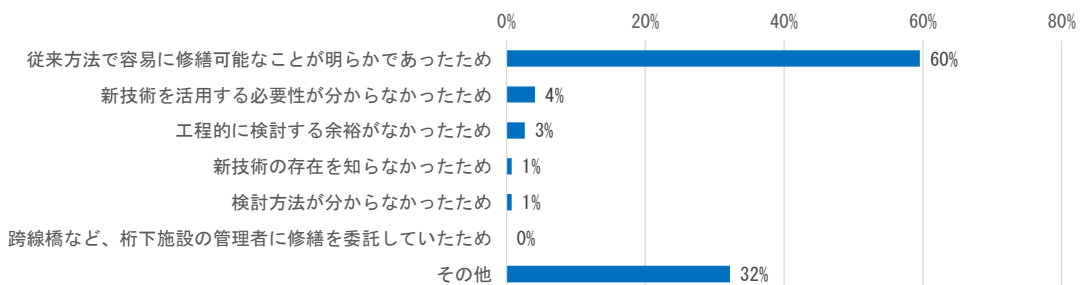
○ 新技術を検討しなかった理由(トンネル点検)



○ 新技術を活用しなかった理由(トンネル修繕)



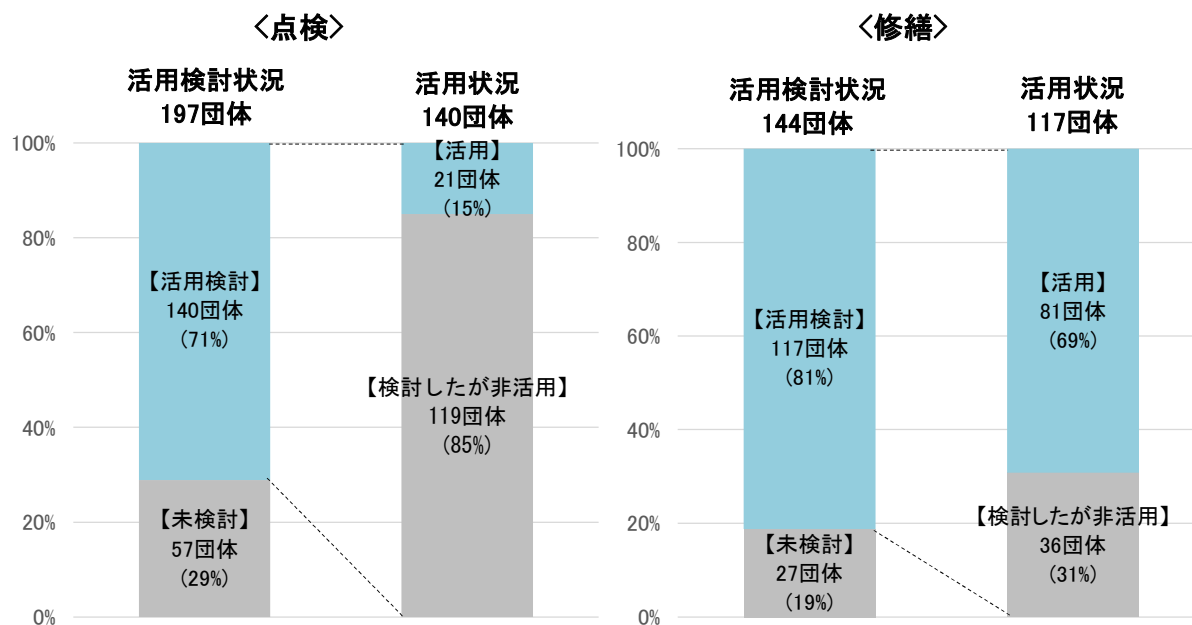
○ 新技術を検討しなかった理由(トンネル修繕)



3) 道路附属物等

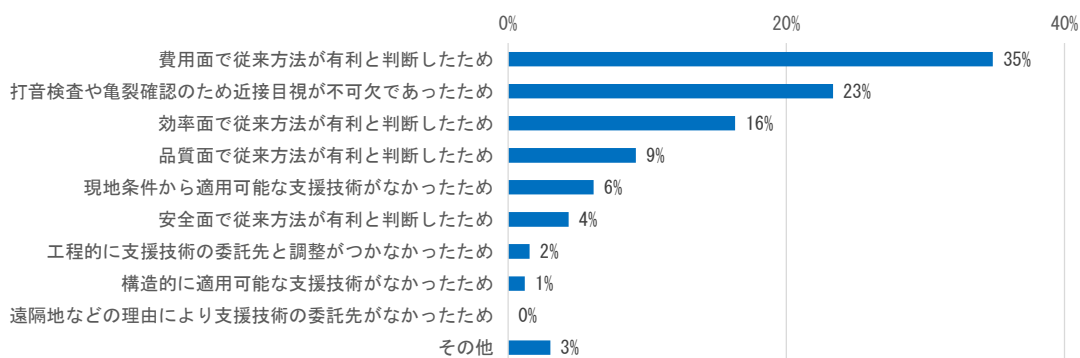
- 2022 年度の道路附属物等点検において、新技術の活用を検討した地方公共団体は 71%、そのうち活用した団体は 15%です。
- 2022 年度の道路附属物等修繕において、新技術の活用を検討した地方公共団体は 81%、そのうち活用した団体は 69%です。

○ 点検・修繕における新技術の活用状況(道路附属物等)

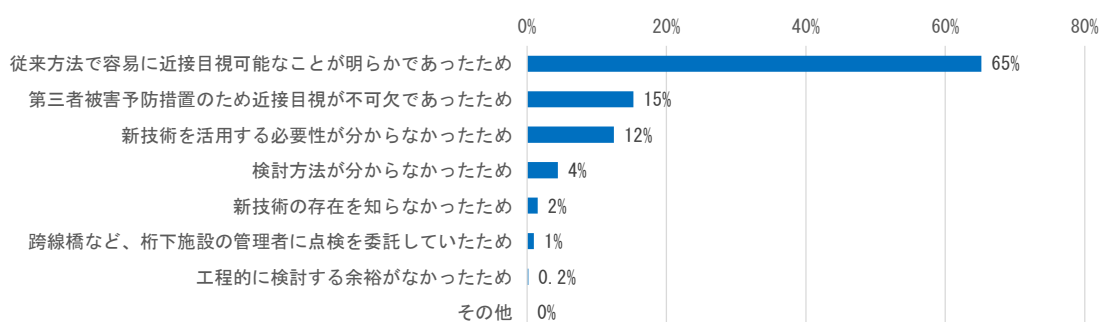


※2022 年度に点検を実施した地方公共団体のうち、報告があった 197 団体と、2022 年度に修繕を実施した地方公共団体のうち、報告があった 144 団体を対象に算出。

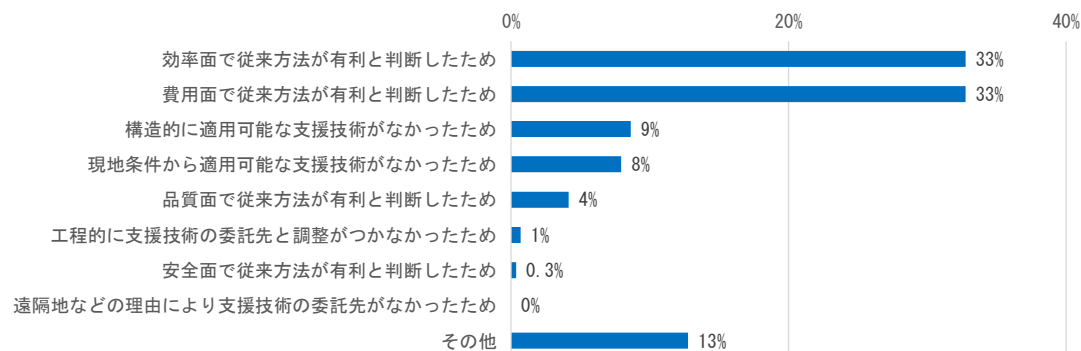
○ 新技術の活用をしなかった理由（道路附属物等点検）



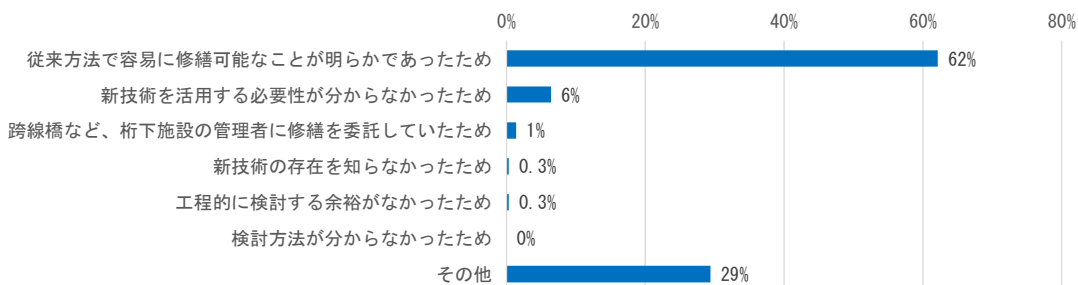
○ 新技術の検討をしなかった理由（道路附属物等点検）



○ 新技術の活用をしなかった理由（道路附属物等修繕）



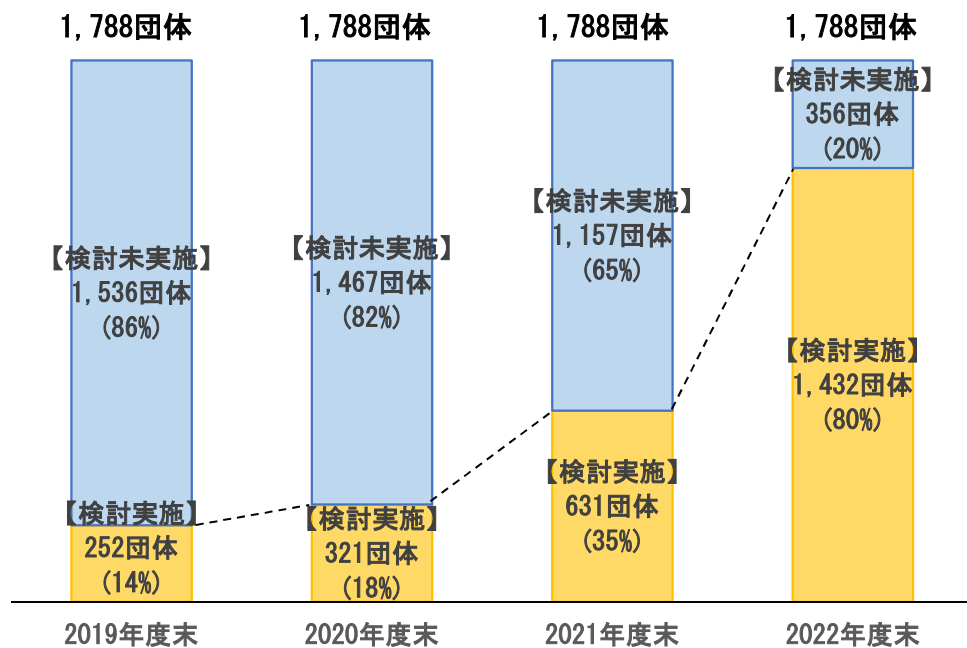
○ 新技術の検討をしなかった理由（道路附属物等修繕）



(10) 集約・撤去・機能縮小等の検討状況

- 施設の集約・撤去等を検討した地方公共団体の割合は、2019 年度末時点から増加し、2022 年度末時点で約 8 割となっています。

○ 地方公共団体における施設の集約・撤去等の検討状況



※国土交通省道路局調べ

(11) 新技術活用事例及び集約・撤去事例集

- 地方公共団体における取組の一助となることを目的に、新技術活用事例や道路橋の集約・撤去事例集について道路局 HP にて公開中。

○ 地方公共団体における新技術活用事例

(<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/chiho-katsuyo-jirei.pdf>)

(以下抜粋)



新技術を活用しなかった場合とのコスト比較を掲載

○ 道路橋の集約・撤去事例集

(<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/tekkyo-jirei.pdf>)

(以下抜粋)

単純撤去事例



集約・撤去を進めるうえでの主な検討項目(検討事例)

検討段階	主な検討項目
計画・調整段階	利用状況の把握
	迂回距離(隣接橋梁との距離等)、迂回時間の把握
	集約・撤去対象候補の抽出
	集約・撤去実施時期の設定
	概算費用及びコスト効果の算出
利用者・住民との合意形成	長寿命化修繕計画への反映
	説明会等の開催による利用者・住民との合意形成
関係機関との協議	交差物件の管理者(鉄道事業者、道路管理者、河川管理者等)との協議
	占用物件の管理者との協議

集約・撤去を進めるうえでの検討項目や事例から得られた留意事項を掲載

※巻末資料

(1) 道路附属物等の点検実施状況と点検結果の内訳

1) 2巡目(2019～2022 年度)の点検実施状況(全道路管理者)

		点検対象 施設数 ※	点検実施状況				
			上段：点検実施数、下段：点検実施率				
			2019	2020	2021	2022	2023
道路附属物等		41,932	7,121	9,259	8,259	8,215	—
			17%	22%	20%	20%	—
	シェッド	3,599	482	813	678	667	—
			13%	23%	19%	19%	—
	大型カルバート	9,187	1,674	2,049	1,847	1,695	—
			18%	22%	20%	18%	—
	横断歩道橋_跨線橋以外	11,267	2,345	2,118	2,008	2,355	—
			21%	19%	18%	21%	—
	横断歩道橋_跨線橋	534	61	74	120	107	—
			11%	14%	22%	20%	—
	門型標識等	17,345	2,559	4,205	3,606	3,391	—
			15%	24%	21%	20%	—

2023.3 末時点

※2023 年 3 月末時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計

2)2巡目(2019～2022 年度)の点検結果
(全道路管理者)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		32,854	12,349	16,604	3,888	13
			38%	51%	12%	0.04%
	シェッド	2,640	209	1,553	877	1
			8%	59%	33%	0.04%
	大型カルバート	7,265	3,313	3,682	269	1
			46%	51%	4%	0.01%
	横断歩道橋_跨線橋以外	8,826	1,821	5,077	1,922	6
			21%	58%	22%	0.1%
	横断歩道橋_跨線橋	362	80	193	87	2
			22%	53%	24%	1%
	門型標識等	13,761	6,926	6,099	733	3
			50%	44%	5%	0.02%

2023.3 末時点

(国)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		10,180	3,108	5,435	1,635	2
			31%	53%	16%	0.02%
	シェッド	583	78	311	204	0
			13%	52%	34%	—
	大型カルバート	2,120	719	1,287	114	0
			34%	61%	5%	—
	横断歩道橋_跨線橋以外	2,773	474	1,392	905	2
			17%	50%	33%	0.1%
	横断歩道橋_跨線橋	32	7	19	6	0
			22%	59%	19%	—
	門型標識等	4,662	1,830	2,426	406	0
			39%	52%	9%	—

2023.3 末時点

(高速道路会社)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		9,960	6,210	3,539	211	0
			62%	36%	2%	—
	シェッド	53	8	29	16	0
			15%	55%	30%	—
	大型カルバート	3,897	2,368	1,475	54	0
			61%	38%	1%	—
	横断歩道橋_跨線橋以外	43	7	36	0	0
			16%	84%	—	—
	横断歩道橋_跨線橋	0	0	0	0	0
			—	—	—	—
	門型標識等	5,967	3,827	1,999	141	0
			64%	34%	2%	—

2023.3 末時点

(地方公共団体)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		12,714	3,031	7,630	2,042	11
			24%	60%	16%	0.1%
	シェッド	1,994	123	1,213	657	1
			6%	61%	33%	0.1%
	大型カルバート	1,248	226	920	101	1
			18%	74%	8%	0.1%
	横断歩道橋_跨線橋以外	6,010	1,340	3,649	1,017	4
			22%	61%	17%	0.1%
	横断歩道橋_跨線橋	330	73	174	81	2
			22%	53%	25%	1%
	門型標識等	3,132	1,269	1,674	186	3
			41%	53%	6%	0.1%

2023.3 末時点

(都道府県・政令市等)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		10,689	2,597	6,403	1,682	7
			24%	60%	16%	0.1%
	シェッド	1,867	118	1,135	614	0
			6%	61%	33%	—
	大型カルバート	920	157	693	69	1
			17%	75%	8%	0.1%
	横断歩道橋_跨線橋以外	4,894	1,088	2,994	810	2
			22%	61%	17%	0.04%
	横断歩道橋_跨線橋	103	26	51	25	1
			25%	50%	24%	1%
	門型標識等	2,905	1,208	1,530	164	3
			42%	53%	6%	0.1%

2023.3 末時点

(市区町村)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		2,025	434	1,227	360	4
			21%	61%	18%	0.2%
	シェッド	127	5	78	43	1
			4%	61%	34%	1%
	大型カルバート	328	69	227	32	0
			21%	69%	10%	—
	横断歩道橋_跨線橋以外	1,116	252	655	207	2
			23%	59%	19%	0.2%
	横断歩道橋_跨線橋	227	47	123	56	1
			21%	54%	25%	0.4%
	門型標識等	227	61	144	22	0
			27%	63%	10%	—

2023.3 末時点

3) 過年度の点検(2014～2022 年度)の判定区分
(全道路管理者)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		41,812	15,136 36%	21,269 51%	5,386 13%	21 0.1%
	シェッド	3,589	270 8%	2,014 56%	1,303 36%	2 0.1%
	大型カルバート	9,141	3,722 41%	4,987 55%	431 5%	1 0%
	横断歩道橋_跨線橋以外	11,255	2,348 21%	6,367 57%	2,534 23%	6 0.1%
	横断歩道橋_跨線橋	526	111 21%	281 53%	131 25%	3 1%
	門型標識等	17,301	8,685 50%	7,620 44%	987 6%	9 0.1%

2023.3 末時点

(国)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		12,777	3,953 31%	6,819 53%	2,003 16%	2 0.02%
	シェッド	780	87 11%	403 52%	290 37%	0 —
	大型カルバート	2,806	956 34%	1,710 61%	140 5%	0 —
	横断歩道橋_跨線橋以外	3,472	674 19%	1,733 50%	1,063 31%	2 0.1%
	横断歩道橋_跨線橋	44	11 25%	22 50%	11 25%	0 —
	門型標識等	5,675	2,225 39%	2,951 52%	499 9%	0 —

2023.3 末時点

(高速道路会社)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		11,629	6,998	4,362	269	0
			60%	38%	2%	—
	シェッド	61	11	32	18	0
			18%	52%	30%	—
	大型カルバート	4,409	2,420	1,903	86	0
			55%	43%	2%	—
	横断歩道橋_跨線橋以外	48	8	39	1	0
			17%	81%	2%	—
	横断歩道橋_跨線橋	0	0	0	0	0
			—	—	—	—
	門型標識等	7,111	4,559	2,388	164	0
			64%	34%	2%	—

2023.3 末時点

(地方公共団体)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		17,406	4,185	10,088	3,114	19
			24%	58%	18%	0.1%
	シェッド	2,748	172	1,579	995	2
			6%	57%	36%	0.1%
	大型カルバート	1,926	346	1,374	205	1
			18%	71%	11%	0.1%
	横断歩道橋_跨線橋以外	7,735	1,666	4,595	1,470	4
			22%	59%	19%	0.1%
	横断歩道橋_跨線橋	482	100	259	120	3
			21%	54%	25%	1%
	門型標識等	4,515	1,901	2,281	324	9
			42%	51%	7%	0.2%

2023.3 末時点

(都道府県・政令市等)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		14, 282	3, 510	8, 221	2, 537	14
			25%	58%	18%	0. 1%
	シェッド	2, 526	159	1, 449	917	1
			6%	57%	36%	0. 04%
	大型カルバート	1, 378	237	992	148	1
			17%	72%	11%	0. 1%
	横断歩道橋_跨線橋以外	6, 047	1, 277	3, 616	1, 152	2
			21%	60%	19%	0. 03%
	横断歩道橋_跨線橋	161	37	85	38	1
			23%	53%	24%	1%
	門型標識等	4, 170	1, 800	2, 079	282	9
			43%	50%	7%	0. 2%

2023. 3 末時点

(市区町村)

		点検実施数	判定区分 上段:実数、下段:割合			
			I	II	III	IV
道路附属物等		3, 124	675	1, 867	577	5
			22%	60%	18%	0. 2%
	シェッド	222	13	130	78	1
			6%	59%	35%	0. 5%
	大型カルバート	548	109	382	57	0
			20%	70%	10%	—
	横断歩道橋_跨線橋以外	1, 688	389	979	318	2
			23%	58%	19%	0. 1%
	横断歩道橋_跨線橋	321	63	174	82	2
			20%	54%	26%	1%
	門型標識等	345	101	202	42	0
			29%	59%	12%	—

2023. 3 末時点

(2) 緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果の内訳

1) 2巡目(2019～2022 年度)の点検実施状況(全道路管理者)

	管理施設数	点検対象 施設数 ※	点検実施状況 上段: 点検実施数、下段: 点検実施率				
			2019	2020	2021	2022	2023
緊急輸送道路を 跨ぐ跨道橋	16,303	15,840	3,347	3,413	3,218	2,983	—
			21%	22%	20%	19%	—
跨線橋	9,739	9,587	1,613	1,903	2,109	1,967	—
			17%	20%	22%	21%	—
緊急輸送道路を 構成する橋梁	127,905	125,944	26,779	29,302	27,534	23,102	—
			21%	23%	22%	18%	—
(参考)全橋梁	729,159	724,272	120,716	156,060	168,651	157,255	—
			17%	22%	23%	22%	—

2023. 3 末時点

※2023 年 3 月末時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計

2) 2巡目(2019～2022 年度)の点検結果
(全道路管理者)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	12,961	3,079	8,274	1,602	6
		24%	64%	12%	0.05%
跨線橋	7,592	1,310	4,543	1,725	14
		17%	60%	23%	0.2%
緊急輸送道路を構成する橋梁	106,717	38,425	57,331	10,936	25
		36%	54%	10%	0.02%
(参考)全橋梁	602,682	248,378	306,302	47,521	481
		41%	51%	8%	0.1%

2023. 3 末時点

(国)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	1,844	757	877	207	3
		41%	48%	11%	0.2%
跨線橋	1,455	382	680	391	2
		26%	47%	27%	0.1%
緊急輸送道路を構成する橋梁	26,473	14,865	8,989	2,601	18
		56%	34%	10%	0.1%
(参考)全橋梁	31,208	17,805	10,291	3,089	23
		57%	33%	10%	0.1%

2023. 3 末時点

(高速道路会社)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	4,274	425	3,233	616	0
		10%	76%	14%	—
跨線橋	851	34	663	154	0
		4%	78%	18%	—
緊急輸送道路を構成する橋梁	19,415	4,092	13,149	2,174	0
		21%	68%	11%	—
(参考)全橋梁	19,565	4,119	13,239	2,207	0
		21%	68%	11%	—

2023. 3 末時点

(地方公共団体)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	6,843	1,897	4,164	779	3
		28%	61%	11%	0.04%
跨線橋	5,286	894	3,200	1,180	12
		17%	61%	22%	0.2%
緊急輸送道路を構成する橋梁	60,829	19,468	35,193	6,161	7
		32%	58%	10%	0.01%
(参考)全橋梁	551,909	226,454	282,772	42,225	458
		41%	51%	8%	0.1%

2023. 3 末時点

(都道府県・政令市等)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	2,862	699	1,797	366	0
		24%	63%	13%	—
跨線橋	2,814	467	1,717	628	2
		17%	61%	22%	0.1%
緊急輸送道路を構成する橋梁	56,905	17,886	33,107	5,907	5
		31%	58%	10%	0.01%
(参考)全橋梁	153,432	56,278	82,848	14,276	30
		37%	54%	9%	0.02%

2023. 3 末時点

(市区町村)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	3,981	1,198	2,367	413	3
		30%	59%	10%	0.1%
跨線橋	2,472	427	1,483	552	10
		17%	60%	22%	0.4%
緊急輸送道路を構成する橋梁	3,924	1,582	2,086	254	2
		40%	53%	6%	0.1%
(参考)全橋梁	398,477	170,716	199,924	27,949	428
		43%	50%	7%	0.1%

2023. 3 末時点

※2023 年 3 月末時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計

3) 過年度の点検(2014～2022 年度)の判定区分
(全道路管理者)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	15,812	3,816	10,037	1,953	6
		24%	63%	12%	0.04%
跨線橋	9,557	1,688	5,652	2,202	15
		18%	59%	23%	0.2%
緊急輸送道路を構成する橋梁	125,809	45,337	67,296	13,151	25
		36%	53%	10%	0.02%
(参考)全橋梁	723,027	302,632	361,507	58,211	677
		42%	50%	8%	0.1%

2023. 3 末時点

(国)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	2,307	991	1,055	258	3
		43%	46%	11%	0.1%
跨線橋	1,699	450	764	483	2
		26%	45%	28%	0.1%
緊急輸送道路を構成する橋梁	32,369	18,337	10,801	3,213	18
		57%	33%	10%	0.1%
(参考)全橋梁	38,206	21,982	12,399	3,802	23
		58%	32%	10%	0.1%

2023. 3 末時点

(高速道路会社)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	5,278	504	4,009	765	0
		10%	76%	14%	—
跨線橋	1,089	56	832	201	0
		5%	76%	18%	—
緊急輸送道路を構成する橋梁	23,523	4,447	16,359	2,717	0
		19%	70%	12%	—
(参考)全橋梁	23,717	4,480	16,478	2,759	0
		19%	69%	12%	—

2023. 3 末時点

(地方公共団体)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	8,227	2,321	4,973	930	3
		28%	60%	11%	0.04%
跨線橋	6,769	1,182	4,056	1,518	13
		17%	60%	22%	0.2%
緊急輸送道路を構成する橋梁	69,917	22,553	40,136	7,221	7
		32%	57%	10%	0.01%
(参考)全橋梁	661,104	276,170	332,630	51,650	654
		42%	50%	8%	0.1%

2023.3 末時点

(都道府県・政令市等)

(都道府県・政令市等)	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	3,566	909	2,222	435	0
		25%	62%	12%	—
跨線橋	3,585	617	2,153	813	2
		17%	60%	23%	0.1%
緊急輸送道路を構成する橋梁	65,508	20,786	37,789	6,928	5
		32%	58%	11%	0.01%
(参考)全橋梁	187,075	69,533	99,739	17,764	39
		37%	53%	9%	0.02%

2023.3 末時点

(市区町村)

	点検実施数 ※	判定区分 上段:実数、下段:割合			
		I	II	III	IV
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	4,661	1,412	2,751	495	3
		30%	59%	11%	0.1%
跨線橋	3,184	565	1,903	705	11
		18%	60%	22%	0.3%
緊急輸送道路を構成する橋梁	4,409	1,767	2,347	293	2
		40%	53%	7%	0.05%
(参考)全橋梁	474,029	206,637	232,981	33,886	615
		44%	49%	7%	0.1%

2023.3 末時点

※2023 年 3 月末時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計

(3) 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分Ⅳの施設リスト(2014～2022 年度)
【橋梁】

○ 判定区分Ⅳの橋梁の措置内容（完了済・予定のものを含む）

管理者	管理中					撤去・ 廃止済 ※2	計	うち措置未完了 (下記リスト参照)
	計	修繕・ 架替	機能 転換 ※1	対応 未定	撤去・ 廃止			
国土交通省	32	32	0	0	0	5	37	16
都道府県・ 政令市等	56	45	0	1	10	8	64	28
市区町村	844	471	6	132	235	196	1,040	495
合計	932 (82%)	548 (48%)	6 (1%)	133 (12%)	245 (21%)	209 (18%)	1,141	539 (47%)

※1: 機能転換とは、既存の施設を、他の施設として利用すること。

※2: 判定後、撤去・廃止により管理施設から除外されたもの。

※高速道路会社管理の橋梁は健全度Ⅳの施設なし。

○ 国土交通省(16 橋)

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
関東地方 整備局	おおとねばしくだ 大利根橋(下り)	国道 6 号	1972	2021	主桁の亀裂	仮受け材設置 (通行可能)。 ストップホール 及び高力ボルト 設置。	修繕中
関東地方 整備局	くまがや・ごう 熊谷2号	国道 17 号	1955	2021	床版の腐食	縞鋼板を設置	修繕予定
関東地方 整備局	こゆるぎこうかきょう 小余綾高架橋	国道 1 号(西 湘バイパス)	1966	2020	主桁の腐食、変 形・欠損、板厚減 少	仮受け材の設 置・当て板補 修(通行可 能)	修繕中
関東地方 整備局	きただいはし くだ・そくどうきょう 北台橋 (下り側道橋)	国道 357 号	1986	2021	床版の腐食、変 形・欠損	仮受け材の設 置(通行可 能)	架替中
関東地方 整備局	むめいばし 無名橋(29)	国道 18 号	1964	2020	主桁の腐食	仮受け材の設 置	修繕中
関東地方 整備局	かみすわだい ばし 上諏訪第2橋	国道 20 号	1981	2021	橋台の洗堀	角材を挿入し 橋台を補強	修繕中
関東地方 整備局	かみすわだい ばし 上諏訪第4橋	国道 20 号	1956	2021	橋台の洗堀	仮受け材の設 置(通行可 能)	修繕中
関東地方 整備局	しもすわだい ばし 下諏訪第1橋	国道 20 号	1969	2021	橋台(堅壁)の洗 堀	土嚢にて橋台 補強	修繕中
関東地方 整備局	さんせいじ ぐうそくどうきょう 山清路 3 号側道橋 のぼり	国道 19 号	1979	2021	床版の変形・欠 損	損傷箇所上 面の路面にコ ンパネを設置	修繕中

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
関東地方 整備局	おぐらさわばしそくどうきょう 小倉沢橋側道橋	国道 19 号	1982	2021	床版の変形・欠 損	損傷箇所上 面の路面にコ ンパネを設置	修繕中
関東地方 整備局	さきたまおおはし くだ 幸魂大橋(下り)	国道 298 号	1992	2021	支承本体のゆる み・脱落	仮受け材の設 置(通行可 能)	修繕中
関東地方 整備局	かつしかおおはし のぼ 葛飾大橋(上り)	国道 298 号	1979	2020	支承の変形・欠 損	仮受け材の設 置(通行可 能)	修繕中
関東地方 整備局	よばづかそくどうきょう くだ 呼塚側道橋(下り)	国道 16 号	1982	2020	床版の腐食、変 形・欠損	角材を挿入し 床版を補強	修繕中
関東地方 整備局	みなとばしそくどうきょう のぼ 湊橋側歩道橋(上 り)	国道 127 号	1972	2020	床版・横桁の腐 食	損傷箇所上 面の路面にコ ンパネを設置	修繕中
関東地方 整備局	こむろばし くだ 小室橋(下り)	国道 16 号	1974	2021	主桁の下フランジ に亀裂	仮受け材の設 置(通行可 能)	修繕中
関東地方 整備局	こむろばし のぼ 小室橋(上り)	国道 16 号	1974	2021	主桁の下フランジ に亀裂	仮受け材の設 置(通行可 能)	修繕中

○ 都道府県・政令市等(28 橋)

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
仙台市	なかしばし 仲芝橋	市道サイカ チ沼線	1988	2019	橋 台 の ひびわ れ、変形・欠損、 洗堀など	全面通行止	架替予定
山形県	ふくしまごせんきょう 福島跨線橋	県道比子八 幡線	1981	2020	主桁、横桁、支承 が全体的に腐食・ 欠損	仮受け材の設 置(通行規制 (車両))	修繕中
栃木県	さんだいはし 三代橋	県道 72 号 線	1934	2021	橋 台 に ひびわ れ、洗堀	支保工設置 (通行可能)	修繕中
栃木県	あさひはし 旭 橋	県道 182 号 線	1923	2021	床版に鉄筋露出、 うき、主桁・支承 には腐食、断面 欠損(穴あき等)	桁端部補強設 置(通行可能)	修繕中
相模原市	むめいはし(つく く い) 無名橋(津久井18)	市道青野原 9 号	1960	2021	床板に断面欠損 を伴う腐食、鋼材 部全体に腐食	仮設を設置し 全面通行止め	撤去予定
新潟市	むめいきょう 無名橋(566)	市区町村道 (その他)新 津 1-460 号 線	不明	2021	橋の機能に支障	全面通行止	撤去予定
長野県	ならいしんはし 奈良井新橋	県道姥神奈 良井線	1977	2020	張出床版、横桁 の損傷	全面通行止	撤去予定
長野県	しんからさわはし 新唐沢橋	国道 151 号	1993	2021	主桁の腐食	通行規制(路 肩規制)	修繕中
長野県	いち さわはし 一の沢橋	県道大河内 中川原線	1971	2022	通行規制(片側 規制)	通行規制(片 側規制)	架替中
静岡市	しまかわはし 島川橋	市道檜尾崩 野線	1956	2022	橋台背面土砂流 失及び木製床板 の腐朽	全面通行止	未定
浜松市	エンガクさわはし エンガク沢橋	市道水窪向 島第 2 号線	不明	2015	床板の腐食及び 断面欠損	全面通行止	撤去予定
浜松市	ひき た ごうきょう 引の田7号橋	市道水窪小 和田引の田 線	不明	2015	主桁・防護柵の 腐食及び断面欠 損	全面通行止	撤去予定
浜松市	ひき た ごうきょう 引の田11号橋	市道水窪小 和田引の田 線	不明	2015	横桁の変形	全面通行止	撤去予定
浜松市	しょうげつはし 嘯月橋	市道天竜仲 町山王線	1962	2022	床版及び橋脚の 変形・欠損	撤去(前面通 行止)	架替予定
和歌山県	きゅう ひおきがわおはし (旧)日置川大橋	日置川すさ み線	不明	2016	主桁鉄筋の露 出、ゲルバー部 の遊間の異常、 橋脚の変形	全面通行止	撤去中
和歌山県	なか くしたにはし 中ノ串谷橋	田辺龍神線	1966	2022	床版の鉄筋露出	通行止	修繕中
鳥取県	ごうながいしはし 1号長石橋	県道倉吉福 本線	不明	2021	床版に破損およ び抜け落ち	敷鉄板設置	修繕予定
鳥取県	ごうむめいはし 5号無名橋2	県道倉吉赤 碕中山線	不明	2022	地盤沈下により倒 壊の恐れ	R3 豪雨により 被災したため、実施災害 復旧工事による全面止め実 施中。工事完了後、交通解 放予定。	架替中

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
鳥取県	ちゅうおうはし 中央橋	県道日野溝 口線	1970	2022	主桁、横桁に孔 食を伴う腐食、破 断	仮橋台設置済	修繕中
岡山市	おぐらはし 小倉橋	市道建部町 小倉 3 号線	1964	2021	主桁のひびわれ	仮受材設置 (通行可能)	架替予定
岡山市	みなみはし 観波橋	県道高梁御 津線	1954	2021	主桁のひびわれ	重量規制 8t	修繕中
岡山市	10046はし 橋	市道大元駅 前・二日市 町線	不明	2021	主鉄筋の露出	仮設材設置 (通行可能)	架替予定
岡山市	10937はし 橋	市道青江 38 号線	不明	2022	RC 床版と石橋の 混合橋で、約 30 cm の石橋に折れ が発生	仮設材設置	架替予定
岡山市	41135はし 橋	市道泉田 25 号線	不明	2022	下部工に大きな ひび割れ	重点的な巡 視・点検	架替予定
北九州市	あそうがわ ごうきょう 麻生川1号橋	市道合馬 26 号線	1961	2021	主桁の腐食、床 版の腐食、変形・ 欠損、沈下	全面通行止め	架替中
熊本市	つばいがわはしそくどうきょう 坪井川橋側道橋	国道 501 号	1986	2021	橋脚(鋼管杭)の 損傷	全面通行止 め、仮受け台 の設置	架替中
鹿児島県	みなとはし 湊橋	伊関国上西 之表港	1976	2019	主桁 PC 鋼線及 び鉄筋の破断	通行規制(片 側規制)	架替中
鹿児島県	おとこがわはし きゅうきょう 男川橋(旧橋)	上屋久屋久 線	1961	2022	塩害による激しい 劣化が進行して いる。	全面通行止め	撤去予定

○ 市区町村(495 橋)

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
釧路市 (北海道)	ボンチノミ橋 ^{ばし}	市道風連別 馬主来線	1980	2014	主桁の破断・腐 食、床版の抜け 落ち、橋台の変 形・腐食	全面通行止	廃止予定
				2019			
釧路市 (北海道)	ちのみばし 乳呑橋	市道風連別 馬主来線	1958	2014	防護柵の破断、 橋台の鉄筋露出	全面通行止	廃止予定
				2019			
釧路市 (北海道)	しじみばし 蜆 橋	市道風連別 馬主来線	1980	2015	主桁の断面欠損	全面通行止	廃止予定
				2020			
夕張市 (北海道)	だいこくばし 大黒橋	市道登川住 宅線	1960	2014	上部工の剥離、 鉄筋露出・腐食	全面通行止	撤去予定
留萌市 (北海道)	おおわだ ぐうどお 大和田 6 号通 り 1 号橋	市道大和田 6号通り	1968	2022	下部工の洗堀	全面通行止	未定
苫小牧市 (北海道)	ゆうふつ ぐうきょう 勇払1号橋	市道沼ノ端 西2条線	1953	2020	主桁のうき・剥離・ 鉄筋露出	全面通行止	未定
稚内市 (北海道)	みなとこせんきょう 港跨線橋	市道港3条 通	1964	2021	支承の沓座面の 損傷による落橋 の危険性	全面通行止	修繕予定
稚内市 (北海道)	みなとほどうきょう 港歩道橋	市道港歩道 橋通	1978	2021	防護柵基部の腐 食(断面欠損)	全面通行止	修繕予定
紋別市 (北海道)	たからばし 宝 橋	市道中立牛 上古丹線	1965	2018	橋台の洗堀、下 部工の傾斜	全面通行止	未定
士別市 (北海道)	めぐみばし 恵 橋	市道学田不 動公園線	1980	2017	床板(木材)の抜 け落ち	全面通行止	撤去中
名寄市 (北海道)	せんげし 18線橋	市道18線	1960	2017	床板ひび割れ、 橋脚のコンクリー ト剥落、鉄筋露出	全面通行止	修繕中
				2021			
三笠市 (北海道)	きゅうかつらばし 旧 桂 橋	市道桂沢6 号線	1952	2017	主桁(鋼材)腐 食、床板の抜け 落ち、鉄筋露出、 支承腐食	全面通行止	撤去予定
				2022			
砂川市 (北海道)	やまもとばし 山本橋	市道川沿通 り	1968	2022	主桁腐食、横桁 腐食、床板変形・ 欠損、支承腐食	全面通行止	撤去予定
富良野市 (北海道)	ひさかりばし 日盛橋	市道山部西 1号線	1983	2022	下部構造の洗堀	2022 年 8 月か ら通行止め。 上部工借受補 強 を 実 施 し 2023 月 8 月頃 から交通解放 予定。	架替予定
当別町 (北海道)	たんこう さわばし 炭鉱の沢橋	町道炭鉱の 沢線	1976	2017	杭基礎の折損	全面通行止	廃止予定
				2022			
松前町 (北海道)	おおさわ ぐうきょう 大沢1号橋	町道松前温 泉通り線	1984	2019	下部工洗堀によ る橋台橋脚の沈 下・移動・傾斜 (損傷)	全面通行止	撤去予定
木古内町 (北海道)	きめがわじんどうきょう 佐女川入道橋	町道木古内 2線	1975	2021	全更新、または上 部工更新、または 廃橋を検討	全面通行止	撤去予定
木古内町 (北海道)	きめがわこせんじんどうきょう 佐女川跨線入道橋	町道木古内 2線	1987	2022	上部工及び支承 損傷	全面通行止	撤去予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
岩内町 (北海道)	おいこみさんごうきょう 老古美三号橋	町道東老古 美中通り	1950	2022	木橋上部の腐朽	カラーコーン・ バーによる通 行止め	架替中
上川町 (北海道)	やまきばし 八巻橋	町道東雲朝 日線	1965	2022	下部工前面の護 岸部に洗堀によ る損傷が見られ、 護岸背面の土砂 の吸出しがあり、 上部工の支持力 が著しく低下し ている	全面通行止め	修繕予定
上川町 (北海道)	メノコ橋 ばし	町道清川陸 万2号線	1981	2022	主桁が経年劣化 により脱落し、路 面の一部が抜け 落ち、2m×1m 程度の穴が空い た。	全面通行止め	修繕予定
音威子府村 (北海道)	なかじまはし 中島橋	村道中島公 園線	1974	2020	主桁、横桁の変 形・床版の欠損	全面通行止	修繕中
中川町 (北海道)	はしもとばし 橋本橋	町道中川5 号線	1979	2017 2022	橋台洗堀による 傾斜	チェーンゲー トによる通行止 め措置	撤去予定
小平町 (北海道)	うんせいばし 運生橋	町道親和線	1972	2018	床版(木製床版) の断面欠損	全面通行止	修繕予定
小平町 (北海道)	せんすいばし 潜水橋	町道川上本 流線	1962	2018	下部工基礎の洗 堀	全面通行止	修繕予定
小平町 (北海道)	かねじりばし 金尻橋	町道川上本 流線	1967	2018	下部工基礎の洗 堀	全面通行止	修繕予定
初山別村 (北海道)	くれないはし 紅 橋	村道風連別 南線	1974	2017	橋台基礎洗堀	全面通行止	撤去予定
初山別村 (北海道)	うたこしべつばし 歌越別橋	村道共成線	1963	2017	主桁(木材)腐食	全面通行止	撤去予定
浜頓別町 (北海道)	クッチャロ大橋 おおはし	町道浜頓別 自転車道1 号線	1917	2017 2022	主桁、対傾構、支 承に板厚減少を 伴う著しい腐食、 床版のひび割 れ、下部工の洗 堀	短管パイプに よる出入り口 封鎖	未定
遠軽町 (北海道)	だいこくさわ ーごうきょう 大黒沢6号橋	町道大黒沢 線	1964	2021	主桁のひびわ れ、欠損	全面通行止	未定
西興部村 (北海道)	ちゅうこうはし 中興橋	村道中興部 六興線道路	1935	2019	橋脚底版下面の 露出、横桁のひ び割れ、橋台ウイ ングの断裂、防護 柵の著しい欠損・ 破断	全面通行止	撤去予定
厚真町 (北海道)	かんこうはし 官光橋	町道軽舞豊 丘線	1971	2021	パイルベント橋台 の基礎杭のせん 断	仮設材による 落橋防止措置 (通行可能)	架替中
厚真町 (北海道)	おくたかばし 奥高橋	町道高丘本 線	1967	2021	桁端部の欠損 橋台下部の洗堀	全面通行止	架替予定
むかわ町 (北海道)	なかいほべつきょう 中穂別橋	町道稲里西 線	1954	2017	橋台断面欠損	全面通行止	撤去中
新冠町 (北海道)	こうようばし 紅葉橋	町道東川2 号線	1965	2017 2022	橋台に傾斜が見 られる	全面通行止	廃止予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
新ひだか町 (北海道)	くどう ごうきょう 久遠3号橋	町道歌笛久 遠沢線	1978	2021	主桁に腐食、床 版に破断・変形・ 抜落ち、舗装に わだち掘れ	全面通行止	未定
音更町 (北海道)	きょうしんばし 共進橋	町道中音更 23号	1969	2019	支承の機能障害	応急補修(通 行可能)	修繕中
鹿追町 (北海道)	クテクウシ ばし 橋	下鹿追美蔓 線	1959	2016	橋脚が洗堀により 沈下し、橋桁がV 字に折れ曲がっ ている。	全面通行止	撤去中
鹿追町 (北海道)	はちごうばし 八号橋	奥然別峡線	1965	2017	橋座に剥離・鉄 筋露出が見られ、 道路橋の機能に 支障が生じてい る。	全面通行止	未定
				2022			
鹿追町 (北海道)	ねむのきばし 合歓木橋	奥然別峡線	1973	2022	橋台背面に洗堀 が見られ、 道路橋の機能に 支障が生じてい る。	全面通行止	未定
新得町 (北海道)	たけうちばし 竹内橋	町道北新得 東線	1990	2018 2021	落橋	全面通行止	廃止予定
弟子屈町 (北海道)	みのりばし 美農里橋	町道美農里 橋線	1962	2022	床版の腐食、橋 面木材の腐朽	損傷が著しく、 また利用者也 減少したことか ら平成23年度 より通行止とし ている。	廃止予定
八戸市 (青森県)	かねはまこせんきょう 金浜跨線橋	市道大渡金 浜線	1968	2020	主桁下面のはく 離鉄筋露出	仮設材を設置 して、車線規 制	架替中
十和田市 (青森県)	さくらばし 猿倉橋	市道猿倉線	不明	2018	主桁、床版の剥 離や鉄筋露出、 下部工のひび割 れ、断面欠損	全面通行止、 仮橋設置	架替中
十和田市 (青森県)	とりやつく ごうばし 鳥谷附2号橋	市道鳥谷附 有備線	1950	2022	下部工 剥離、鉄 筋露出	全面通行止	修繕予定
三沢市 (青森県)	あまがもり ごうばし 天ヶ森1号橋	市道天ヶ森 1号線	1977	2021	コンクリート部材 にはく離・鉄筋露 出、支承に変形・ 欠損	車 両 通 行 止 (歩行者通行 可)	未定
むつ市 (青森県)	かじょうばし 霞城橋	市道野平2 号線	1970	2021	主桁、床版にはく 離・鉄筋露出、橋 台胸壁にひびわ れ	全面通行止	未定
今別町 (青森県)	おおかわだいゆしらかわばし 大川平由四良橋	町道由四良 川線	1970	2022	主桁及び支柱に 腐食がみられ、床 版にはく離・鉄筋 露出が確認され た	全面通行止	修繕予定
今別町 (青森県)	ほりかえばし 堀替橋	町道堀替線	1970	2022	主桁及び支柱に 腐食がみられ、橋 脚にはく離・ひび 割れが確認され た	全面通行止	修繕予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
深浦町 (青森県)	てききかわばし 手岬川橋	町道風合瀬 1号線	1995	2020	主桁の腐食、板 厚減少、断面欠 損	全面通行止	撤去中
大鰐町 (青森県)	もりやまおおはし 森山大橋	町道鯖石森 山線	1974	2021	支承サイドブロッ クの損傷	サイドブロック 機能を補完す るため、仮設 材の設置	修繕予定
大鰐町 (青森県)	くまぎわばし 熊沢橋	町道虹貝清 川線	1963	2021	床板の鉄筋破 断、損傷	全面通行止	架替予定
東北町 (青森県)	こがわらどおりこせんきょう 小川原通跨線橋	町道 535 号 線	1967	2020	主桁の腐食、板 厚減少、断面欠 損	バリケート等の 設置	架替中
田子町 (青森県)	ごうきょう 1号橋	町道新田黒 森線	不明	2020	コンクリート部材 のはく離・鉄筋露 出、遊離石灰	通行規制(2t)	架替中
田子町 (青森県)	ごうきょう 2号橋	町道新田黒 森線	不明	2020	コンクリート部材 のはく離・鉄筋露 出、遊離石灰	通行規制(2t)	架替中
大船渡市 (岩手県)	しろききわばし 白木沢橋	市道白木沢 橋線	不明	2021	橋台背面が陥没	全面通行止	未定
久慈市 (岩手県)	とめたきばし 止滝橋	市道沼袋線	1969	2020	床版に剥離・鉄 筋露出、格子状 ひびわれ、下部 工の断面欠損	全面通行止	撤去中
一関市 (岩手県)	しもなやま ごうきょう 下中山1号橋	市道下曲田 16号線	不明	2022	主桁の欠損、床 板の流出、舗装 の抜け落ち	全面通行止	未定
二戸市 (岩手県)	せいがんばし 青岩橋	市道青岩線	1935	2018	主桁支点部・鋼 製橋脚基部の断 面欠損	全面通行止	廃止中
奥州市 (岩手県)	しもがもがきはし 下鴨ヶ崎橋	市道梨ノ木 線	1976	2014 2019	床版のひびわ れ、剥離、鉄筋露 出	全面通行止	撤去予定
奥州市 (岩手県)	あまつちばし 天土橋	市道天土線	1954	2014 2019	橋台の変形欠 損、橋脚の洗掘	全面通行止	撤去予定
気仙沼市 (宮城県)	なつやきはし 夏焼橋	市道上東側 根上西側線	不明	2020	木橋上部の腐朽	全面通行止	撤去予定
気仙沼市 (宮城県)	そとはたけはし 外畑橋	市道外畑 4 号線	不明	2021	主桁と橋面の腐 朽	全面通行止	撤去予定
気仙沼市 (宮城県)	はし 6007橋	市道磯草 2 号線	不明	2021	主桁の腐朽と橋 台の欠損	全面通行止	撤去予定
名取市 (宮城県)	ごしやばし 五社橋	市道笠島川 内線	1971	2021	主桁の剥離・鉄 筋露出	全面通行止	廃止予定
川崎町 (宮城県)	おい さわばし 追の沢橋	町道碁石・ 秋保線	不明	2021	主桁の腐食によ る板厚減少、桁 にたわみ	全面通行止	架替中
山元町 (宮城県)	くまきかはし 熊坂橋	町道浅生原 熊坂線	1973	2020	基礎部の沈下によ り、橋座と桁に 大きな隙間が発 生	仮橋を設置し て、通行規制 (大型車以上)	架替予定
湯沢市 (秋田県)	おやすばし 小安橋	市道寒沢線	1962	2014 2019	主桁・対傾構に 腐食、防食機能 の劣化が見られ る。	全面通行止	撤去予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
湯沢市 (秋田県)	かわいばし 川井橋	市道 中山・ 小沢ヶ沢線	1966	2014 2019	主桁・横桁に腐 食、防食機能の 劣化が見られる。	全面通行止	撤去予定
鹿角市 (秋田県)	うしみちし ばし 丑道下夕橋	市道長野大 湯線	不明	2022	橋脚基礎の洗堀	全面通行止	架替中
鹿角市 (秋田県)	さかいりばし 界橋	市道川原館 線	1968	2022	橋台の損傷、橋 台基礎の洗堀	全面通行止	架替中
由利本荘市 (秋田県)	あらまち ごうきよう 荒町2号橋	市道荒町 4 号線	1941	2020	橋台ひびわれ、 欠損、床版の剥 離、鉄筋露出	全面通行止	撤去予定
上小阿仁村 (秋田県)	なかやまはし ほどきよう 中山橋歩道橋	村道福館五 反沢線	1979	2021	道路橋の機能に 支障、橋台に広 範囲の洗堀	全面通行止	修繕予定
五城目町 (秋田県)	おおだいりし 大台橋	町道大台線	1969	2018	橋脚のひびわれ	車両通行止 (歩行者通行 可)	廃止予定
五城目町 (秋田県)	こいじ ばし 恋地橋	町道恋地線	1958	2022	主桁・横桁に腐 食、防食機能の 劣化、橋台の剥 離・欠損が見られ る。	全面通行止	撤去予定
尾花沢市 (山形県)	3-278-1 号橋 ごうきよう	市道Ⅲ-278 号線	不明	2021	主桁のたわみ	全面通行止	撤去予定
西川町 (山形県)	おおいりまがわばし 大入間川橋	町道月岡入 間線	1965	2019	橋脚の洗堀によ る沈下・傾斜	全面通行止	架替中
鮭川村 (山形県)	ふかざわ ごうきよう 深沢1号橋	村道木の根 坂・深沢線	1964	2021	主桁の変形、床 版の変形移動	全面通行止	未定
川西町 (山形県)	さかみずばし 坂水橋	町道道祖神 坂水橋線	1968	2016 2021	支承本体の傾斜 橋脚の剥離・鉄 筋露出	全面通行止	撤去予定
白鷹町 (山形県)	ごろうやまばし 五郎山橋	町道五郎山 村松線	1934	2022	床版のひびわ れ、うき及び下部 工の欠損、洗堀 (基礎)	全面通行止	架替中
遊佐町 (山形県)	さかえばし 栄橋	町道白木宮 海線	1956	2016 2021	主桁の腐食、欠 損、ハイルベント橋 脚の損傷	全面通行止	撤去中
いわき市 (福島県)	ずきんだいらはし 頭巾平橋	市道頭巾 平・長沢	不明	2017 2022	橋脚柱部に根本 接合部の剥離に よる 10° 程度の 傾きが確認された	通行規制(車 両)	未定
喜多方市 (福島県)	やちはたはし 谷地畑橋	市道大平・ 黒岩線	不明	2015	橋台の洗堀、ひ びわれ	全面通行止	架替予定
川俣町 (福島県)	とんやまゑはし 問屋前橋	町道問屋・ 津間線	1970	2016 2020	床版下面にひび 割れ及びうき、露 出鉄筋の著しい 腐食 主桁全体に腐 食、桁端部の下 フランジの残存板 厚の減少 支承部のアンカ ーボルトに著しい 腐食	全面通行止	未定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
金山町 (福島県)	おきたはし 沖田橋	町道湯ノ上 線	1935	2016 2021	床版の断面欠 損、鉄筋露出	全面通行止	撤去予定
双葉町 (福島県)	のだけうち ござばし 野竹内3号橋	町道野竹内 2 号線	1965	2018	橋台の移動・傾 斜、背面の土砂 の沈下洗掘、ひ びわれ。	全面通行止	未定
双葉町 (福島県)	ふかやこせんじんどうきょう 深谷跨線人道橋	町道深谷・ こ線人道橋 線	1975	2021	桁のズレ	全面通行止	撤去中
浪江町 (福島県)	5084-1号橋	町道持平小 和田線	不明	2020	床版の抜け落ち	全面通行止	未定
浪江町 (福島県)	6241-1号橋	町道近江前 大高倉線	不明	2021	橋台の洗掘及び 沈下・移動・傾斜	全面通行止	修繕予定
浪江町 (福島県)	7017-1号橋	町道重作下 亀下線	不明	2021	主桁木材が落下	全面通行止	未定
浪江町 (福島県)	7173-1号橋	町道西小萱 線	不明	2022	変形崩落	全面通行止	修繕予定
浪江町 (福島県)	7173-2号橋	町道西小萱 線	不明	2022	崩壊欠損	全面通行止	修繕予定
日立市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋5001	市道 9061 号線	不明	2018	主桁・床版の腐 食	仮設材を設置 し全面通行止	未定
土浦市 (茨城県)	びぜんがわ ござばし 備前川19号橋	下高津二丁 目 6 号線	不明	2018	主桁・橋脚・橋台 に腐食	仮設材を設置 し全面通行止	未定
土浦市 (茨城県)	しんかわ ござばし 新川6号橋	立田 2 号線	不明	2020	主桁・床版の腐 食	床版補修工	架替中
石岡市 (茨城県)	18050	市道 A 6747 号線	不明	2020	主桁の腐食	車両通行止め	未定
石岡市 (茨城県)	4323-1号橋	市道 B 4323 号線	不明	2021	主桁端部にひび われ	仮設材を設置 し全面通行止	未定
結城市 (茨城県)	かみわだばし 上和田橋	市道 5075 号線	不明	2016	主桁の鉄筋露出	全面通行止	修繕予定
龍ヶ崎市 (茨城県)	1-10号橋	市道第 1-81 号線	不明	2017	主桁のひび割れ・ 剥離・鉄筋露出	全面通行止	修繕中
龍ヶ崎市 (茨城県)	5-44号橋	市道第 5- 292 号線	不明	2021	基礎が沈下、路 面に傾斜	全面通行止	未定
龍ヶ崎市 (茨城県)	4-25号橋	市道第 4-96 号線	不明	2022	主桁に引張荷重 を担う鉄筋の破 断	全面通行止	架替予定
龍ヶ崎市 (茨城県)	4-33号橋	市道第 4- 106 号線	不明	2022	上部構造に孔 食、板厚減少を 伴う腐食	全面通行止	撤去予定
高萩市 (茨城県)	しょうぶばし 菖蒲橋	市道 105 号 線	不明	2017	主桁断面欠損	全面通行止	未定
高萩市 (茨城県)	つかきんはし 塚金橋	市道 3055 号線	不明	2017	橋台のひび割れ・ 欠損	全面通行止	撤去中
高萩市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋1060	市道 1026 号線	不明	2020	主桁・下部工・橋 面のひび割れ	全面通行止	未定
北茨城市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋 5	市道 1320 号線	不明	2018	主桁・床版の腐 食	仮設材を設置 し全面通行止	撤去予定
北茨城市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋 59	市道 2051 号線	不明	2018	橋台 A1 にひび割 れ・傾斜	仮設材を設置 し全面通行止	撤去予定
北茨城市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋 135	市道 6014 号線	不明	2018	主桁・支承の腐 食	仮設材を設置 し全面通行止	撤去予定
北茨城市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋 142	市道 6039 号線	不明	2018	主桁の腐食により 断面欠損	仮設材を設置 し全面通行止	撤去予定

管理者	施設名	路線名	建設年度	点検実施年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
北茨城市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋 147	市道 6054 号線	不明	2018	床版の腐食	仮設材を設置 し全面通行止	撤去予定
北茨城市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋 149	市道 6082 号線	不明	2018	床版の腐食	仮設材を設置 し全面通行止	撤去予定
北茨城市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋 155	市道 6093 号線	不明	2018	主桁・床版の全 体が腐食	仮設材を設置 し全面通行止	撤去予定
北茨城市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋 172	市道 7001 号線	不明	2018	床版の腐食	仮設材を設置 し全面通行止	撤去予定
北茨城市 (茨城県)	むめいきょう 無名橋 173	市道 7002 号線	不明	2018	床版の腐食	仮設材を設置 し全面通行止	撤去予定
取手市 (茨城県)	ごうきょう 216号橋	市道 2-5273 号線	不明	2017	A2 橋台の下部工 が傾斜、主桁の 傾斜	全面通行止	撤去予定
つくば市 (茨城県)	あづまばし 吾妻橋	4-2231号 線	1976	2015 2020	橋台に ASR と考 えられる亀甲状の ひびわれ	全面通行止	撤去予定
つくば市 (茨城県)	15620-1号橋	1-5620号 線	1968	2017 2019	G1,G3 主桁、A2 横桁、デッキ PL の 腐食 主桁、横桁、デッ キプレート床版が 腐食により欠損	敷鉄板の設置 (通行可能)	架替予定
つくば市 (茨城県)	53032-1号橋	5-3032号 線	1962	2018	P2パイルメントが A1橋台側に傾斜	仮設材を設置 し全面通行止	架替予定
つくば市 (茨城県)	53312-1号橋	5-3312号 線	1978	2018	P1, P2橋脚の洗 掘。基礎木杭が 露出	仮設材を設置 し全面通行止	架替予定
つくば市 (茨城県)	32262-1号橋	3-2262号 線	1964	2018 2022	P1 橋脚が腐食・ 断面欠損	仮設材を設置 し全面通行止	架替予定
常陸大宮市 (茨城県)	10695-1号橋	市道 10695 号線	不明	2021	主桁・床板が腐 食により破損(木 橋)	全面通行止	撤去予定
常陸大宮市 (茨城県)	たつめさきはし 辰目沢橋	市道 30011 号線	不明	2022	主桁・床板が腐 食により破損(単 純鋼 H 型橋・床 板は木材)	全面通行止	撤去予定
常陸大宮市 (茨城県)	ごもくいとはし 五目板橋	市道 30363 号線	不明	2022	主桁・床板が腐 食により破損(木 橋)	全面通行止	撤去予定
常陸大宮市 (茨城県)	やま かみばし 山ノ神橋	市道 30102 号線	不明	2022	主桁・床板が腐 食により破損(木 橋)	全面通行止	撤去予定
稲敷市 (茨城県)	ごうきょう 104号橋	市道 (新)1223 号 線	不明	2016	下部工、支承の 腐食	全面通行止	撤去予定
城里町 (茨城県)	1-3号橋	町道 1222 号線	1985	2018	木部材全体が腐 食	仮設材を設置 し全面通行止	未定
城里町 (茨城県)	1-26	町道 1462 号線	不明	2018	主桁・床版に著し い腐食	仮設材を設置 し全面通行止	未定
城里町 (茨城県)	3-18	町道 3239 号線	不明	2018	床版に腐食	仮設材を設置 し全面通行止	未定
城里町 (茨城県)	1068	町道 8-09 99号線	不明	2018	床版に腐食	仮設材を設置 し全面通行止	未定
城里町 (茨城県)	1066	町道 8-11 00号線	不明	2018	主桁全体に腐食	仮設材を設置 し全面通行止	未定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
城里町 (茨城県)	1-6号橋 ごうきょう	町 道 1185 号線	不明	2022	下部工の移動	全面通行止看板設置及び防護ロープ設置	未定
大子町 (茨城県)	5021号橋 ごうきょう (後沢橋) うしろさわばし	町道5010 号線	不明	2019	P1 橋脚の支柱の 欠落、橋脚付近 の橋面の沈下	仮設材を設置 し全面通行止	未定
栃木市 (栃木県)	牛落橋 うしおちばし	市道 14019 号線	1976	2018	橋脚基礎部の洗 堀沈下に伴う床 版の段差	迂回路設置 後、通行止	架替予定
茂木町 (栃木県)	床の沢橋 とこ さわばし	町道床の沢 放線	1969	2020	橋脚に洗堀、剥 離・鉄筋露出	通行止め	撤去予定
茂木町 (栃木県)	大橋 おおはし	町道山崎元 古沢線	1963	2020	A1 橋台の胸壁と 堅壁の分離、胸 壁の移動	通行止め	撤去予定
前橋市 (群馬県)	粕川10号橋 かすかわ ごうきょう ささら はし橋	市 道 21- 4331 号	1994	2019	主桁の腐食によ る断面欠損、横 桁・横構の断面 欠損・破断	全面通行止	架替中
前橋市 (群馬県)	江田橋 えだはし	市道16-017 号	不明	2019	主桁の歪み、橋 脚の減肉	全面通行止	撤去予定
中之条町 (群馬県)	吾嬬橋 あづまばし	町道小雨生 須線	1962	2020	縦桁に著しい腐 朽が見られるた め。	バリケードによ る完全封鎖	未定
東吾妻町 (群馬県)	3-12号橋 ごうきょう (鳴瀬 はし橋) なるせ	町 道 3006 号線	1935	2020	主桁のひびわれ 等上部構造全体 に顕著な損傷が 認められる。	仮設ガードレ ール設置(全 面通行止)	撤去予定
みなかみ町 (群馬県)	宝川橋 たからがわばし	町 道 藤 原 102 号線	1958	2018	橋脚、橋台の剥 離・鉄筋露出によ る断面減少、支 承の機能障害	全面通行止	撤去予定
川越市 (埼玉県)	第25号橋 だい ごうきょう	市 道 3035 号線	不明	2019	主桁、床版、路面 の腐食、橋台下 部工の傾斜	仮設材の設置 (全面通行止)	未定
川口市 (埼玉県)	鬼澤橋 おにざわばし	市道幹線第 28 号線	1958	2022	橋台の傾き	根固め工等を 施工	架替予定
行田市 (埼玉県)	9-27号橋 ごうきょう	市道第 9.3- 89 号線	1933	2020	橋脚の沈下・移 動・傾斜	仮設材を設置 し、全面通行 止め	未定
行田市 (埼玉県)	3-9号橋 ごうきょう	市道第 3.3- 193 号線	不明	2021	橋脚の鉄筋腐食 及び破断	仮設材を設置 し、全面通行 止め	修繕予定
行田市 (埼玉県)	5-21号橋 ごうきょう	市道第 5.3- 330 号線	不明	2021	緊急に措置を講 ずべき状態	仮設材を設置 し、全面通行 止め	修繕予定
行田市 (埼玉県)	7-30号橋 ごうきょう	市道第 7.3- 49 号線	不明	2021	床版の剥離・鉄筋 露出・ひびわれ、 鉄筋の腐食・破 断認	仮設材を設置 し、全面通行 止め	修繕予定
加須市 (埼玉県)	加_4018号橋 か ごうきょう	市 道 4009 号線	1940	2016	下部工の鉄筋露 出	全面通行止	未定
				2020	橋脚の鉄筋露出		
加須市 (埼玉県)	加_6048号橋 か ごうきょう	市 道 6313 号線	不明	2016	下部工の変形欠 損	全面通行止	未定
				2022	橋台の欠損		

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
加須市 (埼玉県)	おおごうきょう 大130号橋	市道大 2117 号線	不明	2016	主桁・床版のひびわれ、鉄筋露出、うき	全面通行止	未定
				2020	床版の鉄筋露出		
加須市 (埼玉県)	おおろっけんばし 大六軒橋	市道大 2122 号線	不明	2017	主桁ウェブおよび下フランジに腐食による断面欠損	全面通行止	未定
				2022	主桁の破断		
加須市 (埼玉県)	おおとねごうきょう 大利根112号橋	市道大 2040 号線	不明	2018	堅壁に傾斜が見られる	全面通行止	撤去予定
本庄市 (埼玉県)	ひかげごうきょう 日影3号橋	市道 4-117 号線	不明	2022	主桁のひびわれ	バリケードにて通行止め	撤去予定
本庄市 (埼玉県)	まえこうちごうきょう 前耕地1号橋	市道 4-177 号線	不明	2022	主桁の腐食	バリケードにて通行止め	撤去予定
本庄市 (埼玉県)	うねすぎごうきょう 畝杉1号橋	市道 4-335 号線	不明	2022	主桁のひびわれ	バリケードにて通行止め	撤去予定
本庄市 (埼玉県)	さむごうばし 沢向橋	市道 4-431 号線	1969	2022	主桁のひびわれ	バリケードにて通行止め	撤去予定
本庄市 (埼玉県)	もりまえごうきょう 森の前2号橋	市道 4-434 号線	不明	2022	主桁のひびわれ	バリケードにて通行止め	撤去予定
本庄市 (埼玉県)	まえこうちごうきょう 前耕地2号橋	市道 4-174 号線	不明	2022	主桁の腐食	バリケードにて通行止め	撤去予定
本庄市 (埼玉県)	かわむこうごうきょう 川向1号橋	市道 4-202 号線	不明	2022	主桁の腐食	バリケードにて通行止め	撤去予定
鴻巣市 (埼玉県)	ごうせんごうきょう 2249号線1号橋	市道川 2249 号線	不明	2022	ひびわれ、舗装の異常	仮設材を設置して、通行止め	未定
鴻巣市 (埼玉県)	ごうせんごうきょう 2272号線1号橋	市道川 2272 号線	不明	2022	ひびわれ、剥離・鉄筋露出	仮設材を設置して、通行止め	未定
越谷市 (埼玉県)	しめきりばし べ切橋	市道 60831 号線	1937	2020	橋脚基礎部の浸食	2021.5 月にバリケード設置し、全面通行止め	修繕中
朝霞市 (埼玉県)	はまさきりつきょう 浜崎陸橋	市道 2168 号線	1971	2022	防護柵の広範囲にうき	地覆の剥落が確認できたため、緊急的な叩落し及び防錆を実施した。	修繕中
坂戸市 (埼玉県)	はちまんばし 八幡橋	市道 1449 号線	2007	2022	橋脚などの木材腐朽	全面通行止め	撤去中
伊奈町 (埼玉県)	こかいとばし 小貝戸橋	町道第 2185 号線	不明	2018	主桁の腐食・床版のひび割れ等	全面通行止	修繕予定
神川町 (埼玉県)	ごうはし 12154-1号橋	町道 12154 号線	不明	2017	主桁、横桁の大部分が腐朽している	全面通行止	撤去中
寄居町 (埼玉県)	ごうきょう 7051号橋	町道 7523 号線	不明	2022	主桁：腐朽 床版：腐朽、部材の損失	全面通行止め	撤去予定
松伏町 (埼玉県)	まつぶしだい 松伏第2歩道橋	町道2-19 1号線	1972	2022	横桁・支承等の鋼材に著しい腐食	通行止め	修繕中

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
市原市 (千葉県)	かんたくはし 干拓橋	市道イ-220 号線	1957	2020	橋脚：剥離鉄筋 露出 基礎：沈下・移 動・傾斜	全面通行止め	撤去予定
流山市 (千葉県)	あまやばし 尼谷橋	平方区画4 7号線	不明	2016	木製主桁・木製 床版・木製下部 工の腐朽	通行規制(車 両)	撤去予定
君津市 (千葉県)	おつばらばし 追原橋	市道黄和田 畑、追原線	1971	2018	歩行者用の木橋 の吊橋で塔柱の 腐食による機能 不全。	バリケード設 置(全面通行 止)	廃止予定
君津市 (千葉県)	いずみはし 泉 橋	市道六手、 玄蕃松線	1970	2018	鋼桁の著しい腐 食による断面欠 損、変形。上部工 の沈降。	バリケード設 置(全面通行 止)	撤去予定
君津市 (千葉県)	ながうらばし 長浦橋	市道奥米、 大鹿倉線	1955	2018	歩行者用の吊橋 で鋼桁の腐食に よる機能不全。	バリケード設 置(全面通行 止)	廃止予定
君津市 (千葉県)	まさき ぎょうばし 正木1号橋	市道正木・ 奥米線	1932	2018	RC床版や下部 構造に損傷	バリケード設 置(全面通行 止)	廃止予定
君津市 (千葉県)	などのこせんきょう 名殿跨線橋	市道名殿、 音坊谷線	1936	2022	主桁の腐食、横 桁の破断等	全面通行止	撤去予定
印西市 (千葉県)	しもい ぎょうきょう 下井2号橋	市道下井 2124 号線	1971	2017 2022	主桁・橋脚の破 損	仮設材の設置 (通行止め)	機能変更中
いすみ市 (千葉県)	おいけおおはし 小池大橋	市道 0130 号線	1975	2017 2022	ウェブの孔食	10t車両規制	修繕中
いすみ市 (千葉県)	ほそどはし 細戸橋	市道 5072 号線	1955	2018	主桁及び横桁の 腐食防食機能の 劣化	仮設材の設置 (通行規制(3t))	架替中
酒々井町 (千葉県)	いづみはし 飯積橋	町道 3B- 162 号線	不明	2016 2021	主桁の腐食支承 の腐食、支承の 機能障害	主桁仮受け材 の設置(大型 車両制限)	撤去予定
長南町 (千葉県)	だいいちみやまはし 第一宮前橋	三級町道小 生田22号 線	1963	2019	A1 橋台のパイル ベント欠損	全面通行止	修繕中
中野区 (東京都)	むつみはし 睦 橋	区道 25-80 号	1966	2017	床版の剥離・鉄 筋露出、鉄筋の 一部は破断	他の部材は補 修されている ため供用を継 続	架替中
あきる野市 (東京都)	あじろはし 網代橋	市道 I -11 号線	1933	2021	P2 橋脚に洗掘、 沈下・移動・傾 斜、主桁が浮上	網代橋前後の 交差点まで全 面通行止め (車両及び歩 行者)	架替予定
檜原村 (東京都)	したなかさとばし 下中里橋	村道第53-1 号中里線	不明	2022	橋台のひびわ れ、遊離石灰、崩 落	落橋のため通 行不能	未定
大島町 (東京都)	ゆのはまはし 湯の浜橋	元町漁港線	不明	2018	コンクリートの剥 落・鉄筋の露出、 腐食、破断・橋台 裏の洗掘	洗掘部をコン クリートで補修 し、主桁を覆う ように仮設橋 を設置した(通 行可能)	架替予定
三浦市 (神奈川県)	ぎょうきょう 29号橋	市道 1108 号線	不明	2018	主桁、横桁、床版 及び支承の腐食	補修・補強	架替中

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
長岡市 (新潟県)	むめいはし 無名橋A1439	市道二和 125号線	2010	2021	機能支障	仮設材を設置 し、通行止め	撤去予定
長岡市 (新潟県)	むめいきょう とうきょう 無名橋1号橋 (A70202)(A1914)	市道宮内 202号線	1952	2022	下部構造の変 形、欠損	全面通行止	撤去予定
柏崎市 (新潟県)	しまだばし 島田橋2	市区町村道 (その他) 柏 崎門出島田 線	1965	2019	橋台の剥離	全面通行止	未定
新発田市 (新潟県)	つのつくりばし 角造橋	市区町村道 (その他) 蔵 光中森線	1969	2019	主桁および支 承の腐食	仮受け材の設 置(全面通行 止)	撤去中
新発田市 (新潟県)	にのうじさんとうせん とう 二王子参道線 1 号 きょう 橋	市区町村道 (3 級) 二王 子参道線	不明	2022	主桁の丸太に腐 食による空洞	全面通行止	未定
小千谷市 (新潟県)	わかみやばし 若宮橋	市区町村道 (その他) 岩 間木1号線	1998	2022	主桁及び床版の 腐朽	バリケードを設 置し、全面通 行規制	廃止予定
十日町市 (新潟県)	たぬきさわばし 狸沢橋	市区町村道 (2 級) 樽沢 滝沢線	1977	2022	橋梁前後のブロ ック積の基礎部 分の地山が崩落 し、ブロック積が 宙に浮いた状況	全面通行止	未定
村上市 (新潟県)	かわしたこばし 川下小橋	市区町村道 (2 級) 中小 屋線	不明	2019	主桁の腐食	車両通行止	架替中
村上市 (新潟県)	かわいり とうばし 川入1号橋	市区町村道 (その他) 河 内14号線	不明	2019	主桁および床版 の腐食	全面通行止	撤去予定
糸魚川市 (新潟県)	おおたにがわだいいちばし 大谷川第一橋	市道上角間 線	不明	2019	床版の腐食	全面通行止	未定
糸魚川市 (新潟県)	あらさわばし 荒沢橋	市道荒沢線	1966	2019	床版の腐食	全面通行止	未定
妙高市 (新潟県)	すぶんどうばし 寸分道橋	市区町村道 (その他) 大 濁寸分道線	不明	2021	機能支障	全面通行止	未定
妙高市 (新潟県)	むめいきょう とう 無名橋109号	市区町村道 (その他) 上 の山中江沢 線	不明	2022	主桁の亀裂・破 断	通行止め規制	未定
魚沼市 (新潟県)	むめいきょう 無名橋1	市区町村道 (その他) 高 側3号線	不明	2019	床版の腐食	全面通行止	撤去予定
弥彦村 (新潟県)	きたゆかわ とうきょう 北湯川3号橋	市区町村道 (その他) 観 音寺北湯川 線	1981	2022	主桁のひび割れ 及び桁同士段差 等	看板、バリケ ード等設置によ る通行規制	未定
阿賀町 (新潟県)	おおおばし 大尾橋	町道(2 級) 滝首線	1970	2020	支承の機能障害	バリケードを設 置し全面通行 止め	未定
阿賀町 (新潟県)	こあらいばし 小荒井橋	町道(その 他) 向小荒 線	1968	2020	床版の抜け落 ち、支承部アン カーボルトの折 損	バリケードを設 置し全面通行 止め	未定
湯沢町 (新潟県)	さかいりばし 境橋	市区町村道 (その他) 貝 掛二居線	1952	2018	機能支障	全面通行止	未定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
関川村 (新潟県)	おおりざわばし 大里沢橋	市区町村道 (その他) 九 ヶ 谷 郷 2 号 線	1968	2019	主桁および床版 の腐食	全面通行止	未定
関川村 (新潟県)	あらたにざわばし 荒谷沢橋	市区町村道 (その他) 九 ヶ 谷 郷 57 号 線	1938	2020	主桁の腐食、防 食機能の劣化、 変形・欠損	バリケードを設 置し全面通行 止め	撤去予定
関川村 (新潟県)	ふき さわぞくどうきょう 吹ノ沢側道橋	市区町村道 (1 級) 高 田 湯沢線	1984	2022	R4.8 月豪雨災害 により被災。橋台 の取付擁壁及び 護岸の崩落や背 面盛土の浸食	全面通行止	未定
富山市 (富山県)	すなぐらだにばし 砂蔵谷橋	蟹寺加賀沢 線	1972	2017 2021	主桁・対傾構の 変形	全面通行止	撤去予定
富山市 (富山県)	やまぶきばし 山吹橋	高熊八尾線	1955	2017 2020	主ケーブルの破 断・断面減少	全面通行止	撤去中
富山市 (富山県)	かめいむばし 瓶岩橋	松ノ木横江 線	1972	2018	支承の破損、橋 台のひび割れ	バリケードを設 置し全面通行 止 (H27 より)	撤去予定
富山市 (富山県)	くりすばし 栗須橋	栗須中山線	1958	2021	橋脚の洗堀、支 承部の剥落・鉄 筋露出	全面通行止	未定
魚津市 (富山県)	つきがたばし 月形橋	有山2号線	1966	2017 2022	支承部の腐食、 沈下、移動、傾斜	全面通行止	未定
滑川市 (富山県)	つきがたばし 月形橋	旧県道栗山 月形橋線	1966	2017	支承部の腐食、 沈下、移動、傾斜	全面通行止	未定
砺波市 (富山県)	むめいきょう 無名橋546	前山線	1983	2017	床板の変形	通行規制(損 傷部)	修繕予定
立山町 (富山県)	むめいきょう 無名橋40	町道下金剛 寺金剛新線	不明	2021	機能支障	仮受け材の設 置(全面通行 止)	架替予定
小松市 (石川県)	むめいきょう 無名橋7009	市道尾小屋 新丸線	不明	2015	上部工、下部工 の剥離、鉄筋露 出	全面通行止	撤去中
小松市 (石川県)	さかい、ばし 橋	市道江指町 勘定線	1926	2018	主桁の腐食・欠 損	バリケードを設 置し全面通行 止	架替中
白山市 (石川県)	おぞうおおはし 尾添大橋	中宮尾添線	1973	2018	橋台基礎におけ る地盤崩落	バリケードを設 置し全面通行 止	撤去予定
白山市 (石川県)	ごみじまばし 五味島橋	ダム1号線	1979	2018 2021	主桁の座屈	バリケードを設 置し全面通行 止	撤去中
小浜市 (福井県)	せざききょう 勢坂橋	市道勢坂線	1955	2018	主桁に鉄筋破断 を伴う剥離・鉄筋 露出が生じている	全面通行止	撤去予定
池田町 (福井県)	ごうきょう あらたにぐちばし 41号橋 荒谷口橋	月ヶ瀬芋ヶ 平線	1966	2022	橋台躯体中央部 石積みの消失、 路面沈下	2 巡目点検の 現地踏査にお いて緊急に措 置を講じるべ き損傷を確認 したため、 2022.5 月に通 行止めを実施	架替中

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
山梨市 (山梨県)	ほそいりさわはし 細入沢橋	円川線	1973	2021	木床版に腐朽、 横桁に孔食を伴 う腐食	全面通行止	撤去予定
山梨市 (山梨県)	えんがわはし ごと 円川橋3号	31044 号	不明	2021	縦桁の干割れや 腐朽、木床版の 腐朽や抜け落 ち、主ケーブルや ケーブルアンカ ーに腐食	全面通行止	撤去予定
山梨市 (山梨県)	あおざきはし 青笹橋	31052 号線	1969	2021	縦桁・木床版の 腐朽・抜け落ち、 主塔にひびわれ・ 鉄筋露出	全面通行止	撤去予定
大月市 (山梨県)	あらぐらはし 新倉橋	市道新倉橋 線	1971	2019	主要部材の断面 欠損	全面通行止	撤去予定
甲州市 (山梨県)	ゆのきばし 柚木橋	下柚木 1 号 線	1982	2022	木製の床版と床 組の一部が腐 朽、主塔や主ケ ーブルの吊り材 に点錆の広がり が見られる。	全面通行止	撤去予定
長野市 (長野県)	つばがやばし 坪川橋	市道鬼無里 南128号線	1972	2017	木橋全体が腐食	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	やせうね ごときょう 矢背畝1号橋	市道戸隠北 67号線	2000	2017	床板の抜け落ち	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	にれぎ ごときょう 楡木1号橋	市道戸隠北 400号線	1996	2017	木橋全体が腐食	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	50085 ごときょう 号橋	市道若穂東 458号線	1970	2017 2022	床板の抜け落ち	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	さわじりばし 沢尻橋	市道中条3 6号線	1978	2017 2022	床板の抜け落ち	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	た いりばし 田ノ入橋	市道中条7 0号線	1980	2017 2022	木橋全体が腐食	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	うめきあらい ごときょう 梅木新井1号橋	市道中条2 96号線	1975	2017 2022	木橋全体が腐食	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	しののいきた ごときょう 篠ノ井北47号橋	市道篠ノ井 北215号線	不明	2020	橋脚に腐朽	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	まごめばし 孫女橋	市道信州新 町127号線	1975	2020	橋台転倒および 床版崩落の恐れ あり	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	おおかわばし 大川橋1	市道戸隠北 67号線	2000	2020	木床版に腐朽・ 抜け落ち	全面通行止	廃止予定
長野市 (長野県)	おかだかわしもはし 岡田川下橋	市道東田沢 通明小線	1930	2021	木床版に抜け落 ち	全面通行止	修繕予定
松本市 (長野県)	しまじまだに ごときょう 島々谷5号橋(300 05)	市道島々5 号線	1965	2014 2019	上部構造の腐 食、下部構造の 変形、欠損、支 承の機能障害	車両通行止め	未定
松本市 (長野県)	ゆかわ ごとばし 湯川1号橋(3002 3)	市道沢渡2 号線	1935	2014 2019	上部構造の腐 食、支承の機能 障害	通行規制(4t)	架替中
松本市 (長野県)	やくばし 矢久橋(20052)	市道召田旧 道1号線	1950	2014 2019	主桁・横桁の剥 離、鉄筋露出、床 版の変色、劣化	車両通行止め	未定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
松本市 (長野県)	ひのきとうげばし 桧峠橋(30028)	市道大野川 1号線	不明	2018	橋全体の腐朽、 床版の一部が腐 朽により脱落	全面通行止	未定
松本市 (長野県)	まがねかみばし 馬船上橋(20014)	市道馬船線	1971	2021	空石積み橋台、 支承部が一部崩 壊、床版、舗装に たわみ	全面通行止	未定
松本市 (長野県)	むめいばし 無名橋(14134)	市道5533 号線	不明	2022	上部工の広範囲 に鉄筋露出膨張 を伴う剥離・鉄筋 露出	全面通行止	架替予定
松本市 (長野県)	はないけばし 花池橋(20061)	市道花池取 出線	1966	2022	下部構造の洗 掘、主桁、床版の 傾斜	全面通行止	未定
松本市 (長野県)	よどが さわばし 淀ヶ沢橋(20113)	市道淀ヶ沢 支線	1973	2022	主桁に断面欠損 を伴う著しい腐食	車両通行止め	架替予定
諏訪市 (長野県)	むめいきょう 無名橋13	市道48250 号線	不明	2021	防護柵の破損、 下部工の変形・ 欠損	仮受け材の設 置(全面通行 規制)	未定
小諸市 (長野県)	おおくいばし 大杭橋	市道(1級) 0121号線	1964	2017	床板の抜け落ち	全面通行止	修繕中
大町市 (長野県)	いちうだ ごうばし 一字田1号橋	市道一字田 1号線	1995	2022	主桁の腐食、断 面欠損	仮受け材の設 置(通行規制)	未定
飯山市 (長野県)	2-30号橋 ごうきょう	市道2-39 2号線	1962	2021	橋脚支柱基礎(コ ンクリート)の洗掘	バリケードによ る通行止め	未定
佐久市 (長野県)	911号橋 ごうきょう	市道67-053 号線	不明	2020	下部構造の洗 掘、舗装の異常	全面通行止	修繕予定
千曲市 (長野県)	みち ごうせん ごうきょう 道1号線1号橋	市道7-C -041号線	1998	2022	主桁、床版が腐 朽により欠損し、 橋梁にたわみが見 られる。	全面通行止	未定
安曇野市 (長野県)	きしたせん ごうきょう 木下線1号橋	市道明科5 085号線	1970	2016 2021	主桁の腐食、破 断	全面通行止	未定
安曇野市 (長野県)	やしたさわ ごうはし 矢下沢5号橋	市道明科5 143号線	1975	2016 2021	木製床版の抜け 落ち	全面通行止	未定
川上村 (長野県)	つくりおがわはし 作小川橋	村道5005 号線	1982	2020	橋台の背面土砂 流出・洗掘、取付 道路の流出	架け替え工事 中	架替中
佐久穂町 (長野県)	なかおやさわ ごうはし 中親沢2号橋	町道親沢川 線	1986	2022	木橋全体が腐食	全面通行止	未定
立科町 (長野県)	かにはらにごうばし 蟹原2号橋	町道梨ノ木 旧道線	1961	2020	主桁のひびわれ、 支間中央部がたわ んでいる	全面通行止	未定
下諏訪町 (長野県)	うちやましが ゆばし 内山洪の湯橋	町道内山洪 の湯線	2002	2022	橋台(蛇籠)に傾 斜が見られる。	全面通行止	未定
辰野町 (長野県)	0261号橋 ごうばし	町道580号 線	1984	2022	下部工の流失	全面通行止	未定
松川町 (長野県)	3-9橋(120) はし	町道91号 線	不明	2017 2022	橋台の崩落	全面通行止	未定
根羽村 (長野県)	みょうじんばし 明神橋	村道(1級) 幹I-5号 線	1954	2016	主桁・下部工の ひびわれ、鉄筋 露出、うき、漏水 遊離石灰	全面通行止	撤去予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
天龍村 (長野県)	ごうきよう 1号橋13	村道打滝打 川島線	1965	2022	終点側主桁(枝 桁)の腐食が激し い	仮設材を設置 して通行常規 制	未定
上松町 (長野県)	おのがやばし 小野ヶ谷橋	町道肥沢線	1954	2022	床版に腐朽、抜 け落ちが発生	全面通行止	未定
木曽町 (長野県)	おおさわばし ふくしま 大沢橋(福島)	町道大沢線	1972	2017	木橋全体が腐食	全面通行止	廃止予定
木曽町 (長野県)	やくばみなみばし 役場南橋	町道旧役場 横線	不明	2017	床板の抜け落ち	全面通行止	廃止予定
木曽町 (長野県)	ちかみなぎわばし 近道沢橋	不明	不明	2021	下部構造が欠損 し、洗掘拡大	全面通行止	廃止予定
木曽町 (長野県)	なかだいらばし 中平橋	不明	不明	2022	落橋	全面通行止	廃止予定
木曽町 (長野県)	あかしおばし 赤塩橋	不明	不明	2022	床版の腐朽 下 部工の沈下	全面通行止	廃止予定
木曽町 (長野県)	ながりばし はらの 永鳥橋(原野2)	町道永鳥線	1989	2022	主桁・床版の変 形・欠損	全面通行止	廃止予定
木曽町 (長野県)	おざわ ごうきよう 小沢3号橋	不明	不明	2022	主桁・下部工の 腐食、床版の腐 朽	全面通行止	廃止予定
木曽町 (長野県)	おばやし ごうきよう 尾羽林3号橋	不明	不明	2022	主桁の腐食、床 版・下部工の腐 朽	全面通行止	廃止予定
木曽町 (長野県)	おざわ ごうきよう 小沢2号橋	不明	不明	2022	主桁の腐食、床 版の腐朽	全面通行止	廃止予定
木曽町 (長野県)	さるはし 猿橋	町道(1 級) 西野川線	1958	2022	主桁の鉄筋露 出、床版の土砂 化	全面通行止	未定
生坂村 (長野県)	いくさむら ごうばし 生坂村64号橋	村道東51 号線	1972	2017 2022	主桁の腐食	全面通行止	架替予定
生坂村 (長野県)	いくさむら ごうばし 生坂村65号橋	村道西498 号線	1974	2022	受台が浮いてお り、上部工が傾き 落橋寸前の状態	全面通行止	廃止予定
生坂村 (長野県)	いくさむら ごうばし 生坂村66号橋	村道東257 号線	1976	2022	方杖の変形によ り、橋梁全体が不 安定	全面通行止	廃止予定
小谷村 (長野県)	こつかいりばし 国境橋	村道湯原北 線	1937	2017	主桁(鋼)の変形	全面通行止	未定
木島平村 (長野県)	さむたねはし 寒種橋	村道木島平 429号線	1971	2017	橋台の洗掘	全面通行止	修繕中
小川村 (長野県)	ぞうべつとうばし 蔵別当橋	村道10-1 0号線	不明	2021	橋面の土砂堆 積、木主桁に腐 朽、上流側の主 桁に異常なたわ み	バリケード及 び通行止め看 板を設置し、 進入規制を行 っている	廃止予定
小川村 (長野県)	うえのだいらばし 上之平橋	村道12-9 号線	不明	2021	木床版の欠損や 踏み抜き	バリケード及 び通行止め看 板を設置し、 進入規制を行 っている	廃止予定
小川村 (長野県)	ももぎおくばし 百瀬奥橋	村道32-1 号線	不明	2021	木床版の断面欠 損	バリケード及 び通行止め看 板を設置し、 進入規制を行 っている	廃止予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
飯綱町 (長野県)	かまぶちばし 釜淵橋	町道釜淵線	1953	2018	基礎部分洗堀、 防護柵の著しい 損傷	全面通行止	未定
				2022			
飯綱町 (長野県)	いしはらばし 石原橋	町道 M3－ 218号線	1975	2022	主桁の腐食による 断面欠損及び 破断	全面通行止	修繕中
高山市 (岐阜県)	ふなとはし 船渡橋	市道中洞 2 号線	1952	2015	伸縮装置の脱 落、橋台の変状	全面通行止	未定
				2020			
高山市 (岐阜県)	てんぐはし 天狗橋	市道平湯天 狗橋線	1956	2015	床板、橋脚の鉄 筋露出	全面通行止	未定
				2020			
高山市 (岐阜県)	とくごうはし 徳河橋	市道徳河線	不明	2015	主桁の腐食、橋 台の変状	全面通行止	未定
				2020			
高山市 (岐阜県)	むかいばし 向 橋	市道中之宿 向線	1952	2017	吊桁の腐朽、床 版の崩落	全面通行止	未定
				2022			
高山市 (岐阜県)	だに ばし そふ谷つり橋	市道牛丸そ ふ谷線	1961	2017	主塔のひび割 れ、床版の傾き	全面通行止	撤去予定
				2022			
関市 (岐阜県)	あゆとりばし 鮎登里橋	幹 2－3 号 線	1969	2018	主桁が腐食及び 断面欠損	全面通行止	架替予定
関市 (岐阜県)	ほとじまばし 保戸島橋	6－282 号 線	1937	2018	ゲルバー桁ヒンジ 部において、吊 桁の破断及び受 桁の破断により著 しく耐荷力が低下 している。	全面通行止	未定
中津川市 (岐阜県)	ほんさわはし 本沢橋	市道山口 5 号線	不明	2021	丸太の腐食、床 版及び舗装の抜 け落ち	単管バリケードにて通行止 め 迂回道路の補 修	廃止予定
中津川市 (岐阜県)	ふどうばし 不動橋	市道宮の上 下浦線	1958	2022	下部工の洗堀	全面通行止	未定
羽島市 (岐阜県)	す か づきょう 須賀2号橋	市道小荒井 1 丁目 3 号 線	不明	2015	主桁の腐食	通行規制(車 両)	撤去予定
				2020			
羽島市 (岐阜県)	す か づきょう 須賀6号橋	市道足近町 7 丁目 38 号 線	不明	2015	主桁の腐食	全面通行止	撤去予定
				2020			
羽島市 (岐阜県)	す か づきょう 須賀4号橋	市道小荒井 1 丁目 5 号 線	不明	2020	主桁の腐食	全面通行止	未定
可児市 (岐阜県)	だいいちうしろだばし 第一後田橋	市 道 4062 号線	不明	2022	石積護岸の洗堀	バリケード・フ ェンスの設置 (全面通行止)	架替予定
山県市 (岐阜県)	あなほらばし 穴洞橋	市道 51010 号線	1965	2021	下弦材の塗装塗 替え、橋脚の詳細 調査が必要	通行止	修繕予定
山県市 (岐阜県)	むめいはし 無名橋	市道 53018 号線	不明	2021	鋼床版の部分取 替え、橋台の石積 みの補修、鋼部材 の塗装塗替え、防 護柵の部分取替 えが必要	通行止	撤去予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
海津市 (岐阜県)	しづはし 志津橋	海津33169 号線	1968	2022	床版のひび割 れ、桁かかり長の 不足、橋台(石積 み)のゆるみ	全面通行止	未定
関ヶ原町 (岐阜県)	のだばし 野田橋	町道野田・ 中田線	不明	2017	主桁断面欠損	全面通行止	撤去予定
揖斐川町 (岐阜県)	おりもとばし 折本橋	町道春日折 本線	1961	2014 2019	主桁、下部工の 断面欠損	全面通行止 (バリケード)	修繕中
揖斐川町 (岐阜県)	コウヅピラ ^{ばし} 橋	町道坂内八 草峠線	不明	2021	橋台背面崩落箇 所の復旧が必要	バリケードを設 置して、通行 止め	撤去予定
揖斐川町 (岐阜県)	うじたに ^{ばし} 宇治谷橋	町道久瀬宇 治谷線	不明	2021	橋台背面の埋め 戻しおよび土留 工、主桁および 床版の断面修復、 防護柵の取替え が必要	バリケードを設 置して、通行 止め	撤去予定
富加町 (岐阜県)	かたまち ^{ばし} 片町橋	町道加治田 17 号線	1969	2022	下部構造の洗掘	全面通行止	未定
白川町 (岐阜県)	おぐら ^{ばし} 小倉橋	町道小倉線	1983	2020	床版、主桁、横桁 の腐食、橋台の ひびわれ、橋脚 基礎の洗掘	全面通行止	架替中
熱海市 (静岡県)	わだはま ^{ばし} 和田浜橋	市道都松和 田川線	1962	2021	主桁、下部構造 の腐食による機 能支障	両側バリケー ド設置にて通 行止め	修繕予定
島田市 (静岡県)	むめいきょう 無名橋583	市道青木田 2 号線	1992	2022	主桁の破損脱 落、床版の腐朽、 橋脚のひびわれ	全面通行止	廃止予定
島田市 (静岡県)	おもとざわ ^し 御源沢下橋	市道御源沢 線	1959	2022	主桁の異常なた わみ	全面通行止	架替予定
焼津市 (静岡県)	しんかわ ^{ばし} 新川橋(00533)	市道水産試 験場新川橋 線	1954	2018	主桁の鉄筋露出	ネットフェンス 設置(全面通 行止)	未定
袋井市 (静岡県)	きたあけ ^{ばし} 北明橋	市道彦島 2 号線	1955	2016	主桁、床版、支 承の腐食	全面通行止	架替予定
東伊豆町 (静岡県)	しらだがわ ^{ばし} 白田川橋	町道稲取片 瀬線	1950	2021	機能支障	全面通行止	架替中
松崎町 (静岡県)	おおひら ^{ばし} 大平橋	町道大平線	不明	2022	主桁、横桁、床版 に著しい腐食、床 版に2方向のひ びわれ	全面通行止	未定
西伊豆町 (静岡県)	うぐす ^{ばし} 宇久須橋	町道柴松ヶ 坂線	1932	2016	主桁の鉄筋露 出、うき	全面通行止	未定
吉田町 (静岡県)	わんぶつ ^{ばし} 念佛橋	町道塩谷上 川原線	1960	2016	主桁の鉄筋露 出、ひびわれ	全面通行止	撤去予定
豊田市 (愛知県)	ウルシ ^{はし} ゼ橋	市道稲武ウ ルシゼ橋線	1918	2016 2021	床版の鉄筋露出	全面通行止	修繕予定
豊田市 (愛知県)	ぐんかい ^{はし} 郡界橋2	市道稲武郡 界線	1917	2016 2021	主桁、床版の鉄 筋露出	全面通行止	修繕予定
田原市 (愛知県)	かわきたひと ^{うはし} 川北一号橋	市道川向尾 崎線	1979	2022	腐朽により主桁、 床版の抜け落ち	全面通行止	未定
弥富市 (愛知県)	なべた ^{ごうきょう} 鍋田9号橋	鍋田17号 線	不明	2016 2020	主桁、下部工の 鉄筋露出	全面通行止	撤去予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
弥富市 (愛知県)	すえひろばし 末広橋	東末広107 号線	1972	2016 2021	主桁の腐食、変 形欠損、下部工 の鉄筋露出	全面通行止	撤去予定
美浜町 (愛知県)	ふくさきききょう 富具崎(5)橋	町道 5328 号線	不明	2018	主桁に断面欠損 を伴う腐食	全面通行止	撤去予定
東栄町 (愛知県)	にえぶわばし 煮淵橋	町道(100)川 角名倉線	1976	2019	塔柱のうき	全面通行止	修繕中
東栄町 (愛知県)	ときわばし 常盤橋	町道(154)ア セモ立渡瀬 線	1932	2019	主桁の格点一腐 食、欠損	全面通行止め	撤去予定
東栄町 (愛知県)	むめいばし 無名橋13	町道(162)吐 原線	1981	2019	主桁の鉄筋腐食	全面通行止	修繕中
津市 (三重県)	3068-1号橋	市道西藏王 馬藪線	1963	2021	主桁に腐食、床 版(路面)に腐 食・抜け落ち	全面通行止	未定
津市 (三重県)	204-3号橋	市道大野矢 持線	1965	2022	主桁の腐食	全面通行止	未定
津市 (三重県)	くちまんだはし 口前田橋	市道小杉城 立溪流線	1979	2022	床版部の腐食・ 抜け落ち	全面通行止	未定
熊野市 (三重県)	ほそおはし 細尾橋	市道大馬細 尾線	不明	2022	床版、横桁に著し い損傷	全面通行止	未定
伊賀市 (三重県)	やがみはし 山神橋	市道印代山 神線	1953	2019	橋脚の沈下	全面通行止	架替中
伊賀市 (三重県)	にしじょうはし 西條橋	市道山神土 橋西條線	1960	2021	橋脚に洗堀、橋 脚付近の主桁が 変形、補強材の 剥がれ、支承の 変形	全面通行止	修繕中
菰野町 (三重県)	あおたきばし 蒼滝橋	町道湯の山 10 号線	1932	2016	主桁の腐食によ る断面欠損	全面通行止	架替中
大台町 (三重県)	さかせたに ごうきょう 坂瀬谷2号橋	町道高奈舟 木谷線	1978	2020	床版に腐食	全面通行止	修繕予定
大台町 (三重県)	さかせたに ごうきょう 坂瀬谷3号橋	町道高山谷 線	1975	2020	主桁、床版に腐 朽、腐食	全面通行止	廃止予定
度会町 (三重県)	ごろうがせはし 五郎ヶ瀬橋	町道和井野 権田線	1925	2017 2021	地覆、高欄の欠 損、主桁の鉄筋 露出、基礎の洗 掘	全面通行止	未定
御浜町 (三重県)	こまつはし 小松橋	町道引作線	1970	2020	橋脚の沈下	全面通行止	架替中
能勢町 (大阪府)	くばたばし 久保田橋	町道松ヶ下 経田線	不明	2017	腐食および橋梁 本体たわみ	全面通行止	撤去予定
能勢町 (大阪府)	しろ うら ごうきょう 白の浦1号橋	町道白木谷 宿野線	不明	2018	下部構造の洗堀 により支点が沈下	車両・歩行者 等の通行止	修繕予定
岬町 (大阪府)	にいしまがわ ごうきょう 新浜川1号橋	町道新浜1 号線	不明	2022	主桁の腐食	全面通行止	架替予定
奈良市 (奈良県)	むめいきょう 無名橋351	東 部 第 7 9 号線	不明	2018	主桁・横桁の腐 食	バリケード設 置及び通行止 め掲示(全面 通行止)	未定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
奈良市 (奈良県)	むめいきょう 無名橋355	東 部 第 8 8 号線	不明	2018	主桁の抜け落ち	バリケード設 置及び通行止 め掲示(全面 通行止)	未定
奈良市 (奈良県)	むめいきょう 無名橋361	東部第362 号線	不明	2018	主桁の抜け落ち	バリケード設 置及び通行止 め掲示(全面 通行止)	未定
五條市 (奈良県)	しもだばし 下田橋	霊安寺8号 線	1945	2016 2019	主桁の損傷、下 部工のひびわれ	通行規制(車 両)	未定
宇陀市 (奈良県)	おくのたに ごうきょう 奥ノ谷3号橋	市道宮奥針 道線	1955	2018	桁に用いている 丸太材が腐朽	バリケードの設 置(全面通行 止)	未定
宇陀市 (奈良県)	ばし イタ橋	市道菟田野 124号線	不明	2018	床版の木材が朽 ちて一部抜け落 ち	バリケードの設 置(全面通行 止)	未定
宇陀市 (奈良県)	ふじたばし 藤田橋	市道菟田野 317号線	不明	2018	床版の腐朽によ って橋面の一部 に穴が開いる	バリケードの設 置(全面通行 止)	未定
宇陀市 (奈良県)	カマクラ ばし 橋	市道下笠間 茶臼山線	不明	2018	主桁の破損、及 び下部工の洗掘	バリケードの設 置(全面通行 止)	未定
平群町 (奈良県)	いちばら ごうきょう 櫟原1号橋	北 栴 原・西 向196号線	不明	2016 2020	主桁の破断、腐 食	通行規制(車 両)	未定
黒滝村 (奈良県)	だいぐろばし 大黒橋	村道樋口奥 線	1969	2021	主桁や横桁に著 しい腐食による孔 食	通行止	撤去予定
十津川村 (奈良県)	きろかいりばし 猿飼橋	村道平谷猿 飼線	1945	2015 2020	橋脚の変状、支 承の機能障害	全面通行止	修繕予定
十津川村 (奈良県)	きゅうかわつ おおはし 旧川津大橋	村道川津線	1960	2015 2020	床版の腐食	全面通行止	撤去予定
十津川村 (奈良県)	おおのであいはし 大野出合橋	村道高滝小 川線	不明	2015 2020	主桁の腐食	全面通行止	未定
十津川村 (奈良県)	おおびそばし 大櫓曾橋	村道大櫓曾 線	不明	2015 2020	主桁、横桁の腐 食	全面通行止	未定
十津川村 (奈良県)	いけあなはし 池穴橋	村道池穴中 原橋	1931	2015 2020	主桁、床版の腐 食	全面通行止	修繕予定
十津川村 (奈良県)	なかやはらばし 中原橋	村道池穴中 原橋	1945	2015 2020	主桁、床版の腐 食	全面通行止	廃止予定
十津川村 (奈良県)	ゆのはらばし 湯之原橋	村道湯之原 舟谷線	1934	2015 2020	主桁の腐食	全面通行止	修繕予定
鳥取市 (鳥取県)	ちおかばし 地岡橋	その他市道 小河内新田 線	不明	2018	主桁、床版の腐 朽	全面通行止	未定
鳥取市 (鳥取県)	おおはし 大橋	その他市道 上砂見5号 線	1994	2018	主桁、床版、横 桁の腐朽	全面通行止	架替中
倉吉市 (鳥取県)	ひろせ ごうきょう 広瀬5号橋	広瀬2号線	1962	2018	床版の材質腐食	全面通行止	廃止予定
八頭町 (鳥取県)	かいばらかじや ごうきょう 皆原鍛冶屋2号橋	皆原鍛冶屋 線	不明	2022	橋台基礎の洗掘	バリケードを設 置し歩行者及 び車両を全面 通行止めとし ている。	修繕予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
日南町 (鳥取県)	つうてんばし 通天橋	石霞溪線	1929	2015	主桁の腐食	全面通行止	未定
松江市 (島根県)	りゅうげんじばし 龍源寺橋	龍源寺線	1988	2022	橋脚横鋼に孔食	全面通行止め (橋の前後に 通行止め看板 を設置)	未定
益田市 (島根県)	ひらかわばし 平川橋	平川線	1938	2018	橋脚基礎の洗堀	全面通行止	撤去予定
雲南市 (島根県)	あかし ごうばし 明石2号橋	明石線	不明	2022	橋台の洗堀	全面通行止	架替中
雲南市 (島根県)	たくのばし 多久戸橋	多久戸線	不明	2022	流出	全面通行止	架替予定
雲南市 (島根県)	うじたにばし 宇治谷橋	深野西側線	不明	2022	橋台の洗堀	全面通行止	架替中
吉賀町 (島根県)	だいはし 台橋	中村隠居沖 線	1973	2015 2020	主桁・横桁の腐 食	全面通行止	修繕中
吉賀町 (島根県)	とちぎはし 栃木橋	栃木線	1974	2015 2020	主ケーブルの損 傷	全面通行止	修繕中
隠岐の島町 (島根県)	あい はし 愛の橋	西郷145号 線	1956	2017 2022	主桁剥離・鉄筋 露出、橋脚剥離・ 鉄筋露出	全面通行止	架替中
赤磐市 (岡山県)	かわせばし 川瀬橋	市道柿坂線	不明	2022	主桁のひびわれ	全面通行止	架替予定
赤磐市 (岡山県)	じょうれんかんばら ごうきょう 上連神原1号橋	市道上連神 原線	不明	2022	主桁のひびわれ	通行規制(車 両)	修繕予定
真庭市 (岡山県)	なかむらにしはし 中村西橋	市道中村西 線	2000	2020	主桁の腐食・亀 裂、支承の腐食、 下部工の石のは らみだし	全面通行止	撤去中
真庭市 (岡山県)	むねすえかみばし 宗末上橋	市道後谷・ 尾中線	不明	2020	床版(木部材)に 著しい腐朽、破 断・抜け落ち。横 桁に鋼材断面減 少を伴う腐食	全面通行止	撤去中
真庭市 (岡山県)	のがわばし 野川橋	市道野川線	不明	2022	主桁、床版の腐 食、支承部の機 能障害	全面通行止	未定
矢掛町 (岡山県)	にいやはし 仁井屋橋	町道辻堂線	1964	2021	主桁の腐食、路 面の陥没	通行止	架替予定
呉市 (広島県)	かもめほどうきょう かもめ歩道橋	市道幸町海 岸線	1953	2022	横桁の腐食、床 版の剥離・鉄筋 露出	バリケードによ る通行止め	撤去予定
府中市 (広島県)	しぎたにはし 嶋谷橋1	市道鳴谷広 谷線	1955	2019	上部構造床版の 損傷(流失)	仮設材の設置 (全面通行止)	撤去予定
萩市 (山口県)	しもおおのはし 下大野橋	滝ノ河内線	1963	2017	桁下下面全体に 鉄筋露出、腐食 による鉄筋の断 面欠損。下部構 造(橋台)のひび われ	仮設材の設置 (全面通行止)	未定
岩国市 (山口県)	みしようばし 御庄橋	御庄1号線	1953	2016	主桁ゲルバー部 のひびわれ	全面通行止	撤去中
長門市 (山口県)	かみいでばし 神出橋	市道神出線	1963	2016 2021	主桁の剥離、鉄 筋露出	全面通行止	撤去予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
柳井市 (山口県)	かまとぎ ごうきょう 鎌磨1号橋	河原鎌磨線	1976	2015 2020	主桁の剥離、鉄 筋露出	全面通行止	廃止予定
山陽小野田 市 (山口県)	だいいちたかちほし 第一高千帆橋	市道上石井 手線	1954	2015	主桁の剥離、鉄 筋露出	断面補修等、 通行規制(9t →4t)	修繕中
山陽小野田 市 (山口県)	まつがせはし 松ヶ瀬橋	市道松ヶ瀬 線	1954	2015 2020	主桁の剥離、鉄 筋露出	全面通行止	未定
山陽小野田 市 (山口県)	いしまるはし 石丸橋	市道桜川石 丸線	1964	2022	下部構造の沈下	路肩規制(張 出部の通行制 限)	未定
田布施町 (山口県)	かみ ばし 上シガラ橋	法寺坊線	1958	2021	橋台の一部損傷	全面通行止	未定
田布施町 (山口県)	せんぼうばし 千坊橋	竹尾奥線	1959	2021	橋台ひびわれ・ 亀裂、基礎部の 洗掘による欠損	全面通行止	架替中
阿武町 (山口県)	ふじわらばし 藤原橋	町道藤原沼 ノ奥線	1970	2019	主桁の腐食によ る欠損	全面通行止	修繕中
徳島市 (徳島県)	しょうひがし 庄東橋	市道庄・中 島田東線	1965	2022	主桁の腐食、鉄 筋露出および鉄 筋の破断	車両通行止め	架替予定
阿南市 (徳島県)	まえじまばし 前島橋	市道伊島前 島線	1984	2016	主桁の鉄筋露 出、PC 鋼材の損 傷	全面通行止	修繕中
三好市 (徳島県)	ゆみきばし 弓木橋	旧松舟線	1963	2014	主桁、支承部の 腐食、鉄筋露出	全面通行止	修繕中
三好市 (徳島県)	しらかわばし 白川橋	境谷大谷線	1933	2015	主桁、横桁の腐 食	全面通行止	撤去中
三好市 (徳島県)	どうとこばし 堂床橋	境谷大谷線	1959	2015	主桁の腐食	全面通行止	撤去予定
三好市 (徳島県)	さかせばし 坂瀬橋	窓小祖谷線	不明	2017 2021	床版部分の腐食	全面通行止	廃止予定
三好市 (徳島県)	のろうちばし 野呂内橋	坪尻野呂内 線	1959	2017 2021	下部構造物の剥 離、洗掘、腐食	全面通行止	廃止予定
三好市 (徳島県)	たにおちあいせん ツフ谷落合線 3号橋	ツフ谷落合 線	不明	2021	主桁に鉄筋露 出・欠損、舗装の 異常(土砂化)	全面通行止	廃止予定
上勝町 (徳島県)	なかすはし 中須橋	町道神明葛 又線	不明	2016	木床版の腐朽、 橋台の崩壊	全面通行止	撤去予定
上勝町 (徳島県)	しもうめきはし 下梅木橋	町道下梅木 線	不明	2016	木床版の腐朽	全面通行止	撤去予定
つるぎ町 (徳島県)	きたたにばし 吉良谷橋	町道吉良谷 線	1957	2017 2022	鉄筋露出・橋台 下部洗掘	全面通行止	撤去予定
高松市 (香川県)	よせちばし 寄地橋	市道東谷 1 号線	1965	2019	下部構造の洗堀	全面通行止	撤去中
観音寺市 (香川県)	かんおんじごくらくばし 観音寺極楽橋	市道上若南 線	1933	2015 2021	上下部工の剥 離、鉄筋露出	通行規制(二 輪・歩行者以 外)	架替予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
観音寺市 (香川県)	かめきんばし 亀錦橋	市道姫浜上 松線	不明	2021	床版、下部構造 に鉄筋露出・腐 食	通行規制(車 両)	未定
まんのう町 (香川県)	つねかねばし 常包橋	町道常包橋 線	1933	2016	主桁ゲルバー部 のひびわれ、床 版の鉄筋露出、	通行規制(車 両)	撤去予定
				2020	支承部の腐食		
松山市 (愛媛県)	ゆやま ごうせん ごうきょう 湯山19号線1号橋	市道湯山 19 号線	不明	2017	木造桁橋(人道 橋)。主桁4本の うち1本に腐朽・欠	全面通行止	撤去予定
				2022	損が発生。床版 全体にも腐朽。		
松山市 (愛媛県)	かしまばし ごうきょう 鹿島橋3号橋	市道鹿島公 園線	不明	2018	主桁の鉄筋露出	全面通行止	未定
松山市 (愛媛県)	かしまばし ごうきょう 鹿島橋5号橋	市道鹿島公 園線	不明	2018	主桁のコンクリ ート剥離、ひび割れ	全面通行止	未定
松山市 (愛媛県)	かしまばし ごうきょう 鹿島橋6号橋	市道鹿島公 園線	不明	2018	主桁の鉄筋露出	全面通行止	未定
松山市 (愛媛県)	かしまばし ごうきょう 鹿島橋7号橋	市道鹿島公 園線	不明	2018	主桁の鉄筋露出	全面通行止	未定
久万高原町 (愛媛県)	ひらいはし 平井橋	町道平井線	1964	2017	木製縦桁・床版	全面通行止	修繕中
				2021	の腐食及び欠損		
久万高原町 (愛媛県)	おもいちはし 面一橋	町道面一線	1967	2018	橋台の剥離・欠 損、橋脚の剥離・ 鉄筋露出・欠損	全面通行止	修繕中
久万高原町 (愛媛県)	こうなるはし 幸成橋	町道面一線	1981	2018	床版の剥離・鉄 筋露出、支承の 腐食・防食機能 の劣化	全面通行止	修繕中
久万高原町 (愛媛県)	こうなかはし 幸中橋	町道面一線	1981	2018	床版の剥離・鉄 筋露出、主桁の 異常なたわみ	全面通行止	修繕中
室戸市 (高知県)	みなとばし 港 橋	市道湊橋線	1971	2015	主桁、横桁、支 承の腐食	全面通行止	撤去予定
室戸市 (高知県)	さきはまばし 佐喜浜橋	市道佐喜浜 本線	1929	2017	主桁、下部工に 腐食、剥離・鉄筋 露出 床版に剥離・鉄 筋露出 支承の機能障害	車両侵入防止 柵の設置(歩 行者・自転車 のみ通行可)	架替中
室戸市 (高知県)	きらがわおほはし 吉良川大橋	市道本町西 ノ宮線	1936	2017	主桁に腐食、う き、剥離・鉄筋露 出 下部工に腐食、 剥離・鉄筋露出、 沈下	車両侵入防止 柵の設置(歩 行者・自転車 のみ通行可)	未定
室戸市 (高知県)	おきらがわばし 沖良川橋	市道滝山線	1961	2020	主桁の破断を伴 う鉄筋露出	重量規制	修繕中
安芸市 (高知県)	はちやしきひがしせん ごうばし 八屋敷東線1号橋	市道八屋敷 東線	不明	2018	床版の木材に著 しい腐朽、抜け落 ちが見られる。	全面通行止	修繕予定
安芸市 (高知県)	こうのばし 河野橋	市道入場線	不明	2018	主桁の木材に著 しい腐朽が見ら れる。また、橋台	全面通行止	廃止予定
				2022	に洗堀が見られ る。		

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
安芸市 (高知県)	いわとせん ぐうばし 岩戸線4号橋	市道岩戸線	不明	2018	床版に板厚減少 を伴う著しい腐食 が見られる。	全面通行止	修繕予定
				2022			
安芸市 (高知県)	なびかこいせん 12 号 奈比賀古井線 12 号 きょう橋	市道奈比賀 古井線	不明	2018	床版の木材に著 しい腐朽、脱落が 見られる。	全面通行止	修繕予定
				2022			
安芸市 (高知県)	なびかこいせん 13 号 奈比賀古井線 13 号 きょう橋	市道奈比賀 古井線	不明	2018	落橋および橋台 が崩落している。	全面通行止	修繕予定
				2022			
安芸市 (高知県)	なびかこいせん 14 号 奈比賀古井線 14 号 きょう橋	市道奈比賀 古井線	不明	2018	落橋および橋台 が崩落している。	全面通行止	廃止予定
				2022			
安芸市 (高知県)	なびかこいせん 15 号 奈比賀古井線 15 号 ばし橋	市道奈比賀 古井線	不明	2018	主桁に移動、床 版の木材に脱落 が見られる。ま た、土砂崩れに より埋没している。	全面通行止	廃止予定
				2022			
安芸市 (高知県)	なびかこいせん 16 号 奈比賀古井線 16 号 きょう橋	市道奈比賀 古井線	不明	2018	床版の木材に著 しい腐朽、脱落が 見られる。また支 承部に支承の機 能障害が見られ る。	全面通行止	廃止予定
				2022			
安芸市 (高知県)	なびかこいせん 7 号 奈比賀古井線 7 号 きょう橋	市道奈比賀 古井線	不明	2018	床版の木材に著 しい腐朽、脱落が 見られる。	全面通行止	修繕予定
				2022			
安芸市 (高知県)	なびかこいせん 8 号 奈比賀古井線 8 号 ばし橋	市道奈比賀 古井線	不明	2018	床版の木材に著 しい腐朽、脱落が 見られる。	全面通行止	修繕予定
				2022			
安芸市 (高知県)	みまいやまばし 美舞山橋	市道奈比賀 古井線	不明	2018	床版の木材に著 しい腐朽、脱落が 見られる。	全面通行止	廃止予定
				2022			
須崎市 (高知県)	みやのこうち ぐうせん 1 号 宮ノ川内15号線1号 きょう橋	市道宮ノ川 内 15 号線	不明	2014	木橋の上部構造 の腐朽	全面通行止	撤去予定
				2019			
須崎市 (高知県)	おおうら ぐうせん ぐうきょう 大浦6号線2号橋	市道大浦 6 号線	不明	2014	木橋の上部構造 の腐朽、床版の 抜け落ち、下部 工の石積の崩壊	全面通行止	撤去予定
				2019			
須崎市 (高知県)	おおたに ぐうせん ぐうきょう 大谷6号線2号橋	市道大谷 6 号線	1951	2016	主桁の鉄筋露出	全面通行止	撤去予定
				2021			
宿毛市 (高知県)	かいそ ぐうばし 貝礎1号橋	市道山田貝 礎線	1979	2018	主桁:断面欠損・ 板厚減少 下部 工:沈下・傾斜・ 亀裂	全面通行止	撤去予定
土佐清水市 (高知県)	だい なばたけばし 第1菜畑橋	市道川端線	1973	2016	主桁の腐食、断 面欠損	全面通行止	修繕中
				2020			
土佐清水市 (高知県)	かのうざき ぐうきょう 叶崎2号橋	市道大津南 線	1969	2018	主桁:剥離・鉄筋 露出 横桁:剥 離・鉄筋露出	全面通行止	撤去予定
土佐清水市 (高知県)	かのうざき ぐうきょう 叶崎1号橋	市道大津南 線	1969	2018	主桁:剥離・鉄筋 露出 横桁:剥 離・鉄筋露出	全面通行止	撤去予定
土佐清水市 (高知県)	だい なばたけばし 第2菜畑橋	市道菜畑線	1971	2020	主桁の腐食によ る断面減少	通行止め	修繕中

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
四万十市 (高知県)	みさとはし 三里橋	市道具同三 里線	1963	2017	パイルベント橋脚 (鋼管)の腐食	応急処置を行 い、通行開放	修繕中
四万十市 (高知県)	かつまおほし 勝間大橋	市道手洗川 勝間線	1958	2021	主桁や床版、下 部工に鉄筋露 出・ひびわれ等	総重量2t規制	修繕中
香美市 (高知県)	いのたにばし 猪ノ谷橋	市道神池川 ノ内線	不明	2021	橋梁の落橋	全面通行止め	廃止予定
馬路村 (高知県)	のぐちばし 野口橋	村道野口橋 線	1953	2017	全耐風索が破断 しており、ハンガ ーロープにゆる みがみられる	全面通行止	未定
本山町 (高知県)	しんごろばし 新頃橋	町道上関線	1964	2019	橋台背面の取り 合わせ護岸の崩 落、路面陥没	応急処置を行 い、通行開放	修繕予定
大豊町 (高知県)	きゅうよしのがわばし 旧吉野川橋	町道穴内尾 生線	1911	2017 2021	変形・欠損・異状 なたわみ	全面通行止	未定
大豊町 (高知県)	なかうちだにはし 中内谷橋	町道大滝中 内線	不明	2019	A1 橋台の顕著な 沈下、移動、傾斜	下部工の開き 部に間詰コン クリート施工	修繕予定
土佐町 (高知県)	ゆのきはし 柚ノ木橋	町道柚ノ木 線	1971	2015	主索の腐食	全面通行止	修繕中
津野町 (高知県)	むめいきょう 無名橋12	町道茶屋ヶ 駄場線	1951	2021	主桁及び横桁に 腐食	通行規制(損 傷の著しい個 所を封鎖)	廃止予定
四万十町 (高知県)	たいしょうばし 大正橋	町道吾川線	1928	2016	主桁、縦桁、横桁 の腐食	全面通行止	未定
四万十町 (高知県)	しもどうしもついで 下道下津井1号橋	町道下道下 津井線	1940	2016 2021	橋台のひびわれ	全面通行止	修繕中
四万十町 (高知県)	せりばし 瀬里橋	町道田野々 瀬里線	不明	2018	主桁の中央部の 橋軸上に垂直の 貫通ひびわれが ある	全面通行止	修繕予定
四万十町 (高知県)	たに ごうばし コヤノ谷1号橋	町道向山線	不明	2018	木でできた主桁 部分が腐食し強 度不足の恐れが ある	全面通行止	架替中
四万十町 (高知県)	しもつさいばし 下津才橋2	町道大井川 西土佐線	1963	2018	主桁下部の広範 囲浮いている状 態で、主筋も断面 欠損を生じる腐 食がある	全面通行止	撤去予定
四万十町 (高知県)	つが かわはし 津賀の川橋	町道津賀の 鼻線	1961	2018	下部工が流水に より変形・欠損し、 支承付近しか残 っていない	全面通行止	撤去予定
黒潮町 (高知県)	たちばなばし 橋 橋	町道橋川ミ セマチ線	1933	2015	主桁の剥離、鉄 筋露出	通行規制(2t)	撤去予定
黒潮町 (高知県)	こがしのかわばし 拳ノ川橋	町道拳ノ川 北線	1935	2015 2020	主桁の剥離、鉄 筋露出	全面通行止	修繕予定
柳川市 (福岡県)	しんうえなかのばし 新上中野橋	市道村中中 野線	2002	2022	鋼桁・鋼床版の 腐食による板厚 減少、横桁の脱 落	車両通行止め	架替予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
宮若市 (福岡県)	いとだばし 糸田橋	市道 糸田・ 相手無線	1963	2020	橋脚傾き	バリケードを設 置し、全面通 行止め。	撤去予定
武雄市 (佐賀県)	こば ぐうはし 古場4号橋	市道乳待坊 線	1976	2022	橋脚の洗掘	車両通行止め	未定
小城市 (佐賀県)	あんしんはし 安心橋	市道峰・畑 田線	1994	2020	下 部 構 造 の 変 形・欠損	全面通行止	架替中
平戸市 (長崎県)	やすまんばし 安満橋	市道旧大越 線	1959	2016 2021	主桁の損傷	通行規制(車 両)	廃止予定
平戸市 (長崎県)	さかいばし 境 橋	市道若宮線	1931	2016 2021	主桁、床版、高欄 の鉄筋露出	通行規制(車 両)	廃止予定
対馬市 (長崎県)	しんばし 新橋1	市道尾崎郷 崎線	不明	2021 2020	主桁の腐食、床 版の剥離、鉄筋 露出	通行規制(2t)	架替中
対馬市 (長崎県)	おおますばし 大增橋	市道大增本 線	1974	2015 2020	主桁、支承の腐 食	通行規制(車 両) 通行規制(車 両)	修繕中
対馬市 (長崎県)	いなかやません ぐうきう 伊奈中山線13号橋	市道伊奈中 山線	不明	2022	下部工の沈下、 傾斜	通行規制(2t)	修繕中
水俣市 (熊本県)	さいわいばし 幸 橋	市道 幸町・ 牧ノ内線	1965	2020	ラーメン橋脚(無 筋構造)の梁下面 及び柱に大きな 損傷(ひび割れ、 断面欠損)	重量規制(5t)	架替中
宇土市 (熊本県)	くろはし 黒橋	市道(9-182) 川越・宮の 後線	不明	2015 2019	主桁、床版の腐 食、下部工のひ びわれ	全面通行止	未定
天草市 (熊本県)	よこはまばし 横浜橋1	市道横浜 2 号線	1988	2021	主桁と横桁に腐 食、支承も腐食・ 機能障害、下部 工胸壁に剥離・ 沈下	全面通行止	撤去中
天草市 (熊本県)	ながたはし 長田橋	市道軍ヶ浦 上線	1989	2021	主 桁 に 鉄 筋 露 出・うき、ハンチ部 にうき	全面通行止	架替予定
大津町 (熊本県)	いけつるばし 池鶴橋	町道八迫線	1970	2022	橋台の欠損	全面通行止	未定
小国町 (熊本県)	やまつのはし 山角橋	町道山角古 屋線	1965	2022	橋台の洗掘、舗 装の陥没	全面通行止	廃止予定
水上村 (熊本県)	せん ひらばし 千が平橋	村道片地横 才線	1971	2019	主桁の欠損、鉄 筋露出、変形	全面通行止	修繕中
水上村 (熊本県)	ゆやまばし 湯山橋	村道汗の原 下馬場線	1958	2021	P1 橋脚の剥離・ 鉄筋露出	全面通行止	撤去予定
相良村 (熊本県)	しんふかみばし 新深水橋	村道新深水 線	2005	2020	下部工洗掘	全面通行止め	修繕中
球磨村 (熊本県)	だいにやまのかみはし 第二山神橋	村道毎床線	1995	2020	主 構 遊 間 の 異 常、主構のひび 割れ	全面通行止	修繕中
球磨村 (熊本県)	またぐちばし 俣口橋	村道釘原線	1966	2020	主 構 の ひ び 割 れ・鉄器露出・う き、A1 橋台基礎 の洗掘	A1 橋台基礎 を補修して、4t 車以上通行止 め	修繕中

管理者	施設名	路線名	建設年度	点検実施年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
球磨村 (熊本県)	もちはらばし 桃原橋	村道神瀬大 岩線	1968	2021	RC 床版の鉄筋露 出・うき、橋台の 洗堀	全面通行止 (仮設道路設 置)	架替中
球磨村 (熊本県)	まるいわばし 丸岩橋	村道神瀬大 岩線	1971	2022	下部構造の洗堀	4t 車以上通行 止め	未定
球磨村 (熊本県)	いわおだいいちばし 岩尾第一橋	村道井手線	1965	2022	下部構造の洗堀	4t 車以上通行 止め	修繕予定
球磨村 (熊本県)	つげばし 告橋	村道告線	1960	2022	下部構造の洗堀	4t 車以上通行 止め	修繕予定
球磨村 (熊本県)	まつばばし 松葉橋	村道神瀬大 岩線	1971	2022	下 部 構 造 の 洗 堀、剥離・鉄筋露 出	4t 車以上通行 止め	修繕中
球磨村 (熊本県)	しらまばし 白濱橋	村道田野線	1954	2022	支承の機能障害	4t 車以上通行 止め	廃止予定
佐伯市 (大分県)	きよたきはし 清滝橋	市道河内清 滝橋線	1958	2017	主桁・横桁・支承 の劣化、腐食	全面通行止	撤去予定
津久見市 (大分県)	ひじろばし 日代橋	市道福良網 代 1 号線	1962	2014 2019	床 版 の 鉄 筋 露 出、主桁の腐食	全面通行止	廃止予定
津久見市 (大分県)	ひじろはどうきょう 日代歩道橋	市道福良網 代 1 号線	1962	2014 2019	床版、主桁の腐 食	全面通行止	廃止予定
津久見市 (大分県)	ふくやまばし 福山橋	市道岩屋線	1936	2014 2019	床版の剥離、鉄 筋露出、うき	全面通行止	撤去予定
豊後大野市 (大分県)	なかつむればし 中津無礼橋	市道中津無 礼合川線	1965	2019	橋脚が無筋の為	通行制限(4t 車以上)	架替中
由布市 (大分県)	きかいばし 堺 橋	市道仁瀬小 袋線	不明	2015 2020	主桁、支承の腐 食、橋台の洗堀	全面通行止	廃止予定
由布市 (大分県)	しばはらばし 芝原橋	市道中恵宮 田線	不明	2015 2020	主桁の剥離、鉄 筋露出	全面通行止	廃止予定
由布市 (大分県)	かんぶちばし 上刈橋	市道下柿木 線	不明	2015 2020	主桁、橋脚の剥 離、鉄筋露出	全面通行止	廃止予定
由布市 (大分県)	はねつばばし 埴坪橋	市道東行埴 坪岡線	1929	2015 2021	主桁の剥離、鉄 筋露出	全面通行止	廃止予定
由布市 (大分県)	かすかりばし 粕掛橋	市道梶屋挾 間線	1951	2019	主桁、横桁、床版 の剥離、鉄筋露 出	全面通行止	廃止予定
国東市 (大分県)	もとみやばし 元宮橋	市道元宮線	1950	2021	支承の防食機能 の劣化・腐食	全面通行止	架替予定
九重町 (大分県)	へいけだにばし 平家谷橋	町道平家山 線	不明	2020	袖擁壁の変形・ 欠損	全面通行止	廃止予定
延岡市 (宮崎県)	ふかたにかやばし 深谷川橋	市道城打扇 線	1971	2019	鋼製床版の腐食	通行止	廃止予定
西之表市 (鹿児島県)	たかはまはし 高浜橋	市道鴨女町 1 号	1974	2022	主桁、横桁、支承 部の著しい板厚 減少や破断	全面通行止 (看板設置)	修繕予定
薩摩川内市 (鹿児島県)	しらきばし 白木橋	市道手打 1 号線	1968	2022	全ての支承や主 桁端部の鋼材で 板厚減少や孔食 が見られる。	全面通行止	修繕予定
日置市 (鹿児島県)	あいら橋	市道向湯田 湯田原	1924	2016 2021	石 桁 の ひ び わ れ、鋼部材の腐 食	車両通行止	撤去予定
奄美市 (鹿児島県)	だい きにばし 第1佐仁橋	市道佐仁 35 号線	1981	2019	主桁の腐食	全 面 通 行 止 (看板設置)	撤去予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
始良市 (鹿児島県)	いわせとばし 岩瀬戸橋	市道酒屋段	1961	2017	アーチ石の崩落	全面通行止	未定
天城町 (鹿児島県)	むけがわ とうばし 向川2号橋	町道中地前 塔9号	1966	2021	橋台底面に浮き	全面通行止 (看板設置)	架替予定
伊仙町 (鹿児島県)	かねくはし 兼久橋	町道カネク	1977	2019	主桁の腐食	全面通行止 (看板設置)	未定
沖縄市 (沖縄県)	うちきなばし 内喜納橋	市道東南植 物楽園線	1976	2020	床板の剥離・鉄 筋露出	仮受け材の設 置(通行規制 (車両))	架替予定
宜野座村 (沖縄県)	ごう 1号ボックスカルバ ート3	村道潟原旧 国道線	1967	2017	頂版全体に鉄筋 露出が確認され、 橋梁構造の安全 性が著しく損なわ れている。	全面通行止	未定
				2022			
与那国町 (沖縄県)	しまなかはし 島仲橋	町道ティン ダバナ線	1963	2018	主桁・床板のたわ み、剥離、うき、鉄 筋露出	全面通行止	架替予定

※判定区分Ⅳの施設リストは、2023.7 に各道路管理者に確認した内容を記載。

※緊急措置後の恒久的な措置が完了済の施設は除く。

【トンネル】

○ 判定区分Ⅳのトンネルの措置内容(完了済・予定のものを含む)

管理者	管理中				撤去・ 廃止済 ※1	計	うち措置未完了 (下記リスト参照)
	計	修繕	廃止	対応 未定			
国土交通省	3	3	0	0	0	3	0
都道府県・ 政令市等	13	12	0	1	0	13	3
市区町村	40	17	17	6	19	59	27
合計	56 (75%)	32 (43%)	17 (23%)	7 (9%)	19 (25%)	75	30 (40%)

※1:判定後、撤去・廃止により管理施設から除外されたもの。

※高速道路会社管理のトンネルは健全度Ⅳの施設なし。

○ 国土交通省(0箇所)

○ 都道府県・政令市等(3箇所)

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3月末時点)
滋賀県	よこやまずいどう 横山隧道	一般県道大 野木志賀谷 長浜線	1923	2022	背面空洞	侵入できない よう門扉設置 済み	未定
奈良県	たかはら 高原トンネル	国道169号	1996	2018	覆工のひびわれ	全面通行止	修繕中
長野県	ねざめトンネル	一般県道上 松南木曽線	2002	2021	覆工の巻厚不足	はく落防止措 置	修繕中

○ 市区町村(27箇所)

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3月末時点)
上士幌町 (北海道)	ふじかわ 不二川トンネル	町道糠平線	1955	2018 2021	剥落・漏水・ひび われ	全面通行止	廃止予定
みなかみ町 (群馬県)	たからがわ 宝川トンネル	町道宝川線	1960	2018	覆工(吹付モルタル)の材質劣化	全面通行止	修繕中
君津市 (千葉県)	おくごめ ごうずいどう 奥米3号隧道	市道奥米、 廻田線	不明	2014	激しい崩落、崩落 した岩の堆積	全面通行止	廃止予定
君津市 (千葉県)	いわ うえずいどう 岩の上隧道	市道坂畑・草 川原線	不明	2014	激しい崩落、崩落 した岩の堆積	全面通行止	廃止予定
見附市 (新潟県)	とちくぼすいどう 栃窪隧道	椿沢・栃窪線	1956	2019	坑口の崩壊	全面通行止	未定
村上市 (新潟県)	おおさきやま 大崎山トンネル	市道府屋基 石線	1955	2019	本体工の材質劣 化	全面通行止	廃止予定
村上市 (新潟県)	まのうち 間ノ内トンネル	市道府屋基 石線	1955	2019	本体工の材質劣 化	全面通行止	廃止予定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2023.3 月末時点)
富山市 (富山県)	すなぐら 砂蔵トンネル	市道蟹寺加 賀沢線	1977	2018	側壁に段差を伴 うひび割れ、坑門 ひび割れ	全面通行止	修繕中
白山市 (石川県)	かいせぜうどう 数瀬隧道	市道数瀬2 号線	1959	2018	アーチ部のうき、 側面壁の欠損	全面通行止 (2004 より)	廃止予定
白山市 (石川県)	すすくりぜうどう 鈴栗隧道	市道ダム1号 線	1979	2018	アーチ部のうき	全面通行止 (1985 より)	廃止予定
白山市 (石川県)	しらおきかいぜうどう 白尾境隧道	市道ダム1号 線	1979	2018	アーチ部の漏 水、空洞	全面通行止 (2014 より)	廃止予定
伊那市 (長野県)	みわ 美和ダム1号トンネ ル	市道勝間赤 の入線	1958	2018	アーチ部のひび われ	全面通行止	未定
小谷村 (長野県)	あおめき 青抜トンネル	村道下寺湯 原線	1962	2022	豆板・漏水	全面通行止	未定
小谷村 (長野県)	ゆばら ごと 湯原2号トンネル	村道下寺湯 原線	1958	2022	豆板・ひび割れ	全面通行止	未定
高山市 (岐阜県)	ひわだ ごと 日和田1号トンネル	市道近城線	不明	2018	坑門工左肩部に ブロック化した浮 き	全面通行止	未定
沼津市 (静岡県)	しげでら 重寺トンネル	市道 5054 号 線	不明	2017	左側壁に一部剥 離、うき	全面通行止	廃止中
長浜市 (滋賀県)	こほくぜうどう 湖北隧道	市道八田部 岩熊線	1934	2020	覆工・坑門の材 質劣化(浮き、剥 離、ひび割れ)、 漏水多数	全面通行止	未定
田辺市 (和歌山県)	おうさかぜうどう 逢坂隧道	市道近露福 定線	1945	2014 2019	覆工コンクリート のひび割れ	全面通行止	修繕中
北広島町 (広島県)	しもやま 下山トンネル	町道下山橋 山線	1935	2019	覆工コンクリート、 岩盤の剥落、漏 水	仮設材の設置 (全面通行止)	修繕予定
下関市 (山口県)	みずたれ 水垂トンネル	市道附野水 垂線	1930	2018	壁面の崩落	全面通行止	廃止予定
萩市 (山口県)	えふねぜうどう 江舟隋道	市道江舟尻 線	不明	2018	覆工に、うき・剥 離・剥落	全面通行止	廃止予定
周防大島町 (山口県)	おきうらぜうどう 沖浦隧道	出井津海木 線	1921	2018	コンクリートの著し い材質劣化によ る骨材露出、うき	全面通行止	廃止予定
宇和島市 (愛媛県)	たわらつぜうどう 俵津隧道	市道野福線	1928	2021	露岩のはく落(素 掘りトンネル)	全面通行止	廃止予定
西予市 (愛媛県)	たわらつぜうどう 俵津隧道	市道旧町地 区 349 号線	1926	2021	露岩のはく落(素 掘りトンネル)	全面通行止	廃止予定
愛南町 (愛媛県)	なかのがわぜうどう 中ノ川隧道	町道中川満 倉線	1960	2018	覆工コンクリート のはく落	全面通行止	廃止中
宿毛市 (高知県)	すくも 宿毛トンネル	市道与市明 野地線	1929	2017	アーチ部のうき、 剥離	全面通行止	廃止予定
佐伯市 (大分県)	はちめい 八明トンネル	市道床木海 崎線	1955	2017	覆工コンクリート の土砂化、覆工 厚の減少	全面通行止	廃止予定

※判定区分Ⅳの施設リストは、2023.7 に各道路管理者に確認した内容を記載。

※緊急措置後の恒久的な措置が完了済の施設は除く。

【道路附属物等】

○ 判定区分Ⅳの道路附属物等の措置内容(完了済・予定のものを含む)

管理者	管理中				撤去・ 廃止済 ※1	計	うち措置未完了 (下記リスト参照)
	計	修繕	廃止	対応 未定			
国土交通省	4	4	0	0	4	8	2
都道府県・ 政令市等	20	17	0	3	5	25	5
市区町村	8	5	0	3	7	15	4
合計	32 (67%)	26 (54%)	0 (0%)	6 (13%)	16 (33%)	48	11 (23%)

※1: 判定後、撤去・廃止により管理施設から除外されたもの。

※高速道路会社管理の道路附属物等は健全度Ⅳの施設なし。

○ 国土交通省(2 施設)

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2022.3 月末時点)
関東地方 整備局	かめいどえきまえばどうきょう 亀戸駅前歩道橋	国道 14 号	1970	2018 2022	主桁ゲルバー部 の腐食による欠 損(閉塞済み)	排水機能の改 善・追加、水 分供給経路の 遮断、桁受け 材の設置(通 行可能)	修繕中
関東地方 整備局	はつちようめどうきょう 八丁目歩道橋	国道 4 号	1971	2019	デッキプレート、 横桁の腐食・孔 食等	横桁設置・孔 食部 FRP シ ート設置・間 詰コンクリート 打設・橋面防 水工・コンパ ネ、縞鋼板設 置(通行可能)	修繕中

○ 都道府県・政令市等(5 施設)

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2022.3 月末時点)
大阪府	道路標識	国道 423 号	不明	2021	柱・基部境界部 の孔食	FRP シート貼 付+根巻コン クリート	架替中
大阪府	道路標識	国道 423 号	不明	2021	柱・基部境界部 の孔食	FRP シート貼 付+根巻コン クリート	架替中
福岡市	ゆみたまちどうきょう 弓田町歩道橋	1 級市道博 多駅春日原 2 号線	1969	2022	F11T 高力ボルト の使用	ボルト落下防 止キャップの 設置	未定
福岡市	みのしまどうきょう 美野島歩道橋	一般県道松 原比恵線	1968	2022	F11T 高力ボルト の使用	ボルト落下防 止キャップの 設置	未定

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2022.3 月末時点)
福岡市	ひがしわじろほどうきょう 東和白歩道橋	JR 鹿児島本 線	1947	2022	F11T 高力ボルト の使用	ボルト落下防 止キャップの 設置	未定

○ 市区町村(4 施設)

管理者	施設名	路線名	建設 年度	点検 実施 年度	損傷の 具体的内容	緊急措置 内容	緊急措置後の 恒久的な措置 (2022.3 月末時点)
四街道市 (千葉県)	みそら ^{ほどうきょう} 歩道橋	みそら 78 号 線	不明	2022	主桁と横桁の取 付部の損傷	通行止め及び 職員による見 回り	未定
阿賀町 (新潟県)	いがしま ^{五十島} スノーシェッ ド	町道向山戸 線	不明	2019	頂版からの漏水 および遊離石灰	ゲートを設置 し全面通行止	未定
上田市 (長野県)	あおくぼ ^{ほどうきょう} 保久保歩道橋	市町村道久 保林大屋線	不明	2022	鋼材の腐食によ る縦桁、床版の 劣化	頻繁な監視及 び一部通行 制限	架替予定
津市 (三重県)	つえきとうざいれん らくほどうきょう	羽所町第11 号線	1968	2022	床版部デッキプレ ートの顕著な腐 食・間詰コンクリ ートの露出	全面通行止	未定

※判定区分Ⅳの施設リストは、2023.7 に各道路管理者に確認した内容を記載。

※緊急措置後の恒久的な措置が完了済の施設は除く。

(4) 橋梁・トンネルの建設年度別施設数

① 橋梁

建設年度	国土 交通省	高速 道路 会社	都道府県 ・政令市 等	市区 町村	合計
1920 以前	15	0	167	614	796
1921	1	0	53	84	138
1922	3	0	66	50	119
1923	6	0	91	94	191
1924	7	0	101	80	188
1925	9	0	136	111	256
1926	45	0	254	205	504
1927	26	0	331	218	575
1928	17	0	369	258	644
1929	21	0	353	248	622
1930	16	0	430	401	847
1931	26	0	470	284	780
1932	55	0	524	334	913
1933	88	0	666	474	1,228
1934	51	0	630	368	1,049
1935	53	0	679	688	1,420
1936	49	0	468	384	901
1937	54	0	581	330	965
1938	51	0	415	283	749
1939	47	0	264	191	502
1940	38	0	222	394	654
1941	62	0	144	156	362
1942	42	0	107	94	243
1943	23	0	110	165	298
1944	8	0	69	60	137
1945	17	0	137	316	470
1946	9	0	83	190	282
1947	21	0	216	213	450
1948	12	0	160	258	430
1949	59	0	215	244	518
1950	59	0	451	1,111	1,621
1951	114	0	584	675	1,373
1952	140	0	637	791	1,568
1953	124	0	942	970	2,036
1954	141	0	1,051	1,454	2,646
1955	194	0	1,452	2,418	4,064
1956	206	0	1,366	1,159	2,731
1957	258	0	1,438	1,550	3,246
1958	388	3	1,924	1,943	4,258
1959	473	21	2,060	2,167	4,721
1960	526	19	2,823	5,374	8,742
1961	606	10	2,852	3,435	6,903
1962	791	15	2,756	3,931	7,493
1963	842	367	2,883	4,032	8,124
1964	890	361	2,868	4,075	8,194
1965	878	140	3,532	8,075	12,625
1966	702	7	3,065	4,573	8,347
1967	689	220	3,441	5,420	9,770
1968	676	1,024	3,538	5,341	10,579
1969	832	225	3,309	5,126	9,492
1970	846	206	3,927	10,898	15,877
1971	895	360	3,894	7,315	12,464

建設年度	国土 交通省	高速 道路 会社	都道府県 ・政令市 等	市区 町村	合計
1972	980	665	4,600	8,621	14,866
1973	956	856	3,963	9,057	14,832
1974	721	1,086	3,039	7,054	11,900
1975	648	792	3,033	10,731	15,204
1976	491	526	2,606	7,367	10,990
1977	500	582	2,703	7,379	11,164
1978	699	623	3,646	7,764	12,732
1979	743	567	3,196	7,665	12,171
1980	697	620	3,687	10,445	15,449
1981	641	336	3,196	8,150	12,323
1982	562	737	2,713	7,934	11,946
1983	553	596	3,010	7,248	11,407
1984	592	411	2,296	6,170	9,469
1985	525	578	2,801	7,808	11,712
1986	594	418	2,864	6,097	9,973
1987	693	862	2,656	5,822	10,033
1988	670	610	3,019	5,878	10,177
1989	607	449	2,687	4,914	8,657
1990	453	558	2,498	6,406	9,915
1991	440	606	2,656	4,925	8,627
1992	426	653	2,386	4,442	7,907
1993	469	430	2,733	4,781	8,413
1994	482	482	2,396	4,057	7,417
1995	354	422	2,190	3,987	6,953
1996	535	565	2,158	3,868	7,126
1997	380	571	2,062	3,502	6,515
1998	439	396	2,111	3,706	6,652
1999	521	420	2,081	3,233	6,255
2000	543	453	1,953	3,890	6,839
2001	586	351	1,731	3,114	5,782
2002	560	490	1,711	2,802	5,563
2003	475	490	1,606	2,474	5,045
2004	487	260	1,418	2,116	4,281
2005	470	151	1,186	1,781	3,588
2006	431	155	1,176	1,599	3,361
2007	512	183	1,390	1,657	3,742
2008	468	213	1,205	1,338	3,224
2009	488	247	891	1,135	2,761
2010	466	195	985	1,287	2,933
2011	468	160	850	1,109	2,587
2012	436	133	735	946	2,250
2013	469	155	631	845	2,100
2014	380	205	631	912	2,128
2015	276	233	489	813	1,811
2016	220	58	373	752	1,403
2017	244	228	360	694	1,526
2018	192	224	335	628	1,379
2019	182	159	274	485	1,100
2020	141	10	274	450	875
2021	62	91	145	332	630
2022	18	0	94	162	274
不明	1,972	0	29,913	177,202	209,087
総計	39,118	24,239	188,646	477,156	729,159

②トンネル

建設年度	国土 交通省	高速 道路 会社	都道府県 ・政令市 等	市区 町村	合計
1920 以前	0	0	53	103	156
1921	0	0	3	8	11
1922	0	0	0	6	6
1923	1	0	7	5	13
1924	0	0	1	7	8
1925	3	0	0	5	8
1926	1	0	7	10	18
1927	1	0	6	9	16
1928	3	0	9	9	21
1929	0	0	1	12	13
1930	0	0	14	21	35
1931	0	0	6	9	15
1932	0	0	13	8	21
1933	0	0	7	12	19
1934	1	0	12	11	24
1935	3	0	14	16	33
1936	0	0	10	12	22
1937	0	0	6	6	12
1938	1	0	9	6	16
1939	2	0	8	5	15
1940	0	0	3	7	10
1941	1	0	3	10	14
1942	2	0	8	6	16
1943	3	0	6	16	25
1944	2	0	3	6	11
1945	1	0	4	8	13
1946	0	0	1	4	5
1947	1	0	4	5	10
1948	2	0	5	3	10
1949	7	0	3	3	13
1950	5	0	11	14	30
1951	1	0	11	12	24
1952	2	0	12	12	26
1953	2	0	27	24	53
1954	3	0	28	16	47
1955	2	0	51	33	86
1956	5	0	38	20	63
1957	6	1	29	17	53
1958	10	0	57	19	86
1959	8	1	43	17	69
1960	9	0	47	25	81
1961	11	0	42	15	68
1962	24	6	42	15	87
1963	43	8	67	11	129
1964	37	21	38	25	121
1965	45	0	55	20	120
1966	25	0	55	14	94
1967	30	5	71	14	120
1968	32	27	79	23	161
1969	27	16	44	20	107
1970	47	1	56	24	128
1971	38	3	83	27	151

建設年度	国土 交通省	高速 道路 会社	都道府県 ・政令市 等	市区 町村	合計
1972	27	6	91	30	154
1973	18	22	96	32	168
1974	24	24	113	23	184
1975	20	12	73	23	128
1976	10	5	74	20	109
1977	20	33	105	22	180
1978	14	13	98	34	159
1979	18	12	85	33	148
1980	16	37	87	27	167
1981	14	37	87	30	168
1982	17	73	96	17	203
1983	18	28	91	37	174
1984	15	20	79	26	140
1985	17	57	82	32	188
1986	10	60	90	27	187
1987	16	76	97	22	211
1988	19	64	123	23	229
1989	17	60	92	32	201
1990	13	90	118	24	245
1991	20	68	108	12	208
1992	29	67	116	31	243
1993	11	98	127	33	269
1994	27	48	115	21	211
1995	15	33	113	36	197
1996	17	43	130	41	231
1997	22	81	133	60	296
1998	15	59	130	51	255
1999	17	58	117	35	227
2000	15	29	129	34	207
2001	23	46	118	36	223
2002	22	55	121	30	228
2003	24	35	102	33	194
2004	23	49	102	27	201
2005	36	48	82	14	180
2006	40	16	79	11	146
2007	67	26	71	13	177
2008	39	55	65	11	170
2009	57	35	58	11	161
2010	39	25	68	6	138
2011	54	31	59	10	154
2012	55	6	53	4	118
2013	31	35	36	3	105
2014	47	29	51	7	134
2015	51	62	48	10	171
2016	51	9	49	7	116
2017	45	21	39	2	107
2018	28	56	35	7	126
2019	21	17	39	3	80
2020	20	3	16	2	41
2021	14	3	30	2	49
2022	2	0	9	1	12
不明	7	0	19	301	327
総計	1,754	2,064	5,556	2,184	11,558

道路メンテナンス年報データ集目録（HP）

- ・ 全国道路施設点検データベース（損傷マップ）
<https://road-structures-map.mlit.go.jp/>
- ・ 全国道路施設点検データベース
<https://road-structures-db.mlit.go.jp/>
- ・ 管理施設数（全道路管理者、国土交通省、高速道路会社、地方公共団体）
- ・ 点検実施数（全道路管理者、国土交通省、高速道路会社、地方公共団体）
- ・ 点検結果（全道路管理者、国土交通省、高速道路会社、地方公共団体）
- ・ 施設名（国土交通省、高速道路会社、地方公共団体）

道路橋の集約・撤去事例集

令和5年4月

国土交通省 道路局

■ 目 次

1. はじめに	1
2. 道路橋における集約・撤去の意義.....	3
2.1 道路橋における集約・撤去の必要性	3
2.2 集約・撤去に取り組むメリット.....	11
3. 道路橋における集約・撤去事例	13
3.1 単純撤去事例.....	15
3.2 撤去＋迂回路整備事例	21
3.3 ダウンサイジング（既設縮小化）事例.....	28
3.4 ダウンサイジング（新設縮小化）事例.....	31
3.5 複数橋梁の集約事例.....	35
（参考）集約・撤去の対象事例	37
（参考）事業内容の選択事例.....	38
4. 集約・撤去を進めるうえでの検討項目・留意事項.....	39
4.1 主な検討項目	39
4.2 計画・調整段階	40
4.3 利用者・住民との合意形成.....	51
4.4 関係機関との協議.....	59

（補足）道路メンテナンス事業補助制度

1. はじめに

道路は、人の移動や物資の輸送に不可欠な基本的な社会資本であり、社会経済の発展や国民生活の向上に大きな役割を果たしており、高度経済成長期の急激な道路交通需要の増大に対応して大量に建設されてきた。

しかしながら、これら高度経済成長期に建設された道路橋を中心に老朽化が進展してきており、今後の維持管理・更新費の増加が懸念されている。このような中、老朽化対策を効率的・効果的に進めていくために、各道路管理者において橋梁長寿命化修繕計画を策定し、従来の事後保全から予防保全への転換が図られつつあるが、老朽化対策として充当できる財源確保が課題となっている。

一方で、建設時からの時間経過とともに、土地利用の変化や周辺人口の減少に加え、周辺道路網が整備されたこと等により、利用交通量が著しく減少している道路橋も散見される。

厳しい財政状況の下、財源確保が課題となっている中においては、道路橋の老朽化対策の一つとして、地域の実情や利用状況に応じて集約・撤去を選択肢とすることが、一時的な負担が生じたとしても、長期的な視点で見た際には有効な手段となりうる。

また、第5次社会資本整備重点計画及び国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）においても、施設の集約・撤去を推進することを方針として掲げており、令和7年度までに施設の集約・撤去を検討した地方公共団体を100%にすることを目標としている。

そのような中、国土交通省が令和元年度に地方公共団体に向け実施した「集約・撤去に関するアンケート」では、「地元や利用者の理解が得られない」が約6割、「集約・撤去を進める順序、作業内容がわからない」が約2割を占める等、集約・撤去を進めるうえでの課題が明らかになっているところである。

このような背景を踏まえ、国土交通省では道路橋における集約・撤去への取組事例を調査し、各地方公共団体における取り組みの一助となるよう、好事例や参考となる情報を本事例集として取りまとめることとした。

＜事例集の位置づけ＞

・本事例集は、地方公共団体による「道路橋における集約・撤去」の取り組みを推進するために、取組事例をもとに、好事例や参考となる情報をとりまとめたものである。

本事例集における各章の主な記載事項及び活用例を以下に示す。

表 1-1 各章の主な記載事項及び活用例

目次構成		記載事項	活用例
2.道路橋における集約・撤去の意義		地方公共団体において、集約・撤去に取り組むきっかけを与えられるように、道路橋における集約・撤去の必要性、集約・撤去に取り組むメリットを整理。	利用者・住民等に対して集約・撤去の必要性を説明する際の参考とする。
3.道路橋における集約・撤去事例		取組事例として、対象橋梁の概要、位置図、事業内容、集約・撤去の経緯、担当課を紹介。	集約・撤去の対象候補を抽出・選定する際や事業内容を選択する際に参考とする。
4.集約・撤去を進めるうえでの検討項目・留意事項	4.1 主な検討項目	集約・撤去を進めるうえでの主な検討項目（検討事例）を一覧表として記載。	集約・撤去を進めるうえで、どのような検討が必要かを把握する際に参考とする。
	4.2 計画・調整段階	長寿命化修繕計画策定時における検討事例、留意事項を記載。（対象候補の抽出事例、コスト効果算出事例等）	管理橋梁全体から集約・撤去対象候補を抽出する等、計画策定時の検討事項として参考とする。
	4.3 利用者・住民との合意形成	利用者・住民との合意形成事例、留意事項を記載。	利用者・住民との合意形成時に参考とする。
	4.4 関係機関との協議	関係機関との協議における留意事項を記載。	関係機関との協議時に参考とする。

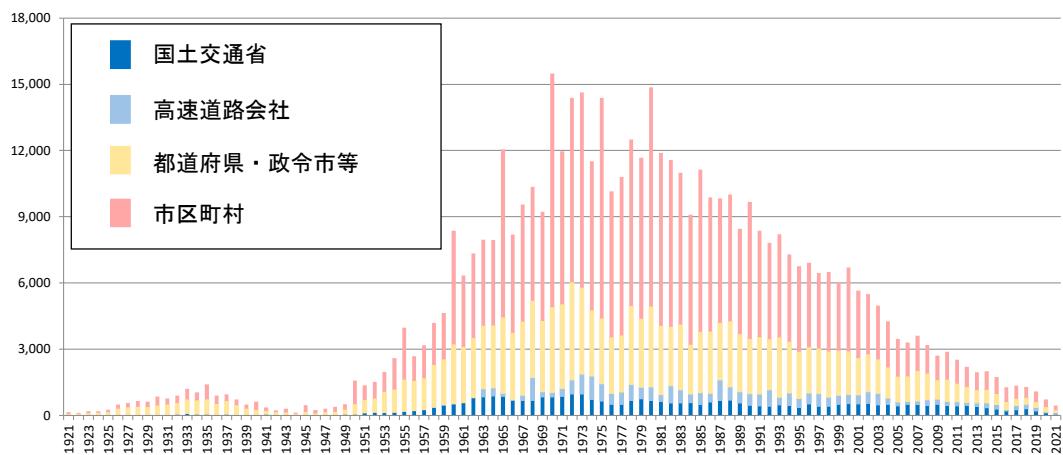
2. 道路橋における集約・撤去の意義

2.1 道路橋における集約・撤去の必要性

2.1.1 道路橋管理を取り巻く背景

(1) 道路整備の経緯

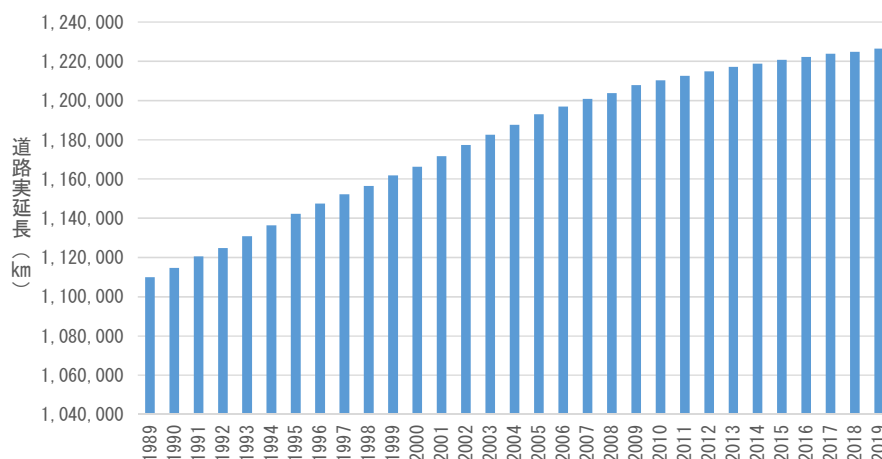
- ・ 道路は、人の移動や物資の輸送に不可欠な基本的な社会資本であり、社会経済の発展や国民生活の向上に大きな役割を果たしている。
- ・ 我が国においては、急激な道路交通需要の増大に対応して高度経済成長期に大量に建設されてきており、2019 年時点において、道路延長（実延長）約 122.6 万 km、道路橋約 73 万橋が整備され、道路ネットワークを形成している。



※この他、古い橋梁等記録が確認できない建設年度不明橋梁が約 23 万橋ある。

（出典）道路局調べ（2022 年 3 月末時点）

図 2-1 建設年度別橋梁数の推移

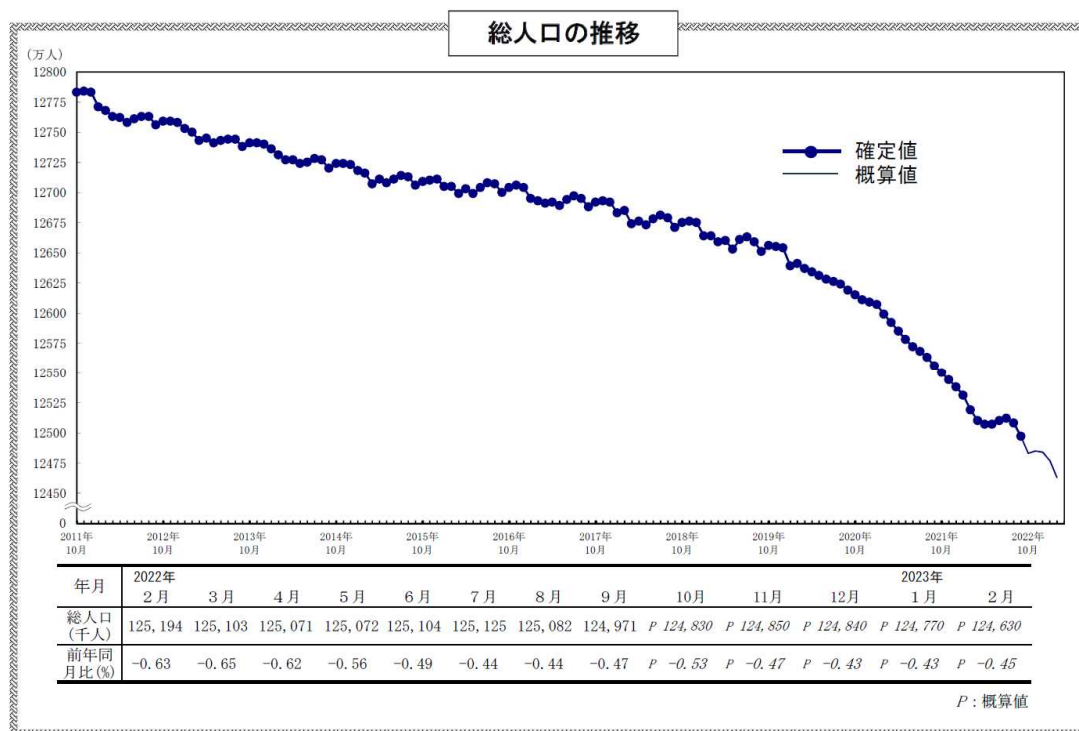


（出典）道路統計年報 2020 表 1-1 道路現況の推移（その 1）より作成

図 2-2 道路実延長の推移

(2) 道路橋を取り巻く社会構造の変化

- 一部の道路橋においては、建設時からの時間経過とともに、土地利用の変化や周辺人口の減少に加え、周辺道路網が整備されたこと等により、利用交通量が著しく減少している道路橋も散見される。
- これは、建設時に想定されていた役割が時間経過とともに変化したことに起因すると想定される。

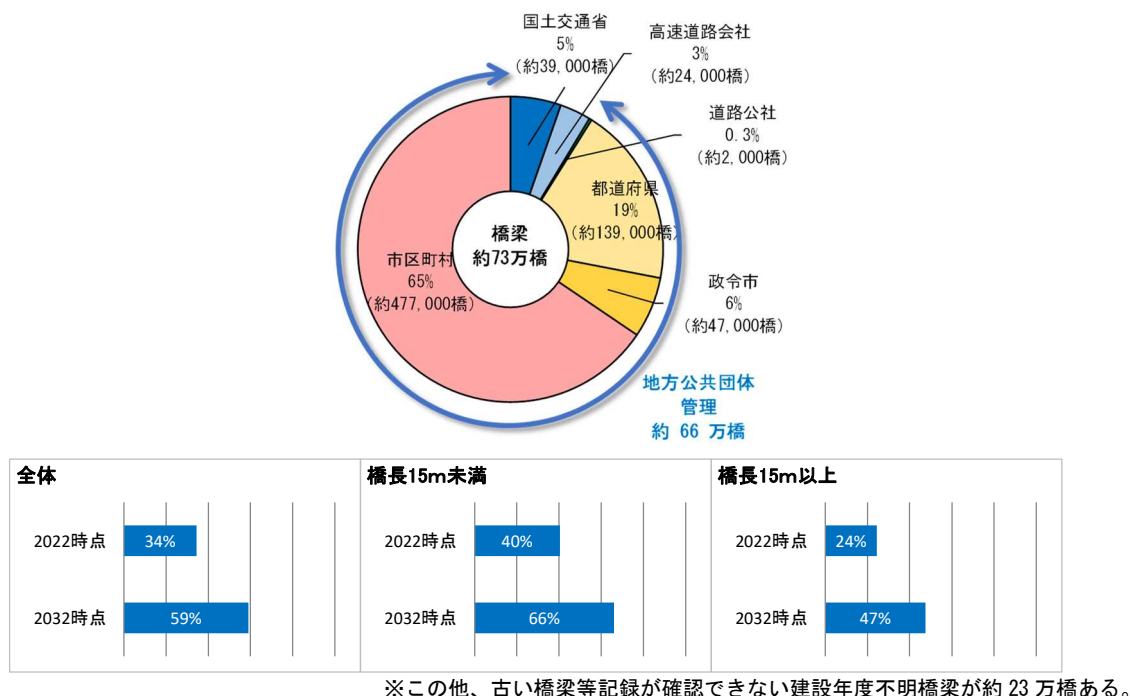


(出典) 人口推計—2023 年（令和 5 年 2 月報—（総務省統計局）

図 2-3 総人口の推移

(3) 道路橋における老朽化の進展

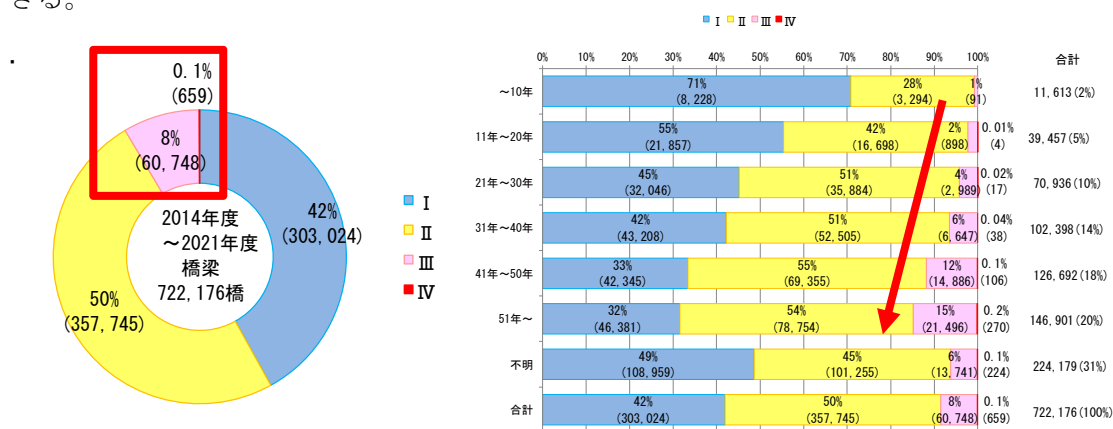
- ・ 全国約 73 万橋の道路橋のうち、9 割以上となる約 66 万橋が地方公共団体管理であり、建設後 50 年を経過した橋梁の割合は、2022 年時点の 34%から 10 年後の 2032 年には約 59%に増加する。



(出典) 道路局調べ(2022 年 3 月末時点)

図 2-4 道路管理者別橋梁数(上)、建設後 50 年を経過した橋梁の割合(下)

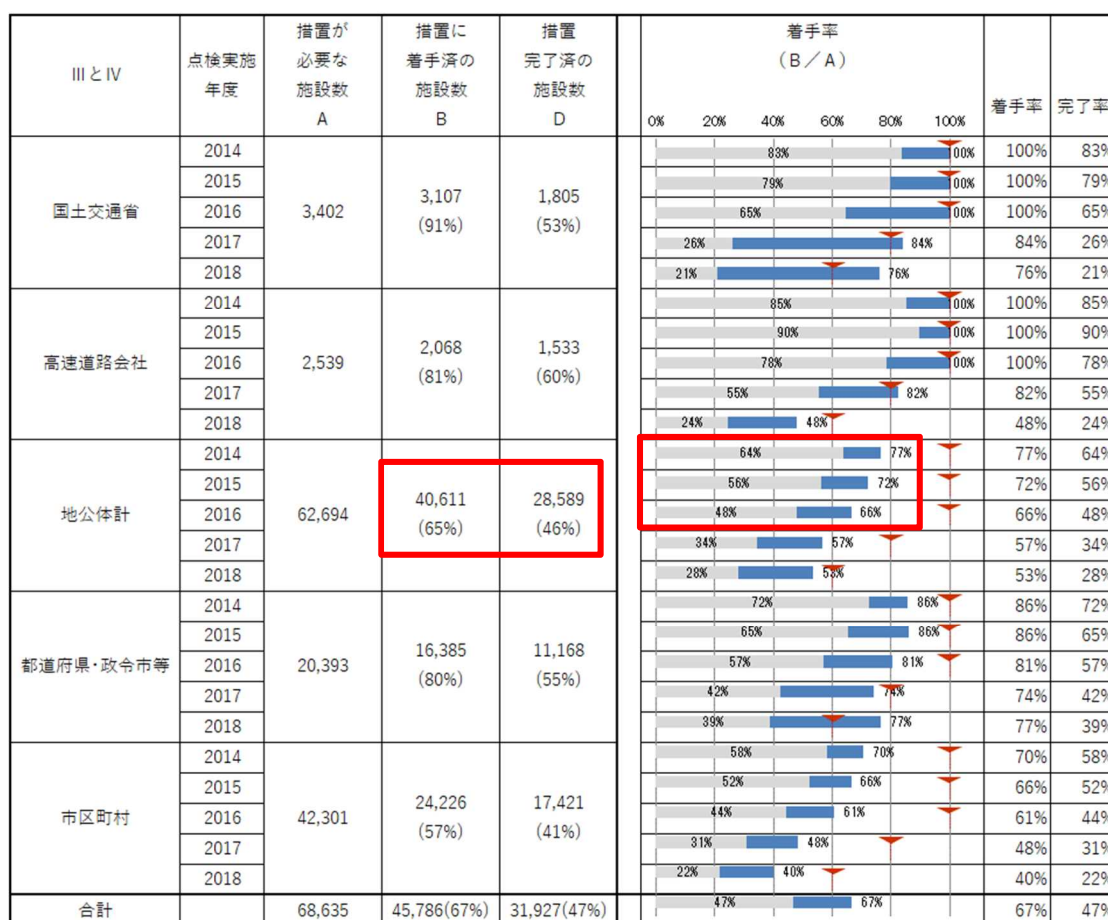
- ・ 全国の道路橋において 2014 年度～2021 年度に実施された定期点検結果に着目すると、早期に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ)と判定された橋梁が 8% (60,748 橋)、緊急に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅳ)と判定された橋梁が 0.1%(659 橋)となっている。
- ・ また、建設後の経過年数の増加に伴い、判定区分Ⅲ・Ⅳの割合が高くなる傾向が確認できる。



(出典) 道路局調べ(2022 年 3 月末時点)

図 2-5 橋梁の判定区分の割合(左)、判定区分と建設後経過年数(右)

- ・ 地方公共団体における判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況に着目すると、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）また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に着手した割合は、**2021年度末時点で65%、完了した割合は46%**に留まっている。
- ・ また、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、地方公共団体における5年以上前に判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁の措置着手率は6割～7割程度と遅れている。



（出典）道路局調べ（2022年3月末時点）

図 2-6 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

(4) 老朽化に伴う落橋リスクの増加

- ・ 欧米において長大橋が崩落する事例が報告されており、国内においても老朽化等が原因で落橋した事例が確認されている。
- ・ これらの事例の中には車両が通行中に落橋した事例があるほか、落橋によって桁下の河川断面を阻害する等、二次的な被害に波及している事例もある。
- ・ 老朽化等により通行止め等を実施していたとしても、損傷等を放置することで落橋に至り、二次的な被害に波及してしまうリスクも懸念される。

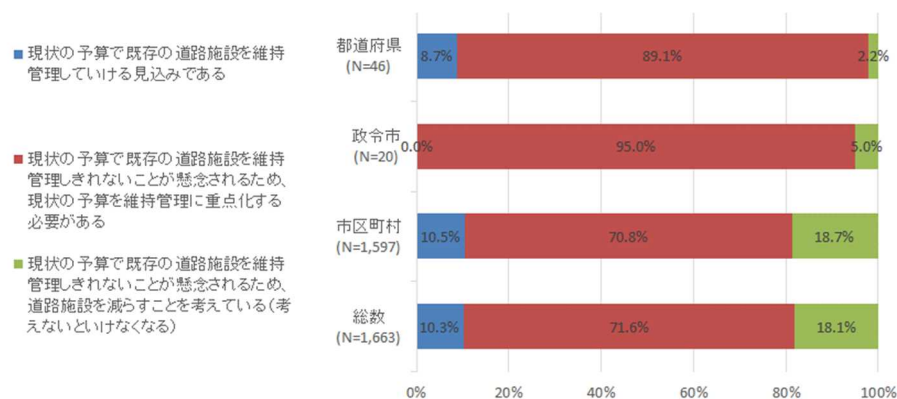


(出典) 内閣府沖縄総合事務局資料 (道路構造物の老朽化に関する取り組み)

写真 2-1 老朽化が原因で落橋した国内事例

(5) 地方公共団体における厳しい財政状況

- ・ 老朽化に伴い維持管理・更新費が増加することが想定される中、地方公共団体において財源確保が課題となっている。
- ・ 地方公共団体へのアンケート結果によると、約 9 割の地方公共団体が現状の予算では、既存の道路施設を維持管理しきれなくなることを懸念している。

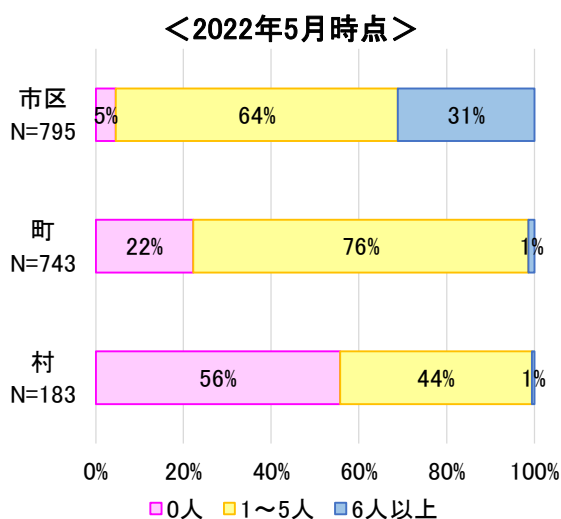


(出典) 道路局調べ (2019 年 6 月時点)

図 2-7 現状の予算に対する道路施設の維持管理(点検・修繕)状況について

(6) 管理職員の不足 (人材の不足)

- ・ 財政面と同様、老朽化に伴って維持管理・更新への対応が増加することが想定される中、道路橋の管理を担う人材の不足が問題になっている。
- ・ 2022 年 5 月時点において橋梁管理に携わる土木技術者が存在しない市区町村の割合は、町で 2 割以上、村で 5 割以上となっている。



(出典) 道路局調べ (2022 年 5 月時点)

図 2-8 市区町村における橋梁管理に携わる土木技術者の人数

2.1.2 背景を踏まえた集約・撤去の必要性

- ・ 道路橋の老朽化が進展している中、適切に維持管理を実施しないと人的被害や桁下への影響（第三者被害含む）を伴う落橋が発生するリスクがあり、道路管理者には適切な管理が求められている。
- ・ 一方で、我が国では戦後の急激な道路交通需要の増大に対応して道路延長を伸ばしてきたが、地域によっては、土地利用の変化、周辺道路網の整備等により、利用交通が著しく減少している道路橋も散見される。
- ・ 厳しい財政状況の下、老朽化対策として充当できる財源確保が課題となっている中においては、老朽化対策の一つとして地域の実情や利用状況に応じて集約・撤去を選択肢とすることが、一時的な負担が生じたとしても、長期的な視点で見た際には有効な手段となりうる。

<参考：集約・撤去の考え方>

老朽化等により現橋の継続利用が困難な場合において、今後も同等以上の機能が必要な橋梁は「架替」を実施し、周辺環境の変化等により役割を終えている橋梁は「単純撤去」を実施することが考えられる。

一方、それらの中間として、同じ機能で造り直すほどではないが何らかの機能の保持が求められる橋梁は、「迂回路の機能を充実させる（撤去＋迂回路整備）」、「機能を低下させる（ダウンサイジング）」、「架替橋梁を集約する（複数橋梁の集約）」等も選択肢となることが考えられる。

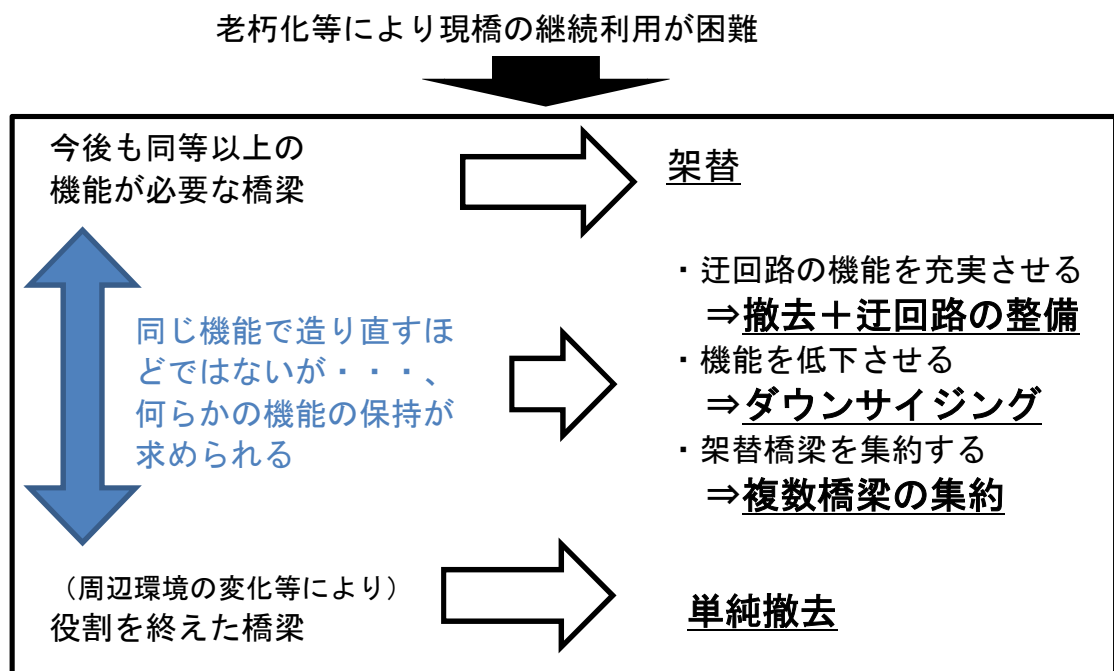
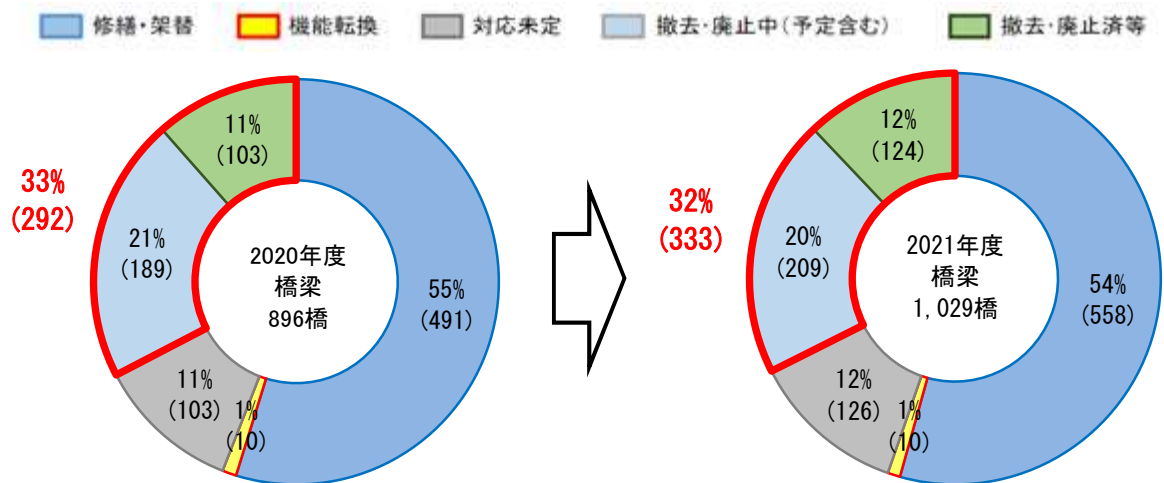


図 2-9 集約・撤去の考え方

<参考：判定区分Ⅳの橋梁の措置状況（予定含む）>

2021 年度末時点で判定区分Ⅳと診断された橋梁の措置状況のうち、撤去・廃止中または撤去・廃止済等の橋梁数は、2021 年度末時点で 333 橋であり、2020 年度末よりも増加する等、集約・撤去の事業件数は増加傾向にある。



（出典）道路局調べ（2022 年 3 月末時点）

図 2-10 判定区分Ⅳの橋梁の措置状況（予定含む）

2.2 集約・撤去に取り組むメリット

(1) 管理者にとってのメリット

1) 維持管理・更新費等の縮減

道路橋の集約・撤去を実施することにより、初期費用として一時的な負担が生じるものの、中長期的な視点で見ると、管理橋梁数が削減され、将来の点検費、補修費等の維持管理費を縮減することができる。また、集約・撤去を実施するタイミングについてもより早期に取り組むことで、将来の補修費や点検費を縮減することができる。

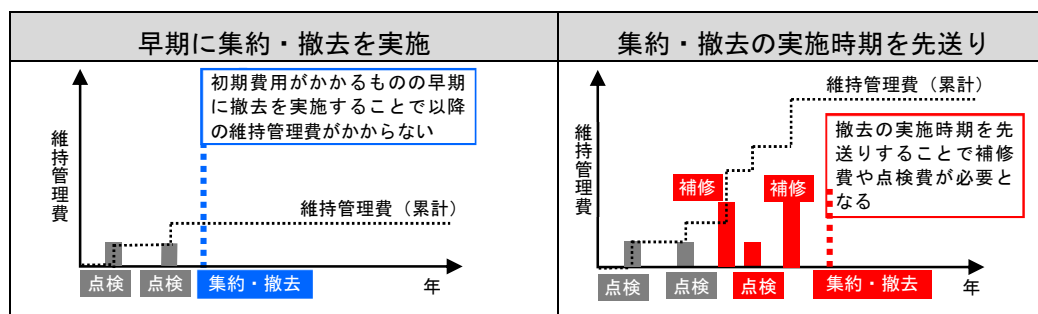


図 2-11 集約・撤去に取り組むタイミングの違いによる費用比較(イメージ)

2) 管理瑕疵リスクの除去

老朽化や耐震性の問題等で、落橋による人的被害や桁下の河川断面を阻害する等の二次的な被害に波及するリスクが懸念される。また、跨線橋や跨道橋はコンクリート片の剥落等による第三者被害リスクも懸念される。老朽化対策の手法として橋梁を撤去することは、このような管理瑕疵に係る道路管理者のリスクを除去・低減することができる。

3) 管理負担の軽減（点検や補修等の実施に伴う手続き・調整・管理等）

道路橋等の老朽化が進行している中、点検や補修等の実施に伴い必要となる発注手続き、調整、施工管理等、管理者の負担が増加している。特に跨線橋や高速道路を跨ぐ跨道橋等は、点検や補修等を実施する際に交差物件管理者との調整、協議が必要となり管理上の負担が大きい。道路メンテナンス会議※で交差物件管理者との協議支援が実施されているものの、特に技術系職員が少ないまたはいない市町村にとっては大きな負担となっている。道路橋の集約・撤去は、このような管理負担を軽減することができる。

※道路メンテナンス会議とは

国土交通省や地方公共団体、高速道路会社などの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、都道府県単位で全国に設置されている会議体である。

4) 河積阻害の解消（治水効果の向上）

架設年次が古い渡河橋は、一般的に橋脚数が多い場合が多く、径間長や桁下高等について現行基準を満たしていない等、治水の観点から問題を抱えている場合がある。利用状況に応じて、こうした渡河橋に対して集約・撤去を実施することで、河積阻害の解消による治水効果の向上を通じて地域の安全・安心の確保に繋がる。

(2) 利用者・周辺住民にとってのメリット

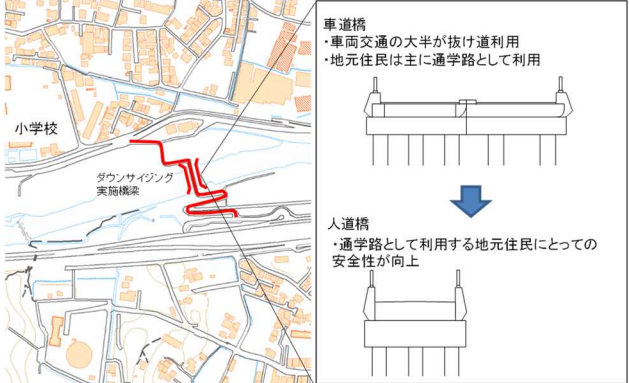
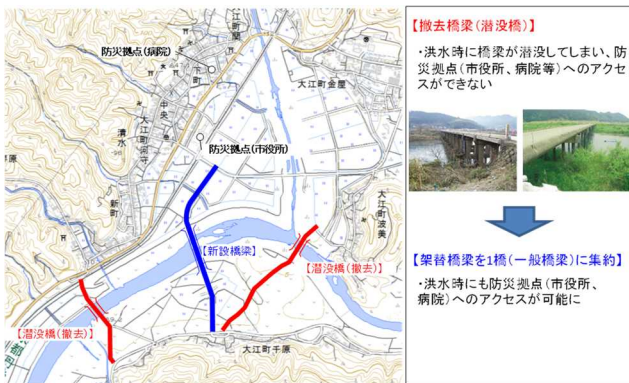
1) 落橋による事故の危険性の排除

利用者にとっては、日常的に利用する道路から「落橋による事故の危険性」が排除され、安心して利用できるようになることが最も大きなメリットになる。

2) 集約・撤去による付加的なメリット

一部の事例においては、以下に示すように事業全体として見た際に利用者や周辺住民にとって付加的なメリットになっている場合がある。

表 2-1 集約・撤去による付加的なメリット事例

概要	イメージ図
人道橋へのダウンサイジングにより、通行安全性が向上 車両交通の大半が抜け道利用となっている車道橋を人道橋にダウンサイジングした事例では、通学路等として利用する地元住民にとっての安全性が向上している。	 車道橋 ・車両交通の大半が抜け道利用 ・地元住民は主に通学路として利用 ↓ 人道橋 ・通学路として利用する地元住民にとっての安全性が向上 国土地理院地図（標準地図）を加工して作成
複数橋梁の集約により、洪水時のネットワーク機能が向上 老朽橋（潜没橋）2 橋を撤去し、新たに 1 橋新設する集約事例では、洪水時にも防災拠点へのアクセスが可能になる等、ネットワーク機能が向上している。	 【撤去橋梁(潜没橋)】 ・洪水時に橋梁が潜没してしまい、防災拠点(市役所、病院等)へのアクセスができない ↓ 【架替橋梁を1橋(一般橋梁)に集約】 ・洪水時にも防災拠点(市役所、病院)へのアクセスが可能に 国土地理院地図（標準地図）を加工して作成

3. 道路橋における集約・撤去事例

道路橋における集約・撤去の事例を分類すると、主に表 3-1 のように分類できる。取組事例について、これら事業内容別に次頁以降に紹介する。

表 3-1 集約・撤去の事業内容

事業内容		概要	イメージ図	
			Before	After
単純撤去		迂回路整備を伴わない、橋梁の撤去		
撤去＋迂回路整備		撤去に加え、撤去する橋梁の迂回路となる経路に対する整備を実施		
ダウンサイジング	既設縮小化	既設の車道橋を活用し人道橋等にリニューアル	車道橋 	人道橋
	新設縮小化	既設の車道橋を撤去し、人道橋として架替を実施	車道橋 	人道橋(架替)
複数橋梁の集約		隣接する複数橋梁を撤去し、機能を集約した橋梁を新設		

表 3-2 集約・撤去の取組事例一覧

事業内容		橋梁名 (管理者名)	橋長	供用年	交差物件	健全度	主な実施理由 (きっかけ)	道路メンテナンス事業補助 制度活用事例
単純撤去		新那珂橋 (栃木県)	302.0m	1935 年	河川	Ⅳ	老朽化・被災	
		掛漕橋 (山口県長門市)	78.4m	1948 年	河川	Ⅳ	老朽化	
		小国 2 号橋 (山形県鶴岡市)	5.0m	1968 年	河川	Ⅳ	老朽化	
		月夜の平橋・溝上橋 (山梨県西桂町)	40.9m 40.1m	1966 年 1969 年	高速道路	Ⅱ	利用者なし	
		東名千福橋 (静岡県裾野市)	51.3m	1968 年	高速道路	Ⅱ	利用者なし	
		赤狩吊橋 (群馬県高山村)	16.2m	不明	河川	Ⅱ	利用者なし	
撤去＋迂回路整備		新利根橋 (茨城県稲敷市)	88.0m	1927 年	河川	Ⅳ	老朽化・被災	○
		黒川橋 (山形県鶴岡市)	300.8m	1935 年	河川	Ⅲ	老朽化	○
		御庄橋 (山口県岩国市)	215.6m	1953 年	河川	Ⅳ	老朽化	○
		向田橋 (山形県鶴岡市)	8.5m	1962 年	河川	Ⅳ	老朽化	
		高崎橋 (鹿児島県始良市)	7.0m	1966 年	河川	Ⅲ	老朽化	
		上柴怒田大橋 (静岡県御殿場市)	58.0m	1975 年	河川	Ⅱ	道路拡幅事業 に伴う撤去	
		市道 141 号線 1 号橋 (京都府城陽市)	13.4m	1970 年	河川	Ⅱ	河川改修事業 に伴う撤去	
ダウンサイジング	既設縮小化	晒屋橋 (徳島県徳島市)	37.8m	1970 年 1960 年	河川	Ⅳ	老朽化	
		下香春橋 (福岡県香春町)	46.2m	1934 年	河川	Ⅲ	老朽化	
		鹿本橋 (東京都江戸川区)	118.4m	1955 年 1969 年	河川	Ⅲ	老朽化	
	新設縮小化	西新開中道線 1 号橋 (広島県呉市)	17.8m	不明	河川	Ⅲ	老朽化	
		竹重橋（勉脩橋） (佐賀県有田町)	12.4m	不明	河川	Ⅲ	老朽化	
		赤平橋（下り線） (北海道)	140.9m	1952 年	河川	Ⅲ	老朽化	
		和口橋 (静岡県磐田市)	120.6m	1960 年頃	河川	Ⅲ	老朽化 河川改修事業	
複数橋梁の集約		尾藤橋、波美橋 (京都府)	118.8m 131.7m	1955 年 1978 年	河川	—	老朽化 緊急水防災 対策	
		川原橋、長興寺橋 (愛知県豊田市)	9.0m 11.0m	1979 年 1979 年	河川	Ⅰ Ⅲ	河川改修事業 に伴う集約	

3.1 単純撤去事例

(1) 新那珂橋（栃木県）

～渡河橋における単純撤去事例～

○事業概要

- ・老朽化の進展および耐震性能が不足していた新那珂橋を**撤去**。
- ・補修設計を実施した際、費用が高額になることが判明し、通行規制を実施していた中、東日本大震災でさらなる損傷を受け補修困難と判断。
- ・下流側の若駄大橋までの迂回距離は約1kmであり迂回可能と判断し撤去の方針を決定。

○位置図



○担当課

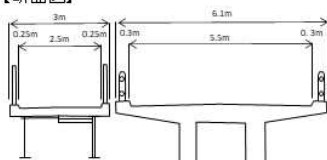
栃木県 県土整備部 道路保全課

○撤去橋梁

【全景】



【断面図】



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	11径間ゲルバーRCT桁
橋長	302.0m
幅員	5.5m(車道)
供用年	1935(S10)年
点検結果	IV相当

○集約・撤去(単純撤去)

【交通量調査】:未実施(通行止めを実施)

【迂回先(若駄大橋)までの距離】:約1km



国土地理院地図(標準地図)を加工して作成

事業着手:2011(H23)年度

完了年度:2012(H24)年度/総事業費(実績):約353百万円(護岸の復旧工事費用を含む)

【撤去の状況】



【撤去後】



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	撤去までの規制期間	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	実施設計・工事
1935年	新那珂橋開通				
2007年	老朽化に伴い緊急点検を実施				
2008年	通行止め、補修工事で耐震補強を実施				
2009年	通行再開(重量制限6t,震度4以上の地震発生時の即時通行止めが条件)				
2011年	東日本大震災が発生。震度6弱を記録し、即時通行止め調査と補修工事の検討を実施した結果、撤去する方針へ 町議会の全員協議会に説明 地元自治会に説明 県議会が新那珂橋の撤去工事のための補正予算を議決 着工(準備工)	撤去までの規制期間 約2年			
2013年3月	撤去工事完了				

(2) 掛淵橋（山口県長門市）

～渡河橋における単純撤去事例～

○事業概要

- ・老朽化により通行止めになっていた掛淵橋を**撤去**。
- ・本橋は昭和23年に整備され、当時は掛淵地域から対岸の油谷河原方面への物資の運搬や人の往来橋として重要な役割を担ってきたが、周辺道路網の整備、施設（漁港、市場）配置状況の変化、圃場整備による耕作地保有者の変化等に伴い、利用者が大幅に減少していた。

○位置図



○担当課

長門市 建設部 都市建設課

○撤去橋梁

【全景】



【橋面】



【諸元】

項 目	内 容
橋 梁 形 式	鋼H桁橋(10径間)
橋 梁 長	78.4m
幅 員	2.9m
供 用 年	1948(S23)年
点 検 結 果	Ⅳ相当(H22)

○集約・撤去(単純撤去)

【交通量調査】:未実施(数名の利用であることを確認)

【迂回先(油谷大橋)までの距離】:約450m

【迂回先(新橋)までの距離】:約900m



国土地理院地図(標準地図)を加
工して作成

【隣接橋(新橋)】



事業着手: 2015(H27)年度
完了年度: 2017(H29)年度
測量調査業務費: 約4百万円、工事費(撤去): 約26百万円

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	撤去までの 規制期間	計画・調 整段階	利用者、 住民との 合意形成	関係機 関との 協議	実施設 計・工事
1982年	老朽化に伴い、 車両通行止め を実施	35年				
2010年	橋梁点検において、Ⅳ判定相当の著しい損傷を確認 橋梁長寿命化修繕計画において、修繕リスト1位としていたが、 費用対効果が望めないことからリストから除外					
2013年 7月	自治会班長と掛淵橋の今後について協議(点検結果に基づく 現状説明、自治会の選択説明)					
10月	自治会長協議(通行止めについて、利用者の意見集約) 班長集会(「通行止めと撤去の同意」を決定、「掛淵橋」に関する 要請書」を市に提出) 全面通行止め を実施					
2015年	測量調査業務(機械ボーリング、潜水探査、河川測量)					
2016年	撤去工法の検討 河川管理者(山口県)との協議により工法を決定					
2017年 7月	撤去工事着手					
12月	撤去工事完了					

(3) 小国2号橋（山形県鶴岡市）

～渡河橋における単純撤去事例～

○事業概要

・架設当時、小学校の通学路として利用されていたが、廃校に伴い利用実態がほとんどなくなっていた老朽化した小国2号橋を撤去。



○撤去橋梁

【全景(撤去前)】



【全景(撤去後)】



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	RC橋
橋長	5.0m
幅員	1.2m
供用年	1968年
点検結果	IV(H24)

○集約・撤去(単純撤去)

【交通量調査】:未実施
【迂回先までの距離】:約150m



事業着手:2015(H27)年度
完了年度:2016(H28)年度／総事業費(実績) 約0.2百万円

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	実施設計・工事
2012年度	橋梁点検(遠望目視)実施 診断結果IV判定と診断	●		
2015年 5月 6月	地元自治会長に説明し、通行止めを実施 撤去を実施することについて、地元自治会と合意		●	
2016年 5月	撤去工事完了			●

(4) 月夜の平橋・溝上橋（山梨県西桂町）

～跨道橋(高速道路を跨ぐ橋梁)における単純撤去事例～

○事業概要

- ・利用がほとんど無くなっていた中央自動車道を跨ぐ老朽化した跨道橋2橋(月夜の平橋・溝上橋)を撤去。
- ・両橋とも建設当時は木材の搬出で多数の通行があったが、最近では利用者が減少していた一方で、山から動物が橋を渡り農作物を荒らしていたため、両橋ともに立入防止柵をつけて通行止めにしていた。
- ・利用のない跨道橋でコンクリート片の剥落や落橋のリスクを抱えるよりは、撤去により後世に苦労を残さないという撤去方針を決定。

○位置図



○担当課
西桂町 建設水道課

○撤去橋梁(月夜の平橋)



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	II ラーメン橋
橋長	40.9m
幅員	3.0m
供用年	1966(S41)年
点検結果	Ⅱ相当(H21NEXCO中日本)

○撤去橋梁(溝上橋)



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	II ラーメン橋
橋長	40.1m
幅員	3.0m
供用年	1969(S44)年
点検結果	Ⅱ相当(H21NEXCO中日本)

○集約・撤去(単純撤去)

【交通量調査】:未実施(通行止めを実施)

【迂回先(横断ボックス)までの距離】:月夜の平橋 約100m 溝上橋 約300m



事業着手:2015(H27)年度
完了年度:2017(H29)年度
設計委託費:約9百万円、工事費(撤去):約260百万円

国土地理院地図(標準地図)を加工して作成

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	撤去までの 規制期間	計画・調 整段階	利用者、 住民との 合意形成	関係機 関との協 議	実施設 計・工 事
1969年	中央道整備に伴い、日本道路公団(当時)が既存道路の機能補償として整備 当時は材木の搬出で多数の通行あり					
2003年頃	時代の変化により木材の搬出に伴う歩行者がほとんどいなくなる 山から動物が橋を渡って農作物を荒らすようになり、地元要請により両跨道橋 に立入防止柵を取り付け(通行止め)	撤去までの 規制期間 14年				
2009年	近接目視点検の結果、「損傷は補修が必要ではあるが緊急性はない」					
2013年	自由に橋梁を渡ることができない状態が10年以上続いているにも係わらず、住 民より苦情等も寄せられていないため、「利用のない跨道橋でコンクリート片の 剥落や落橋のリスクを抱えるよりは、撤去により後世に苦労を残さない」という撤 去方針を決定					
2014年	「跨道橋撤去に係る基本方針(案)」を策定 跨道橋2橋の撤去に関するパブリックコメント実施					
2015年	地元関係者への説明、議会広報にて町民に周知 撤去工事設計					
2016年	道路管理者(NEXCO中日本)と基本協定締結					
2017年	撤去工事					

(5) 東名千福橋（静岡県裾野市）

～跨道橋（高速道路を跨ぐ橋梁）における単純撤去事例～

○事業概要

- ・東名高速道路の開通に伴い機能補償として架設されたが、老朽化や橋梁へのアクセス道路の整備状況、平成15年度の東名高速道路を横断する函渠型道路の開通により、利用がなくなった東名千福橋を撤去。
- ・今後の点検費、修繕費が高額となることが想定される中、負の遺産を将来に残さない方針。



○担当課
裾野市 建設部 建設管理課

○撤去橋梁

【全景】



【橋面】



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	PC斜材付変形π型ラーメン橋
橋長	51.3m
幅員	3.7m
供用年	1968(S43)年
点検結果	Ⅱ(H26)

○集約・撤去（単純撤去）

【交通量調査】:

看板等を設置し利用者がいないことを確認
【迂回先（横断ボックス）までの距離】:約100m



【橋梁へのアクセス道路（未整備）】



事業着手:2017(H29)年度
完了年度:2021(R3)年度

国土地理院地図（標準地図）を加工して作成

【函渠型道路】



○撤去状況

【撤去の状況】



【撤去後】



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	撤去までの 規制期間 (東名千福橋)	計画・調 整段階	利用者、 住民との 合意形成	関係機 関との協 議	実施設 計・工事
2015年 2月 4月 7月 10月	定期点検を実施(Ⅱ判定と診断)、補修を含めた対応検討 NEXCO御殿場保全SCに撤去相談 国の撤去支援や適化法を確認 現地調査					
2016年 6月 7月 12月	NEXCO御殿場保全SCとの協議(撤去案を受領) 他事例調査を実施 撤去方針決定、NEXCO東京支社へ撤去支援依頼					
2017年 1月 7月 8月 9月～	地元説明会の開催 設計委託 東名千福橋閉鎖に伴う地権者、区長説明、地元回覧 全面通行止めの実施(利用者の有無を確認するために実施) NEXCO東京支社との協議					
2018年	NEXCO御殿場保全SC、NEXCO東京支社との協議	約2年				
2019年 ～2021年	撤去工事実施 工事期間2019.1～2021.7 (高速道路夜間通行止め:2021.2.1～2021.2.3) 撤去後に路線廃止 NEXCOとの重複管理協定の変更					

(6) 赤狩吊橋（群馬県高山村）

～渡河橋における単純撤去事例～

○事業概要

- ・橋梁の先の住民が転居したことに伴い、利用者がいなくなっていた赤狩吊橋を撤去。
- ・点検結果（健全度Ⅱ）を踏まえ修繕を検討していたが、利用者がいないこと、迂回路が確保されていること、費用対効果等を考慮し撤去を実施することとした。

○位置図



○担当課：高山村 建設課

○撤去橋梁

【全景（撤去前）】



【全景（撤去前）】

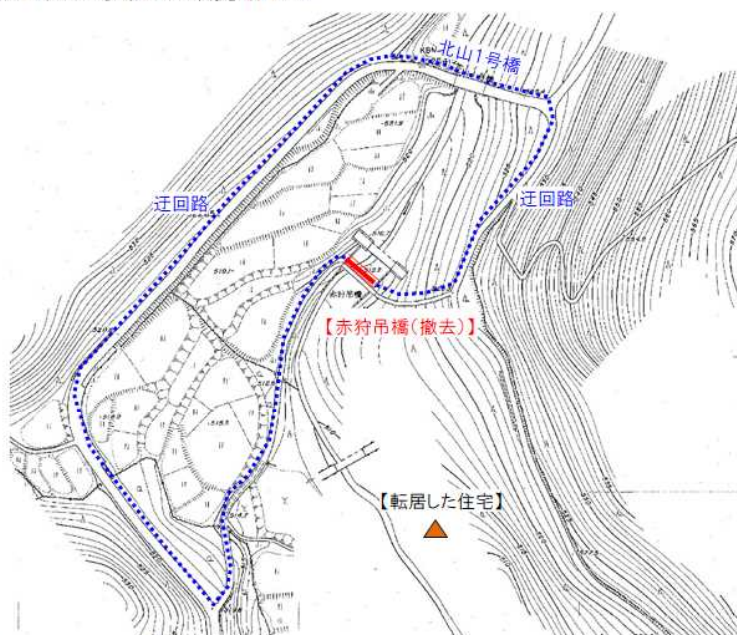


【諸元】

項目	内容
橋梁形式	単純H形鋼橋
橋長	16.2m
幅員	1.0m
供用年	不明
点検結果	Ⅱ（H29）

○集約・撤去（単純撤去）

- 【交通量調査】：利用者がいなくなっていることを確認
- 【迂回先（北山1号橋）までの距離】：約120m



事業着手：2019（H31）年度
完了年度：2019（H31）年度／工事費（撤去）：約1百万円

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整 段階	利用者、 住民との合 意形成	実施設計 ・工事
2008年	橋梁の先に1件住宅があり1名が住んでいたが、転居したため空き家となる			
2017年	橋梁定期点検Ⅱ判定（主桁：腐食、防食機能の劣化）			
2018年	利用者がいないため、また迂回路（河川上流側の北山1号橋）があるため、撤去を検討 行政区長に相談し同意をいただき、行政区長により地域への説明を実施			
2019年	撤去工事			

3.2 撤去＋迂回路整備事例

(1) 新利根橋（茨城県稲敷市）

道路メンテナンス事業補助制度活用事例

～渡河橋における迂回路整備を伴う撤去事例～

○事業概要

- ・老朽化が進展する中で東日本大震災で甚大な損壊を受けて通行止めとなった新利根橋を撤去。路線の再編により、同一路線の隣接橋に接続する道路の拡幅及び交差点改良を実施することで新利根川の渡河機能を集約。
- ・本橋は、震災前に橋梁長寿命化による点検を実施し、補修に向けた計画を検討していたが、震災による被害の大きさと経年劣化により補修が困難となり、明らかに利用者が少なく、国道125号の新利根橋及び側道橋で迂回可能であることから、経済性と安全性から撤去の判断に至った。

○位置図



○担当課

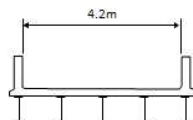
稲敷市 土木管理部 建設課

○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)

- 【交通量調査】: 未実施
- 【迂回先(国道 新利根橋)までの距離】: 約60m

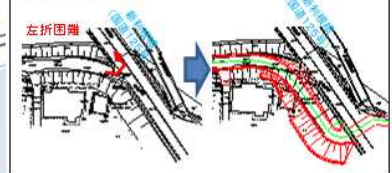


※ 集約再編事業後は、市道(東)174号線を国道125号と同一路線に振り替える

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

【交差点改良】



【道路拡幅】



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	撤去までの規制期間	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	関係機関との協議	実施設計・工事
2011年 1月 3月11日 3月17日	橋梁点検(近接目視)実施(Ⅲ相当判定) 東日本大震災 災害調査を実施(Ⅳ相当判定) 東日本大震災で、液状化による橋脚の沈下、橋台と橋梁上部の段差、舗装面の亀裂、高欄の破損など、甚大な損壊を受けたために全面通行止め ※震災前に橋梁長寿命化による点検を実施し、補修に向けた計画を検討していたが、震災による被害の大きさと経年劣化により補修が困難となり、明らかに利用者が少なく、国道125号の新利根橋及び側道橋で迂回可能であることから、経済性と安全性から撤去の判断に至った。	撤去までの通行止め期間 9年				
2013年	竜ヶ崎工事事務所河川整備課と協議					
2014年	新利根橋撤去設計業務委託(測量・設計・地質調査)					
2016年 5月 11月 12月	両岸の地権者に説明 新利根橋撤去修正設計業務委託(設計) 竜ヶ崎工事事務所河川整備課及び道路管理課と新利根橋周辺整備(国道の新利根橋と市道の新利根橋をつなぐ道路の整備)について協議					
2020年	新利根橋の撤去工事 迂回路(堤防道路)整備について継続協議					

(2) 黒川橋（山形県鶴岡市）

道路メンテナンス事業補助制度活用事例

～渡河橋における迂回路整備を伴う撤去事例～

○事業概要

- ・昭和10年竣工で老朽化が著しく耐震性、耐荷性に問題があった黒川橋を撤去し、隣接橋に接続する迂回路の交差点改良を実施することで渡河機能を集約。
- ・黒川橋は、従来は県道として利用されていたが、昭和55年に上流約400mの位置に王祇橋が供用されて以降、集落間を結ぶ生活道路に変遷していた。
- ・こうした中、老朽化等により架け替えを検討していたが、河川管理者からの指導も踏まえ、撤去を実施する判断に至った。

○位置図



○担当課

鶴岡市 建設部 土木課

○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



【交差点改良】

【隣接橋(王祇橋)】

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

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	撤去までの 規制期間	計画・調 整段階	利用者、 住民との 合意形成	関係機 関との 協議	実施設 計・工事
2012年 2月	河川管理者(1級河川赤川:国土交通省)から、社会情勢の変化や東日本大震災を受けて、昭和10年竣工で老朽化が著しく、耐震性や耐荷性に問題があったため、早期に撤去すべきとの指導					
3月	庁内検討会の立ち上げ					
2013年 2月	耐荷力試験実施を決定 橋梁長寿命化修繕計画において、「重量制限等が必要で、近隣に代替迂回路がある場合で撤去検討を行う橋(継続観察型管理)」に位置づけ					
2014年 10月 12月	耐荷力試験中止と占用方針の変更 解体・撤去の方針決定					
2015年3月 ～2016年2月	地元説明会の実施 (区長説明⇒区長会での説明⇒地元説明会)					
2016年 3月 8月	議会説明 三区長現地再説明					
2017年 3月	車両通行止め					
2026年 3月	撤去工事完了予定	約8年				

～渡河橋における迂回路整備を伴う撤去事例～

○事業概要

- ・利用度が低く老朽化した御庄橋を撤去し、隣接する県道岩国大竹線へ接続する市道の改良（道路拡幅および交差点改良）を実施することで、御庄大橋に渡河機能を集約。
- ・御庄橋は、平成29年2月に実施した橋梁点検においてⅣ判定と診断され、通行止め規制を実施していたが、ゲルバー形式であることから、橋桁落下の恐れがあり、二級河川錦川の治水保全の観点からも早急な対策が求められていた。
- ・また、御庄橋が位置する市道御庄1号線は、岩国市多田地区の国道2号と御庄地区を結ぶ生活道路であり、利用度は低い状況にあった。

○位置図



○担当課

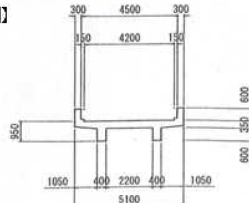
岩国市 建設部 道路課

○撤去橋梁

【全景】



【断面図】



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	10径間RCT桁
橋長	215.6m
幅員	4.2m
供用年	1953(S28)年
点検結果	Ⅳ (H29)

○集約・撤去（撤去＋迂回路整備）

【交通量調査】：0台/日（閉鎖）

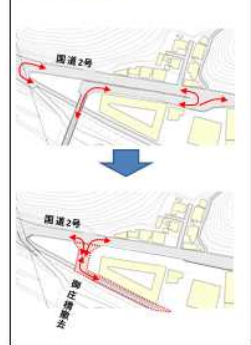
【迂回先（御庄大橋）までの距離】：約300m



国土地理院地図（標準地図）を加工して作成

事業着手：2018（H30）年度
完了年度：事業中

【交差点改良】



【道路拡幅】



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	撤去までの規制期間	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	関係機関との協議	実施設計・工事
2017年 2月	橋梁点検においてⅣ判定（緊急に措置を講ずべき状態：主桁の複数箇所において著しいひびわれ等を発見）と診断され、通行止め規制を実施	約3年				
3月	学識経験者及び関係機関への所見伺い（Ⅳ判定の妥当性等）					
7月	閉鎖方針の決定（道路管理者）					
8月	地元の復旧要望について、閉鎖方針の回答を行う					
9月	自治会長総会（閉鎖方針の説明）					
10月	地元説明会開催（閉鎖、撤去方針の説明）、御庄橋の閉鎖					
2018年 7月	西日本豪雨災害					
12月	橋梁撤去設計（防災安全交付金）					
2019年	河川管理協議により橋梁撤去計画の承認					
2020年	上部工撤去【P4～P7】（防災安全交付金）					
2021年	迂回路の詳細設計（道路改良計画） 上部工撤去【P7～A2】（道路メンテナンス事業補助） 河川管理者と迂回路（堤防道路）整備について協議					
2022年～	上部工撤去工事【A1～P4】（道路メンテナンス事業補助） 道路改良工事、下部工撤去工事予定					

(4) 向田橋（山形県鶴岡市）

～渡河橋における迂回路整備（付替道路の新設）を伴う撤去事例～

○事業概要

- ・老朽化により通行止めにして向田橋を撤去。
- ・国道345号への付替道路を整備することで木野俣川の渡河機能を松流橋に集約。
- ・向田橋は昭和37年竣工であり、従来は県道として利用されていたが、昭和50年代に国道345号が開通したことに伴い、市に移管され、生活道路という位置づけになっていた。
- ・その後、H27年度～H29年度の3か年で市道木野俣線の道路改良を実施する予定としていた中で、橋梁点検でIV判定であることが明らかとなったが、同じタイミングで空き家が生じたため、付け替え道路を整備することができ、向田橋の撤去が可能となった。

○位置図



○担当課
鶴岡市 建設部 土木課

○撤去橋梁（向田橋）

【全景】



【断面図】



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	RC橋
橋長	8.5m
幅員	5.8m
供用年	1962(S37)年
点検結果	IV(H27)

○集約・撤去（撤去＋迂回路整備）

【交通量調査】：未実施

【迂回先（松流橋）までの距離】：約30m



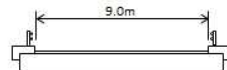
国土地理院地図（標準地図）を加工して作成
事業着手：2016(H28)年度
完了年度：2018(H30)年度
設計委託費：約4百万円、工事費（迂回路工事費除く）：約12百万円
土地取得費、補償費：約6百万円

○松流橋

【橋面】



【断面図】



【付替え道路整備】



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	撤去までの 規制期間	計画・調 整段階	利用者、 住民との 合意形成	実施設 計・工事
2015年 2月 5月 10月 12月	橋梁点検（近接目視）実施 診断結果IV判定と診断 損傷状況及び緊急対応について自治会長（集落代表）に説明 損傷の無い箇所のみを通行させる形で通行規制を実施（幅員減少による片側交互通行） 道路改良工事について地元説明を実施。これに伴い向田橋を通行止めすることを併せて説明 ※バイパス整備により、地元の利便性は変わらないため、反対意見はなかった。また、バイパス整備による補償物件も少なく（小屋1棟）問題はなかった。 車両通行止め	約3年			
2016年	道路改良工事を着工（向田橋のバイパス部分についてはH28年度完成供用済）				
2019年3月	向田橋の撤去工事完了				

(5) 高崎橋（鹿児島県始良市）

～渡河橋における迂回路整備（付替道路の新設）を伴う撤去事例

○事業概要

- ・老朽化が進展している市道高崎線の高崎橋を撤去。市道小山田線への付替道路を整備することで猪目田川の渡河機能を阿弥陀橋に集約。
- ・一般車両は市道 小山田線を主に通行しており、高崎橋の車両通行は周辺住民のみ（1日に数十台程度）であったことから、地元と調整し、高崎橋を撤去して付替道路を整備することとした。



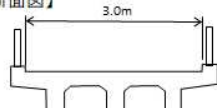
○担当課
始良市 建設部 土木課

○撤去橋梁（高崎橋）

【全景】



【断面図】



【諸元】

項 目	内 容
橋 梁 形 式	RC橋T桁橋
橋 長	7.0m
幅 員	3.0m
供 用 年	1966(S41)年
点 検 結 果	Ⅲ相当(H21)

○集約・撤去（撤去＋迂回路整備）

【交通量調査】：未実施
【迂回先までの距離】：約10m



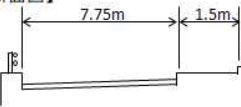
国土地理院地図（標準地図）を加工して作成
事業着手：2012(H24)年度
完了年度：2013(H25)年度
設計委託費：約1.4百万円、工事費（撤去＋付替道路）：約6百万円

○阿弥陀橋

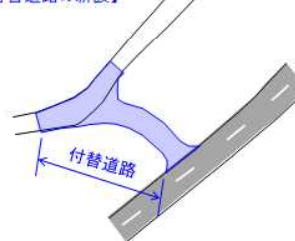
【橋面】



【断面図】



【付替道路の新設】



○集約・撤去の経緯

実施年度	検討内容	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	実施設計・工事
2009年	概略点検を実施し健全度Ⅲ相当であることが確認された（主構にひび割れ、鉄筋露出が多数あり供用は望ましくない状況であった） ※地元調整の結果、既設橋を撤去し、付替道路を整備する方針を決定	●	●	
2012年	測量設計業務委託完了			●
2013年	代替道路用地取得			●
2013年	撤去工事及び代替道路完成			●

(6) 上柴怒田大橋（静岡県御殿場市）

～渡河橋における迂回路整備（付替道路の新設）を伴う撤去事例～

○事業概要

- ・現道から約50m隣接した位置に開発道路として新橋を新設したことから、利用者に影響がないものと判断し、上柴怒田大橋を撤去。
- ・道路拡幅事業に伴う再編である。



○担当課
御殿場市 都市建設部 道路河川課

○撤去橋梁

【全景（撤去前）】



【全景（撤去後）】

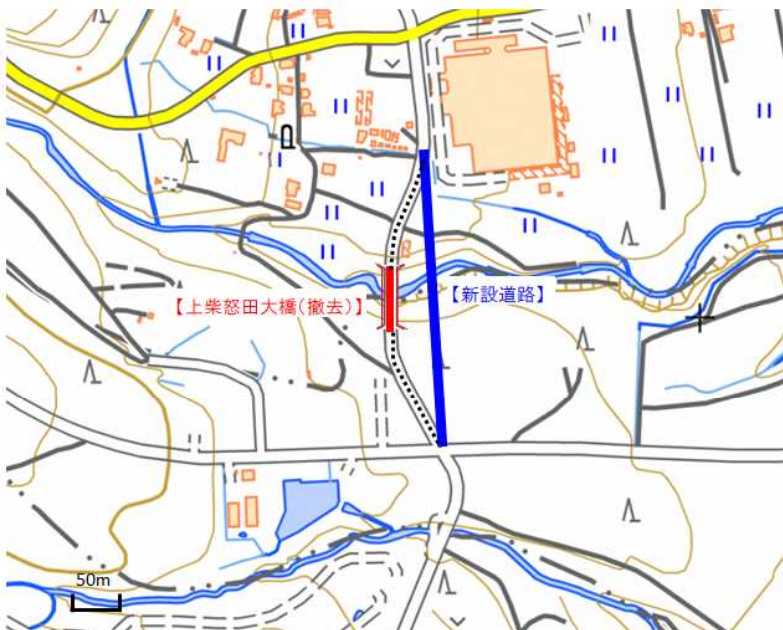


【諸元】

項目	内容
橋梁形式	鋼3径間単純合成 鈑桁橋
橋長	58m
幅員	9.9m
供用年	1975年
点検結果	Ⅱ（H29）

○集約・撤去（撤去＋迂回路整備）

- 【交通量調査】：未実施
- 【迂回先（新設道路）までの距離】：約50m



事業着手：2009（H21）年度
完了年度：2019（H31）年度／総事業費（実績）約97百万円
国土地理院地図（標準地図）を加工して作成

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整 段階	利用者、 住民との合 意形成	実施設計 ・工事
2009年	開発道路として新橋を新設し、上柴怒田大橋を撤去する方針を決定	●		
2017年	定期点検Ⅱ判定	●		
2017年	撤去設計			●
2018年	事業全体の概要説明 新道の道路位置等の説明 現地説明会（道路幅員の確認等）を実施		●	●
2019年	撤去工事			●

(7) 市道 141 号線 1 号橋（京都府城陽市）

～渡河橋における迂回路整備（隣接橋の架替、車道拡幅）を伴う撤去事例～

○事業概要

- ・一級河川古川の河川改修事業に伴って、古川を渡河する市道141号線1号橋（人道橋）を撤去し、隣接する古川橋を架替時に拡幅することで渡河機能を集約。また、通学路である市道132号線の古川橋東側を車道拡幅及び歩道設置。
- ・市道141号1号橋は、1970年に生活道路として架設されたが、近年では主に近隣病院へのアクセスに利用（主に病院職員が利用）されており、利用者は明らかに減少していた。

○位置図



○担当課

城陽市 都市整備部 管理課

○撤去橋梁（市道141号線1号橋）



項目	内容
橋梁形式	2径間単純RC桁
橋長	13.4m
幅員	1.8m(人道橋)
供用年	1970(S45)年
点検結果	Ⅱ相当(H26)

○架替橋梁（古川橋）



項目	内容
橋梁形式	単純トラス橋
橋長	18.1m
幅員	4m
供用年	1973(S48)年
点検結果	Ⅲ相当(H24)

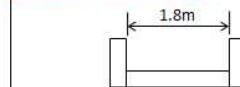
○集約・撤去（撤去＋迂回路整備）

【交通量調査(H24: 平日AM7時～PM12時)】:利用者76人(隣接病院の職員:51人、地域住民:25人)
 【迂回先(古川橋)までの距離】:約100m

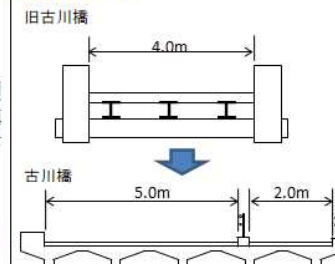


事業着手:2012(H24)年 国土地理院地図(標準地図)を加工して作成
 完了年度:2019(R1)年
 総事業費:385百万円

【市道141号線1号橋の撤去】



【古川橋の架替】



項目	内容
橋梁形式	PC単純フレーム合成桁
橋長	31.0m
幅員	7.5m
供用年	2019(R1)年度

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	関係機関との協議	実施設計・工事
2011年	古川広域河川改修事業に伴う城陽市道橋の架替について(京都府から照会)				
2011～2012年	2自治会に対して意見照会を実施 1自治会、近隣病院に対して説明会を実施 市内部(農政課)での協議 交通量調査の実施 一地元自治会との調整に時間を要した。 撤去設計及び架替設計を実施				
2013年	古川広域河川改修事業に伴う城陽市道橋の架替について(回答)				
～2016年	京都府との協議				
2019年	撤去及び架替完了				

3.3 ダウンサイジング（既設縮小化）事例

(1) 晒屋橋（徳島県徳島市）

～渡河橋におけるダウンサイジング(既設縮小化)事例～

○事業概要

- ・上流側と下流側が架設年次が異なる別構造になっている老朽化した晒屋橋^{さらしや}に対し、**上流側を撤去し、下流側を補修することで人道橋にリニューアル**。
- ・平成25年度の橋梁定期点検時、上流側鋼管杭に補修対策が困難な大きな損傷を発見。当初は撤去する方針であったが、通学路に指定されていたためダウンサイジングを検討。
- ・車両交通の大半が渋滞する道路の抜け道として利用されていた中で、人道橋にダウンサイジングすることで地元住民（歩行者）の安全性が向上。

○位置図

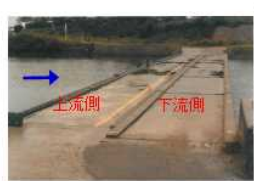


○担当課
徳島市 都市建設部 道路建設課

○ダウンサイジング前(車道橋)

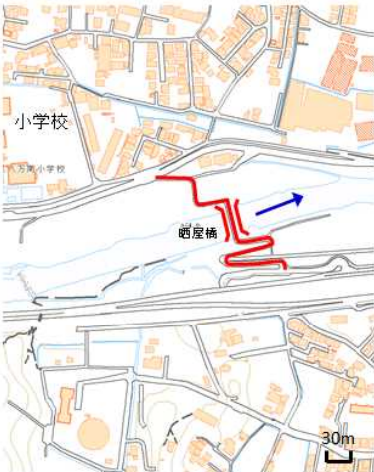
【諸元】

項目	内容
橋梁形式	RC橋
橋長	37.8m
幅員	4.4m
供用年	上流側1970(S45)年 下流側1960(S35)年
基礎形式	上流側:鋼管杭 下流側:既設RC杭
点検結果	IV相当



○集約・撤去(ダウンサイジング:既設縮小化)

【交通量調査(平日12時間:7時～19時)】
乗用車392台、トラック9台、自動二輪68台、自転車118台、歩行者(小学生)166人、その他歩行者32人
【迂回先までの距離】:約600m



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:2015(H27)年度/設計委託費:約9百万円、工事費:約50百万円

○ダウンサイジング後(人道橋)

【諸元】

項目	内容
橋梁形式	RC橋
橋長	37.8m
幅員	2.0m
供用年	2015(H27)年



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	関係機関との協議	実施設計・工事
2013年8月 8月 9月 11月	橋梁定期点検により下流側の床版下面に鉄筋の破断を確認 市役所内部で調整を行い、河川管理者、県警、小中学校、地元町内会に損傷に伴う通行規制を実施する旨を説明 下流側の通行規制 設計業務委託締結	●	●	●	●
2014年2月 7月 8月 8月 8月 9月 12月	詳細調査実施 上流側鋼管杭に大きな損傷(腐食、破断)を発見、 車両通行止め 全面通行止め 地元説明会 暫定補修工事(床版補強工) 下流側暫定通行可(歩行者のみ) 補修工事締結(上部工撤去、下部工撤去(上流側)、上部工(下流側)、下部工梁補修工(下流側)、仮設工など)	●	●	●	●
2015年3月 6月 7月	全面通行止め 通行規制解除 補修工事完成				●

(2) 下香春橋（福岡県香春町）

～渡河橋におけるダウンサイジング(既設縮小化)事例～

○事業概要

- ・老朽化した下香春橋(車道橋)に対し、補修を実施して人道橋にリニューアル。
- ・本橋は、橋梁長寿命化修繕計画の中で対策優先順位が高かったこと、及び別の橋梁が隣接していることから撤去も検討されていたが、地域と地域を結ぶ橋梁として今後も必要であるという判断からダウンサイジングを実施することになった。

○位置図



○担当課：香春町 建設課

○ダウンサイジング前(車道橋)



【諸元】

項 目	內 容
橋 梁 形 式	RC橋
橋 長	46.2m
幅 員	4.4m
供 用 年	1934(S9)年
点 検 結 果	Ⅲ

○ダウンサイジング後(人道橋)



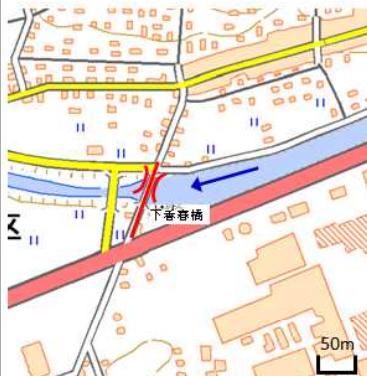
【諸元】

項 目	內 容
橋梁形式	RC橋
橋 長	46.2m
幅 員	4.4m
供 用 年	2015(H27)年

○集約・撤去(ダウンサイジング:既設縮小化)

【交通量調査】:未実施

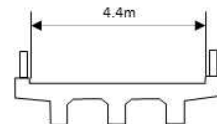
【迂回先までの距離】:約50m



国土地理院地図(標準地図)を加工して作成

事業着手:2013(H25)年度
完了年度:2014(H26)年度
設計委託費:約4百万円、工事費:約9百万円

【下香春橋の補修内容】



部材		補修工法・材料
上部工	主桁 断桁	橋面補修工（ホーメルセド小モルタル） ひびわれ塞入工（エポキシ樹脂1種） ひびわれ充填工（シーラント系）
下部工	橋台・ 橋脚	橋面補修工（ホーメルセド小モルタル） ひびわれ塞入工（エポキシ樹脂1種） ひびわれ充填工（シーラント系）
橋面工	地盤	地盤改良工
	橋面防水	橋面防水工（シート防水工）
	路面・ 養護	舗装工（アスファルト舗装は40）
	透き 骨	密着工
	伸縮部	開口防水シート
既設工	築堤工	両岸防波堤

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整 段階	利用者、住 民との合意 形成	実施設計 ・工事
2012年	橋梁点検を実施 健全度1（現在のⅢ相当）であることを確認 ※地元調整の結果、既設縮小化を行う方針を決定			
2013年	測量設計業務委託完了			
2014年	工事完了			

(3) 鹿本橋（東京都江戸川区）

～渡河橋におけるダウンサイジング（既設縮小化）事例～

○事業概要

- ・歩道部と車道部が分離構造になっている老朽化した鹿本橋に対し、歩道部を撤去し、車道部を補修することで人道橋にリニューアル（用途変更）。
- ・本橋から上流側約100mの位置に鹿骨新橋が架橋されており、令和3年2月に都市計画道路補助第284・288号線（中央）（環七通りと千葉街道の区間）の相互通行化が完了したことで、新中川を渡河する主要交通は鹿骨新橋に転換されることとなった。
- ・一方で、歩行者や自転車の利用が一定程度あり、車道部は引き続き長寿命化を図りながら人道橋化し、歩道部は撤去する方針とした。

○位置図



○担当課

江戸川区 土木部 保全課

○集約・撤去橋梁（鹿本橋）

【橋面】



【諸元（車道部）】

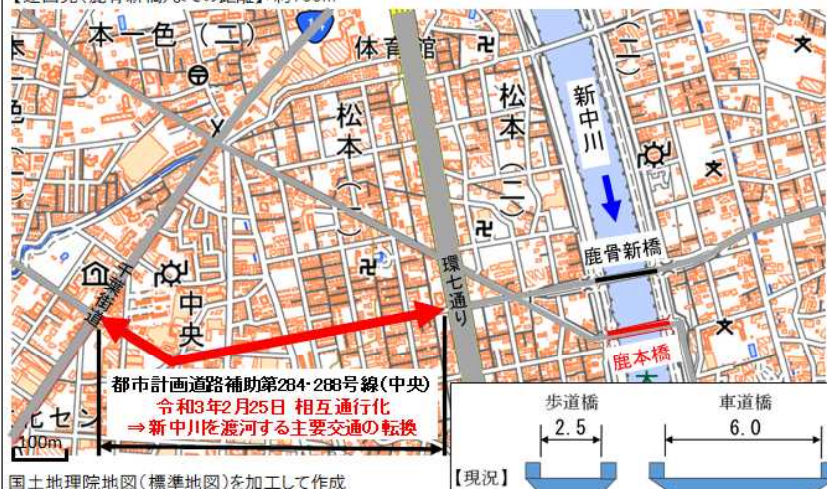
項目	内容
橋梁形式	鋼橋
橋長	118.4m
幅員	6.0m
供用年	1955(S30)年
点検結果	Ⅲ (R2)

【諸元（歩道部）】

項目	内容
橋梁形式	鋼橋
橋長	118.4m
幅員	2.5m
供用年	1969(S44)年
点検結果	Ⅲ (R2)

○集約・撤去（ダウンサイジング：既設縮小化）

【交通量調査（鹿本橋：平日12時間）】：1,478台（自動車）、566台（自転車）、134人（歩行者）
 【迂回先（鹿骨新橋）までの距離】：約100m



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整 段階	利用者、 住民との合 意形成	関係機 関との 協議	実施設 計・工事
1988年度	「新中川橋梁整備基本計画」において鹿本橋は架替を実施する方針としていた	●			
2020年度	都市計画道路補助第284・288号線（中央）（環七通りと千葉街道の区間）の相互通行化が完了 地元町会会長に説明 橋梁定期点検	●	●		
2021年度	橋梁長寿命化修繕計画更新 （鹿本橋を人道橋化する方針を計画に明記） 車道部の補修工事（～2023年度に完了予定） 河川管理者（東京都）・交通管理者（警視庁）と計画協議	●	●	●	●
2023年度	地元周知（予定） 歩道部の撤去設計委託（予定） 人道橋化に向けた交通安全対策に着手（予定） 車道部を自転車・歩行者専用に変更（予定）		●	●	●
2024年度 ～2025年度	歩道部の撤去工事（予定）			●	●

3.4 ダウンサイジング（新設縮小化）事例

(1) 西新開中道線1号橋（広島県呉市）

～渡河橋におけるダウンサイジング（新設縮小化）事例～

○事業概要

・老朽化により通行止めを実施していた西新開中道線1号橋(車道橋)を地元調整を経て**人道橋にダウンサイジング(架替)**。

・当初は車道橋への架替を検討していたが、多額の工事費と年月を要することから、人道橋への架替を地元へ提案。

・また、国道から集落へのアクセスとして、従来は左岸側市道を通行していたが、右岸側市道を一部拡幅することにより、右岸側市道も車両が通行出来るようになるため、人道橋へのダウンサイジングが可能となった。

○位置図

○担当課
呉市 土木部 土木整備課

○ダウンサイジング前(車道橋)

【諸元】

項目	内容
橋梁形式	RC橋
橋長	17.8m
幅員	2.7m
供用年	不明
点検結果	Ⅲ

○集約・撤去(ダウンサイジング:新設縮小化)

【交通量調査】:未実施
【迂回先までの距離】:約200m

旧西新開中道線1号橋(車道橋)
0.20m 2.70m 0.20m

↓

西新開中道線1号橋(人道橋)
2.162m

国土地理院地図(標準地図)を加工して作成

事業着手:2013(H25)年度
完了年度:2015(H27)年度
設計委託費:約5百万円、橋梁撤去及び道路拡幅工事費:約22百万円
橋梁改良(橋梁上部工)工事費:約17百万円

○ダウンサイジング後(人道橋)

【諸元】

項目	内容
橋梁形式	その他(FRP)
橋長	10.7m
幅員	2.162m
供用年	2015(H27)年12月

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整 段階	利用者、 住民との合 意形成	実施設計 ・工事
2010年 1月	定期点検で早期に措置を講じるべき損傷を確認(Ⅲ判定相当)	●		
2013年 12月	橋梁補修調査設計業務を発注 通行止めを実施			●
2014年 5月	車道橋から人道橋への架替について、地元説明会を実施 当初は車道橋から車道橋への架替を検討していたが、多額の工事費と年月を要することから、人道橋への架替を地元へ提案。 橋梁撤去及び道路拡幅工事を発注			
2015年 12月	橋梁上部工を発注 工事完成			●

(2) 竹重橋（勉脩橋）（佐賀県有田町）

～渡河橋におけるダウンサイジング（新設縮小化）事例～

○事業概要

- ・老朽化した竹重橋（車道橋）を**人道橋にダウンサイジング（架替）**。
- ・竹重橋は以前は車両の通行が一日数台程度であったが、小学校の移設に伴い通学路としての需要が発生した。
- ・このため、当初は撤去も含めて検討したが、学校関係者と協議した結果、通学路として存置することとなり、補修案と経済比較した結果、上部工を撤去し、人道橋にダウンサイジングすることとなった（架替に伴い**勉脩橋**に橋梁名を変更）。

○位置図



○担当課：有田町 建設課

○ダウンサイジング前（車道橋）



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	鋼桁橋
橋長	12.4m
幅員	3.2m
供用年	不明
点検結果	Ⅲ

○ダウンサイジング後（人道橋）



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	鋼桁橋
橋長	12.4m
幅員	2.0m
供用年	2018(H30)年2月

○集約・撤去（ダウンサイジング：新設縮小化）

【交通量調査】：未実施

【迂回先（育英橋）までの距離】：約90m



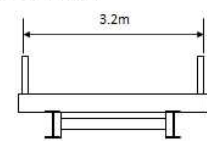
国土地理院地図（標準地図）を加工して作成

事業着手：2016(H28)年度

完了年度：2017(H29)年度

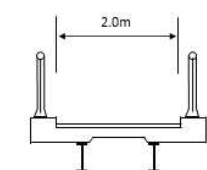
設計委託費：約3百万円、工事費（ダウンサイジング）：約11百万円

竹重橋（車道橋）



勉脩橋（人道橋）

（※架替に伴い橋梁名変更）



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整 段階	利用者、 住民との合 意形成	関係機 関との協 議	実施設計 ・工事
2015年10月 11月 12月	定期点検にて著しい損傷を確認(Ⅲ判定) 学校と撤去に関して協議 補修にて対応検討決定	●		●	
2016年 5月 7月 9月 12月	補修設計業務を発注 河川管理者と占用に関して協議 補修設計において架替との比較検討の結果、架替方針決定 県道路課と予算に関して協議	●		●	●
2017年 4月 9月 2018年 2月	隣接者へ工事の説明 架替工事を発注 架替工事完了		●		●

(3) 赤平橋（下り線）（北海道）

～渡河橋におけるダウンサイジング(新設縮小化)事例～

○事業概要

- ・国道38号バイパス整備に伴って交通量が減少していたダブルウェイ方式の赤平橋について、老朽化が進行した「**下り線側橋梁**」の更新時に**ダウンサイジング(車道橋→人道橋)**。ダウンサイジングにあわせて「**上り線側橋梁**」の運用を上り線2車線から**上下線の対面通行に変更**。
- ・下り線側橋梁を人道橋に架け替えることで、歩行者の安全性や利便性の確保といった課題を解消。
- ・赤平橋は、建設当時は国道として整備されていたが、赤平バイパスの整備に伴って交通量が減少していた。また、市街地の小学校、中学校がそれぞれ統廃合を予定しており、動線の変化に伴う児童など歩行者の安全性や利便性の確保として両歩道整備が強く要望されている。

○位置図



○担当課

北海道 建設部 土木局
道路課 道路計画係

○ダウンサイジング前(下り線) (車道橋:2車線)

【橋面】



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	5径間単純上路トラス橋
橋長	140.9m
幅員	7.2m
供用年	1952(S27)年
点検結果	Ⅲ

○ダウンサイジング後(下り線) (人道橋)

【諸元】

項目	内容
橋梁形式	3径間連続非合成鋼箱桁
橋長	158.1m
幅員	2.8m
供用年	(事業中)

○集約・撤去(ダウンサイジング)

【交通量調査(H27センサス)】:6,463台/日(赤平バイパス)、6,006台/日(赤平橋付近)

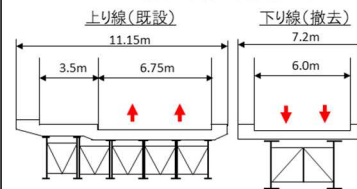


国土地理院地図(標準地図)を加工して作成

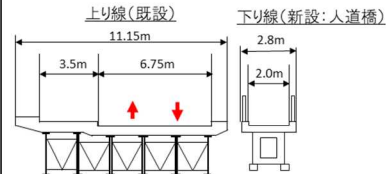
事業着手:2014(H26)年度
完了年度:事業中

【赤平橋(下り線:人道橋)の新設】

ダウンサイジング前(4車線+片側歩道)



ダウンサイジング前(2車線+両側歩道)



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	関係機関との協議	実施設計・工事
2013年度	橋梁点検により、損傷を確認 橋梁長寿命化修繕計画に架替橋梁として登録	●			
2014年度	調査・実施設計実施 札幌開発建設部、公安委員会、赤平市との協議 赤平市役所、1自治会に説明会を実施 赤平橋歩道整備期成会を設立、道に整備促進の要望	●	●	●	●
2016年度	公安委員会との協議完了 既設橋(下り線)撤去開始			●	●
2021年度	人道橋(下り線)着工済 2023年事業完了予定				●

(4) 和口橋（静岡県磐田市）

～渡河橋におけるダウンサイジング(新設縮小化)事例～

○事業概要

- ・行政界（磐田市、袋井市）に位置する太田川を渡河（基準不適格）している老朽化した和口橋を撤去し、地元調整を経て新たに人道橋を設置。
- ・また車両の渡河機能の集約に備えて隣接する二瀬橋の耐震補強（県管理）を実施。
- ・旧和口橋は幅員が狭く、車両などは交差通行により供用していたが、上流側に県道磐田掛川線が整備されたことで広域的な利用は県道へ移行して交通量が減少していたこと等から、人道橋へのダウンサイジングの判断に至っている。

○位置図



○担当課

磐田市 建設部 道路河川課

○撤去橋梁(旧和口橋)

【橋面】



【諸元】

項目	内容
橋梁形式	鋼橋(16径間)
橋長	120.6m
幅員	4.0m
供用年	1960(S35)年頃
点検結果	Ⅲ

○耐震補強橋梁(二瀬橋)

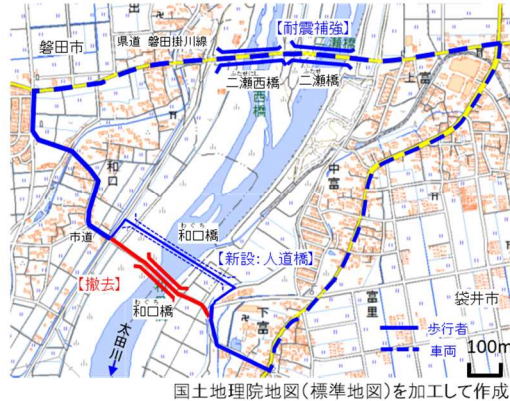


○集約・撤去

【交通量調査(平日6:00～19:00)】:

車両約800台、バイク約90台、自転車約130台、歩行者約20人

【迂回先(二瀬西橋、二瀬橋)までの距離】:約1.3km



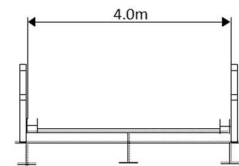
※事業概要 磐田市: 和口橋(人道橋)新設、旧和口橋撤去
静岡県: 二瀬橋 耐震補強

事業着手: 2015(H27)年度

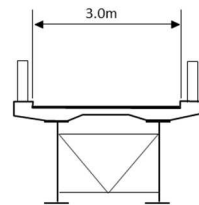
完了年度: 2020(R2)年度/総事業費: 1,269百万円

【和口橋(人道橋)の新設】

旧和口橋



和口橋(人道橋)



○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	関係機関との協議	実施設計・工事
2001年	二級河川 太田川河川改修計画開始				
2008年	河川改修により和口橋の架替方針を議論開始				
2009年	交通量調査 ※車両の交通量は少ないことから、自歩道橋へ架け替える案が有力				
2013～2015年	磐田市・袋井市で自治会役員を対象に3回、和口橋の事業説明を実施				
2014年	新和口橋を自歩道橋にすることについて、磐田市の地元は了解が得られていたが、袋井市の地元より車道橋の要望があり、未決定であった。袋井市側で交通量調査を実施し、その結果報告の地元説明会を実施し、自治会の理解が得られたため、人道橋で整備することに決定した。				
2014～2016年	磐田市・袋井市で地元説明会を3回実施				
2015年	架替概略設計(河川協議を実施)				
2016年	橋梁点検を実施 Ⅲ判定 架替詳細設計(河川協議を実施)				
2017～2020年	架替工事完了				

3.5 複数橋梁の集約事例

(1) 尾藤橋、波美橋（京都府）

～渡河橋における複数橋梁の集約事例～

○事業概要

- ・由良川を渡河するために架設されていた老朽化した潜没橋2橋（尾藤橋・波美橋）を撤去し、洪水時にも防災拠点（福知山市役所大江支所、国保新大江病院）へのアクセスを可能とする大江美河橋を新設して渡河機能を集約。
- ・尾藤橋と波美橋は出水時に水面下に沈み通行ができなくなる状況で、平成16年の台風23号が由良川沿いに重大な被害をもたらしたことを契機に、直轄の由良川下流部緊急水防対策と連携し、尾藤橋と波美橋を統合して架替を実施した。

○位置図



○担当課

京都府 建設交通部道路建設課

○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）

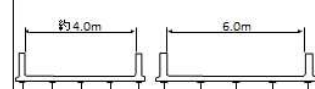
【交通量調査(平日12時間)】尾藤橋: 469台(H17)/波美橋: 未実施
 【迂回先(大江美河橋)までの距離】尾藤橋: 約1.2km、波美橋: 約0.9km



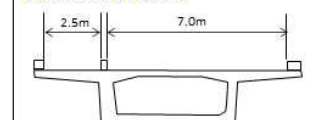
国土地理院地図(標準地図)を加工して作成

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

【尾藤橋の撤去】 【波美橋の撤去】



【大江美河橋の新設】



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

○集約・撤去の経緯

実施年	検討内容	計画・調整段階	利用者、住民との合意形成	関係機関との協議	実施設計・工事
2004年～	・2004年10月の台風23号で由良川下流域で甚大な被害が発生 ・国において従前の水防対策の整備計画の見直し、緊急整備区間の設定等が行われ、由良川下流部緊急水防対策事業として築堤の実施等の取組を推進 ・由良川下流部緊急水防事業と関連し、潜没橋2橋の統合について、三者(国、府、市)で協議開始				
2005年	・輪中堤の築堤と同時に統合橋へ改築する方針で、三者が基本合意				
2006年	・橋梁予備設計を実施 ・地元自治会へ概略ルートの説明 ・三者で費用負担に関する協議を開始				
2007年	・新規事業着手 ・地元自治会、地権者へ事業詳細計画の説明 ・三者での費用負担に関する協議が完了し、三者協定を締結 ・橋梁詳細設計を実施				
2008年	・工事着手				
～2011年	・統合橋が完成				

(2) 川原橋、長興寺橋（愛知県豊田市）

～渡河橋における複数橋梁の集約事例～

○事業内容

- ・一級河川安永川の河川改修事業（河川断面の拡幅）に伴い、隣接する渡河橋2橋（川原橋、長興寺橋）の架替が発生。
- ・そのうち、利用頻度の少ない川原橋を撤去し、長興寺橋のみを架替して渡河機能を集約。

○位置図



○担当課

豊田市 建設部 道路予防保全課

○撤去橋梁（川原橋）



【諸元】

項目	内容
橋 長	9m
幅 員	3.7m
供 用 年	1979(S54)年
点検結果	I (H26)

○架替橋梁（長興寺橋）



【諸元】

項目	内容
橋 長	11m
幅 員	12.7m
供 用 年	1979(S54)年
点検結果	Ⅲ (H27)

○集約・撤去（複数橋梁の集約）

【交通量調査】：未実施

【迂回先（長興寺橋）までの距離】：約30m



事業着手：2015(H27)年度

完了年度：2019(R1)年度

設計委託費（長興寺橋）：約6百万円、新設費（長興寺橋）：約289百万円、道路整備費：約5百万円

撤去費：河川改修事業にて実施

国土地理院地図（標準地図）を加工して作成

○集約・撤去の経緯

実施年度	検討内容	計画・調整 段階	利用者、 住民との合 意形成	実施設計 ・工事
2012年	河川改修事業概要について、地元説明			
2013年	河川改修事業計画（橋梁含む）について、地元説明			
2014年	定期点検（川原橋：健全性Ⅰ）			
2015年	橋梁の撤去設計			
2018年	橋梁撤去工事を含む河川改修事業について、地元説明			
2019年	撤去工事			

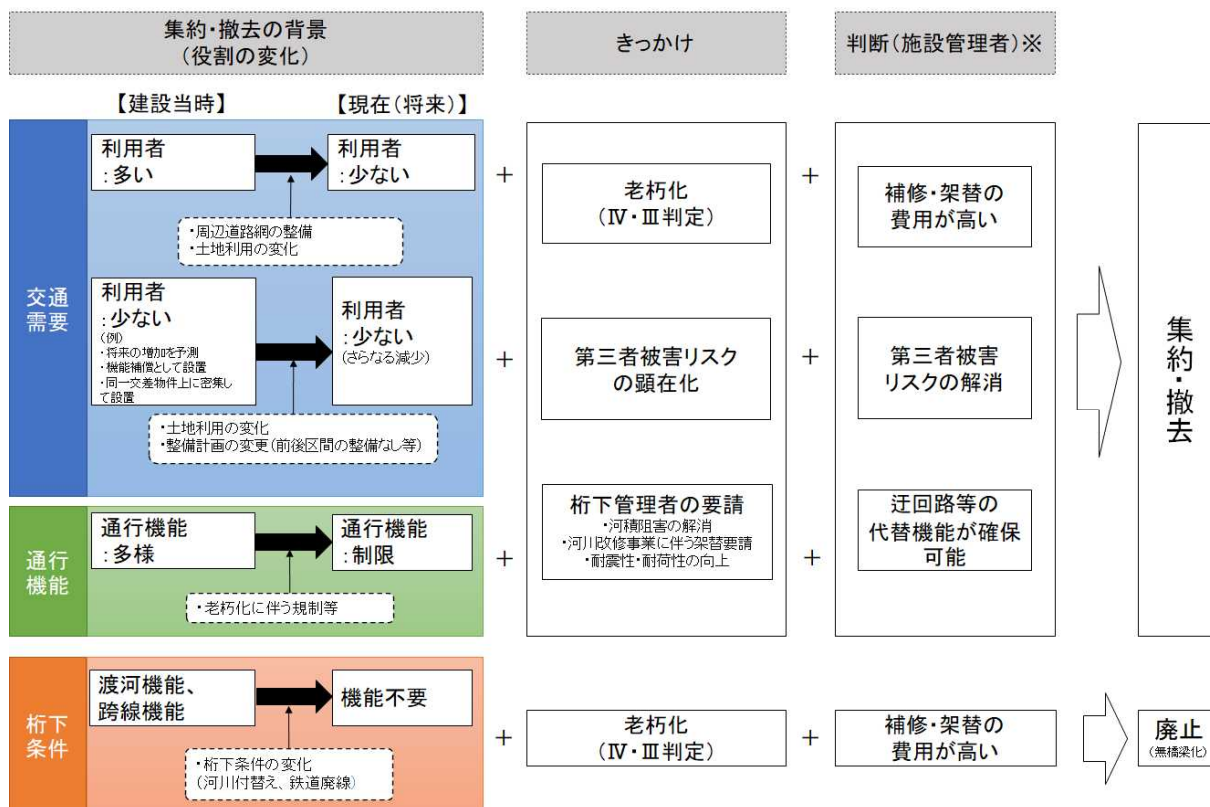
(参考) 集約・撤去の対象事例

紹介した取組事例をもとに「どのような橋梁が集約・撤去の対象となっているか」について体系的に整理したものを以下に示す。

集約・撤去の対象となりうる橋梁は、「周辺道路網の整備や土地利用の変化等に伴い、交通量（利用者）が著しく減少している橋梁」や「老朽化等に伴い通行規制を実施している橋梁」等が挙げられる。

こうした橋梁について、老朽化（Ⅳ・Ⅲ判定）、第三者被害リスクの顕在化、桁下管理者の要請（河積阻害の解消）等がきっかけとなり、施設管理者として、対策費用、第三者被害リスク、迂回路の状況、また、利用者・住民との合意形成状況等を踏まえ、集約・撤去の可否を判断している。

●どのような橋梁が集約・撤去の対象となっているか



※その他、利用者・住民との合意形成状況や「歴史的価値を有する橋梁か否か」、「地域のシンボルとして保存すべき橋梁か否か」等の固有の特性に応じた判断が必要な場合がある。

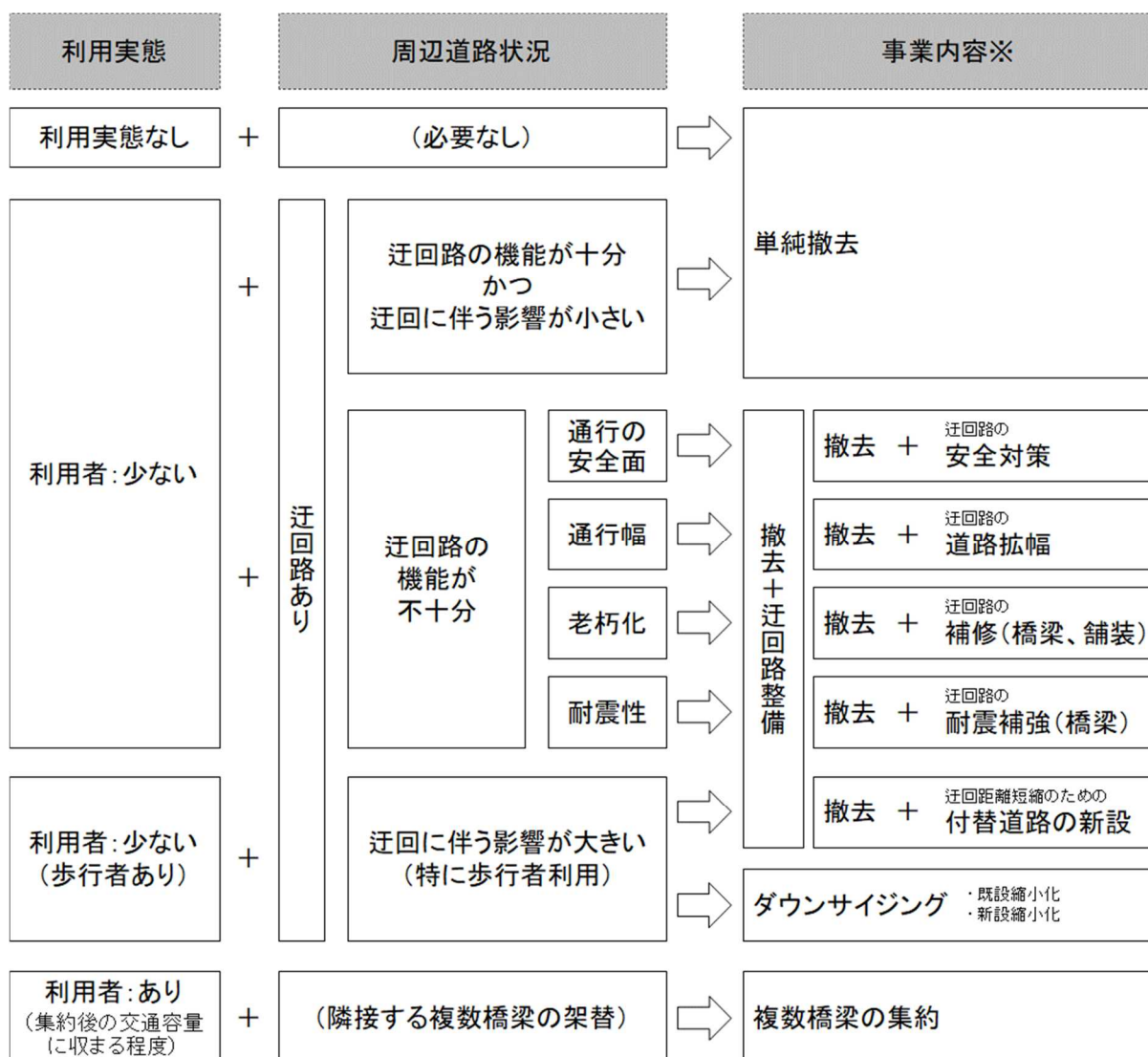
図 3-1 集約・撤去の対象事例

(参考) 事業内容の選択事例

紹介した取組事例をもとに「どのような条件のときに、どのような事業内容を選択しているか」について体系的に整理したものを以下に示す。

集約・撤去の事業内容は、「単純撤去」、「撤去＋迂回路整備」、「ダウンサイジング（既設縮小化）」、「ダウンサイジング（新設縮小化）」、「複数橋梁の集約」等が挙げられ、当該橋梁の利用実態、周辺道路状況、利用者・住民との合意形成状況を踏まえて選択している。

●どのような条件のときにどのような事業内容を選択しているか



※事業内容は、利用者・住民との合意形成を進める中で方針変更したケースもある（例：「単純撤去」という方針で合意形成を図る過程において、地元からの要望を受けて「ダウンサイジング」や「撤去＋迂回路整備」に方針変更等）。

図 3-2 利用実態、周辺道路状況に応じた事業内容の選択事例

4. 集約・撤去を進めるうえでの検討項目・留意事項

4.1 主な検討項目

集約・撤去を進めるうえで、取組事例においては主に以下に示す項目について検討がなされている。

表 4-1 集約・撤去を進めるうえでの主な検討項目（検討事例）

検討段階	主な検討項目
計画・調整段階	利用状況の把握
	迂回距離（隣接橋梁との距離等）、迂回時間の把握
	集約・撤去対象候補の抽出
	集約・撤去実施時期の設定
	概算費用及びコスト効果の算出
	長寿命化修繕計画への反映
利用者・住民との合意形成	説明会等の開催による利用者・住民との合意形成
関係機関との協議	交差物件の管理者（鉄道事業者、道路管理者、河川管理者等）との協議
	占用物件の管理者との協議

なお、次頁以降について、主な検討項目ごとに□枠内に「取組事例の多くが検討・実施している事項」、□枠の下に参考事例、事例から得られた留意事項等を記載している。

4.2 計画・調整段階

(1) 利用状況の把握

路線の位置付け等を踏まえた管理橋梁の利用状況の評価・整理。

<参考事例 1>

- 管理橋梁の利用状況について、全管理橋梁に対して定量的な交通量を把握することは困難であるため、表 4-2 に示すように路線の位置付け等を踏まえ「多い」、「比較的多い」、「比較的小さい」、「少ない」等、定性的な評価を実施している。

表 4-2 利用状況の評価・整理事例

交通量区分	定義内容	細別方法
交通量が多い	・利用者が非常に多い道路 (農業用道路除く)	・〇〇地域内の市街地エリアに該当する 1 級・2 級市道の橋梁
交通量が比較的多い	・生活道路および物流道路として利用が比較的多い道路	・〇〇市の各地域拠点の市街地エリアに該当する 1 級・2 級市道の橋梁 ・都市内連携軸(広域農道等)上の橋梁 ・〇〇スマート IC ランプ上の橋梁
交通量がある程度見込まれる もしくは地域上の重要橋梁	・地域住民のための生活道路 ・地域連携または交流上の重要道路	・地域内交流軸上の橋梁 ・上記以外の 1 級・2 級市道上の橋梁 ・〇〇地域内の市街地エリアのその他市道の橋梁(農業用道路除く)
交通量が比較的小さい	・上記以外で生活道路として使われている道路	・1・2 級市道以外で生活道路として使われている道路上の橋梁
交通量が少ない (林業用・農業用道路)	・農耕地もしくは森林に行くための道路	・農耕地もしくは森林に行くための道路上の橋梁

<参考事例 2>

- 迂回路の有無、迂回距離等により、集約・撤去の対象候補を絞ったうえで、利用状況を整理している事例もある。

(2) 迂回距離（隣接橋梁との距離等）の把握

管理橋梁について、当該橋梁が撤去された場合の迂回距離（隣接橋梁との距離等）、迂回時間の把握・整理。

<参考事例1>

- ・ 迂回距離について、救急車が消防署から救急現場に到達する時間に着目して閾値を設定している。
- ・ 具体的には、図 4-1 に示すように近隣の消防署を起点に、該当橋梁を通過して車両進行方向の最も近い交差点(分岐点)までの距離と比較し、その時間差が3分以内（現場到着時間10分以内＝平均到達時間7分＋3分以内）であれば救命の可能性が高いと推定し、集約・撤去の候補とする閾値を「迂回距離 2 km未満」に設定している。

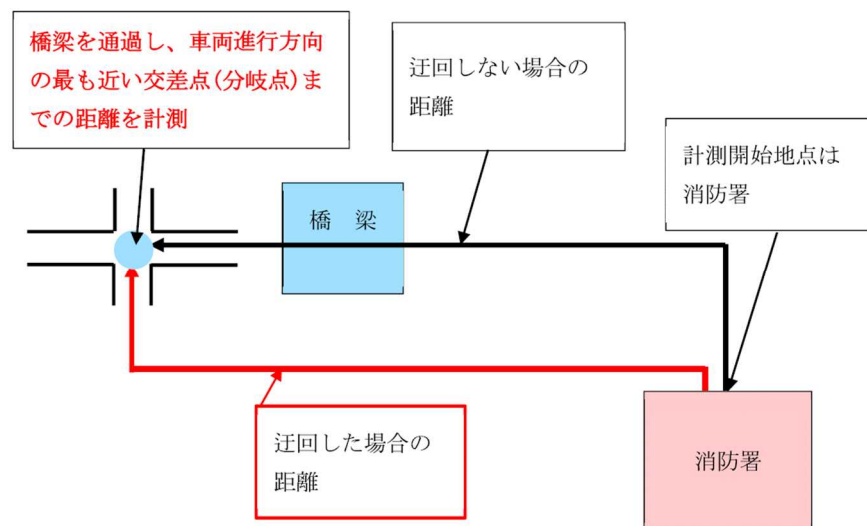


図 4-1 消防署からの迂回距離計測事例

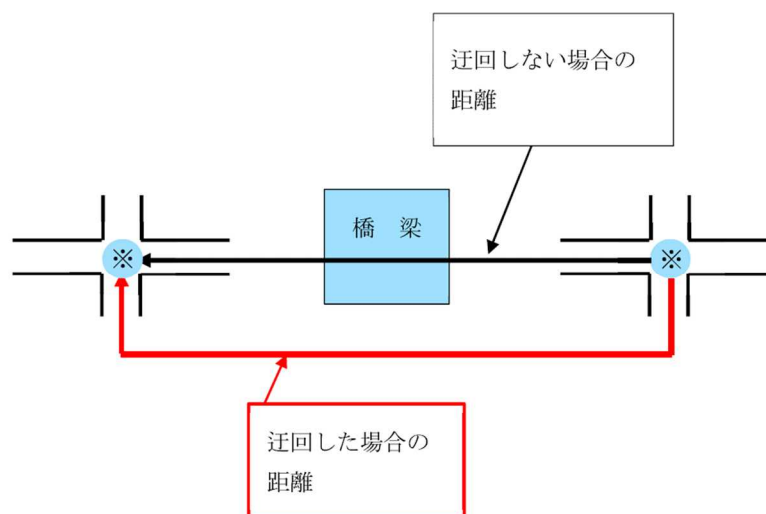


図 4-2 橋梁周辺道路の迂回距離計測事例

＜参考事例 2＞

- ・ 管理橋梁の緯度・経度データをもとに GIS 機能を用いて橋梁間が 30m 以内の橋梁を機械的に抽出し、図 4-3 に示すように橋梁間の位置関係等の状況から集約・撤去が不可能なものを排除することで、対象候補を抽出している。



国土地理院地図（標準地図）を加工して作成

図 4-3 橋梁間の位置関係から集約・撤去が不可能と判断している事例

(4) 集約・撤去対象候補の抽出

管理橋梁全体から集約・撤去の対象候補を抽出する指標、基準（方針）の設定、対象候補の抽出。

<参考事例1>

- ・ 集約・撤去対象候補について、図 4-4 に示す「対象橋梁選定フロー」を設定して抽出している。

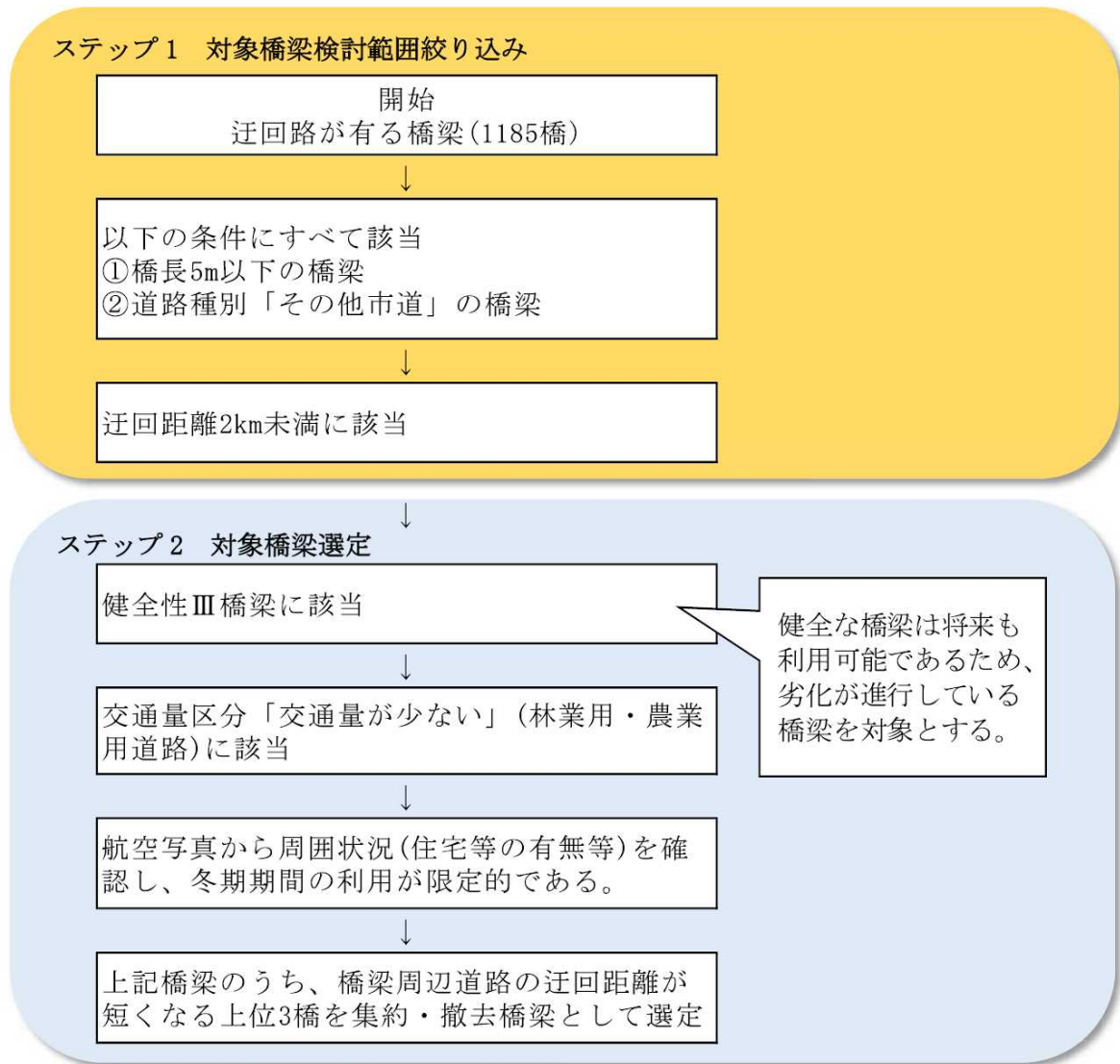


図 4-4 対象橋梁選定フロー事例

＜参考事例 2＞

- ・ 図 4-5 に示す「架替橋梁選定フロー」に基づき、健全度がⅢ判定・Ⅳ判定の全橋梁に対し、修繕、架替、撤去等の検討を実施している。
- ・ 具体的には「主構造に損傷があり大規模な修繕が必要な橋梁」、「耐震対策が未実施」、「機能改良が必要な橋梁」、「橋の仕様・機能の変更が困難な橋梁」全てに該当する橋梁に対して架替を検討しており、重要な橋梁は架替となり、重要な橋梁に該当しない場合は、「橋梁の必要性判定」により撤去を検討している。
- ・ 「橋梁の必要性判定」は、個々の橋梁ごとに交通量、通学路指定の有無、迂回距離等を総合的に勘案して評価している。

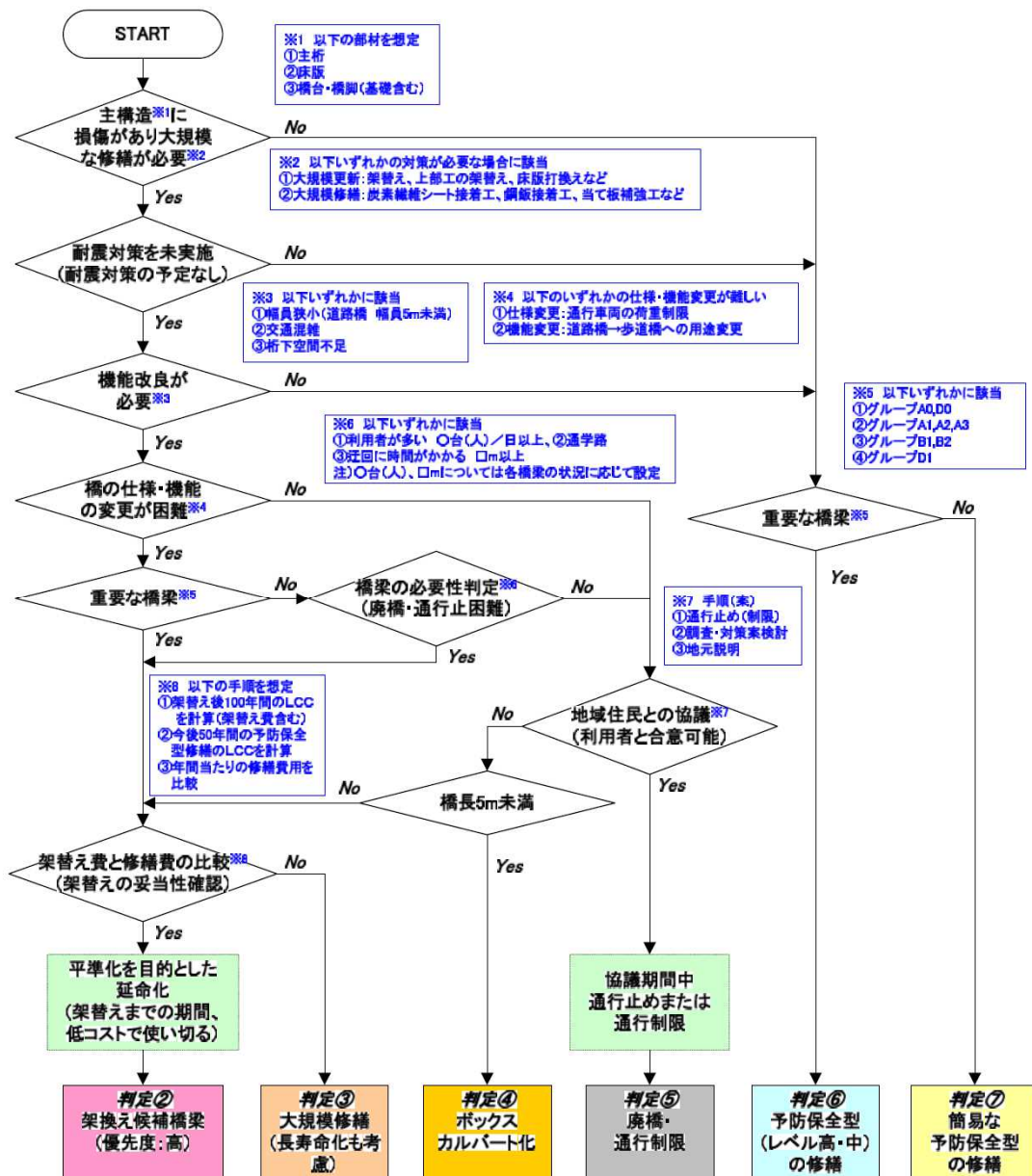


図 4-5 架替橋梁選定フロー事例

＜参考事例 3＞

- ・ 橋梁間が 30m 以内の橋梁を機械的に抽出し、図 4-6 に示すように橋梁間の位置関係等の状況から集約・撤去が不可能なものを排除することで「集約・撤去の可能性がある橋梁」を抽出している。
- ・ 上記で抽出した橋梁および、民家が移転し現在は橋梁が利用されていない橋梁に対し、個々の橋梁ごとに重要度や立地条件等を机上により評価し、「◎集約・撤去できる可能性が高い」、「○集約・撤去できる可能性がある（条件付）」、「△集約・撤去は難しい」の 3 つに分類することで対象候補を抽出している。



国土地理院地図（標準地図）を加工して作成

図 4-6 橋梁間の位置関係から集約・撤去が不可能と判断している事例（再掲）

＜参考事例 4＞

- ・ 「①管理上リスクが高い（第三者被害が生じる可能性がある）橋梁」を抽出し、そのうち「②交通需要が極めて少なく近隣に迂回路がある橋梁」を対象として選定している。

＜参考事例 5＞

- ・ 地域性や利用形態等を考慮に入れ、近隣に橋梁があり集約が可能な橋梁（便利橋）、潜水橋、将来的に断面縮小し暗渠化を図る避溢橋、迂回路がある橋梁、または、対岸が行き止まりである橋梁等を条件として選定している。

<参考事例 6>

- ・ 集約化・撤去の対象候補を選定するための基準として図 4-7 に示すフロー図を作成し、「富士見町版 PEST 分析」に基づき対象候補を選定する考え方を整理している。
- ・ 「富士見町版 PEST 分析」は、表 4-3 に示す 18 項目で評価することとしており、すべての項目に対して 1~4 点をつけ、最大 72 点を 100 点満点に換算して評価している。
- ・ 「富士見町版 PEST 分析」の結果、80 点以上のものを「機能集約化の可能性が高い橋梁」、70 点以上のものを「機能集約化の可能性がやや高い橋梁」と評価し、これらを集約化・撤去の対象候補として抽出している。
- ・ 評価項目は直営で定めているが、評価項目設定時に地元住民と意見交換を行っている。特に「⑪迂回路の有無（車両の場合）」、「⑫通学路迂回（歩行者・自転車含む）」、「⑬ゴミステーション迂回」などは生活に関わる部分のため、住民に対する許容範囲の聞き取りや、実際に現地で確認を重ねるなどして閾値を設定している。

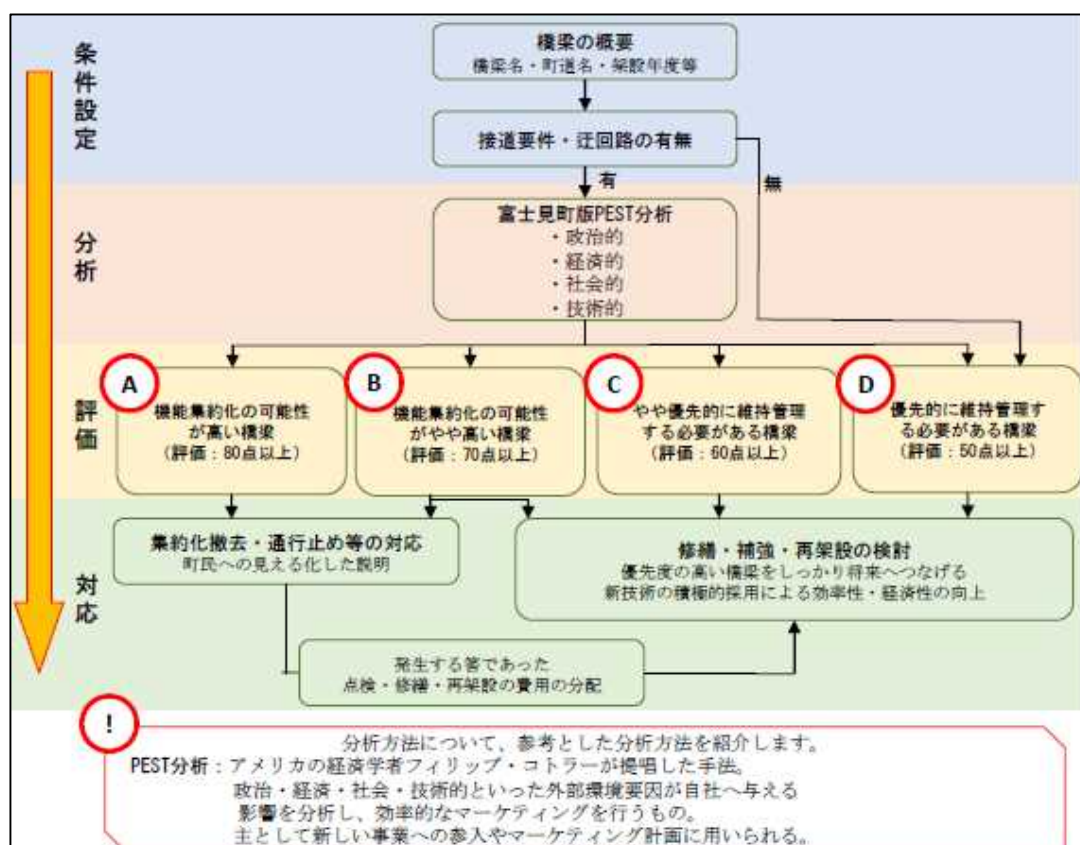


図 4-7 対象橋梁選定フロー事例

表 4-3 富士見町版 PEST 分析の分析項目

	評価項目	集約の可能性低い		集約の可能性高い	
		1	2	3	4
①	町としての重要度	高い	やや高い	やや低い	低い
②	接道要件	必須	—	—	不要
③	補助金（率）有無	ない	—	—	ある
④	点検費用概算	200万以下	100万以下	300万未満	300万以上
⑤	補修費用 (上段)JR,NEXCO基準 (中段)一般橋梁基準：橋長15m未満 (下段)一般橋梁基準：橋長15m以上	300万以下 100万以下 250万以下	1000万以下 300万以下 500万以下	1億未満 500万未満 1000万未満	1億以上 500万以上 1000万以上
⑥	再架設費用 (上段)JR,NEXCO基準 (中段)一般橋梁基準：橋長15m未満 (下段)一般橋梁基準：橋長15m以上	1000万以下 300万以下 500万以下	5000万以下 500万以下 1000万以下	1億未満 1000万未満 5000万未満	1億以上 1000万以上 5000万以上
⑦	通行量（町道階級で評価）	1級町道	2級町道	3級(その他)町道	特定の人のみ利用
⑧	人命に関わるリスク	ない	—	—	ある
⑨	社会的障害発生リスク	ない	—	—	ある
⑩	緊急車両通行の有無	頻繁に通る	たまに通る	場合により通る	通らないor通行不可
⑪	迂回路の有無（車両の場合）	2km以内	1.5km以内	1km以内	500m以内
⑫	通学路迂回（歩行者・自転車含む）	1km以内	500m以内	300m以内	関係がない
⑬	ゴミステーション迂回	半径250m以内	半径200m以内	半径150m以内	半径100m以内
⑭	地域重要度	高い	やや高い	やや低い	低い
⑮	橋梁年齢	10年以下	20年以上	35年以上	50年以上
⑯	点検結果	I	II	III	IV
⑰	補修履歴	1年以内に補修	5年以内に補修	10年以内に補修	補修していない
⑱	作業の難易度	困難	やや困難	やや簡易	簡易

P	政治的	S	社会的
E	経済的	T	技術的

(3) 集約・撤去実施時期の設定

抽出した集約・撤去の対象候補に対して、現状の健全度、利用者・住民との合意形成期間等も考慮した概ねの実施時期の計画。

<参考事例 1>

- ・ 現状の健全度が比較的健全な橋梁であっても跨線橋や高速道路を跨ぐ跨道橋等、今後の管理負担（点検費や補修費）が大きくなることが想定される橋梁については、早期に集約・撤去を実施するように計画している事例もある。

<参考事例 2>

- ・ 集約・撤去の対象候補となった橋梁は、今後修繕等は行わず経過観察を行い、図 4-8 に示すように然るべき時期に撤去を行うものとしている事例もある。

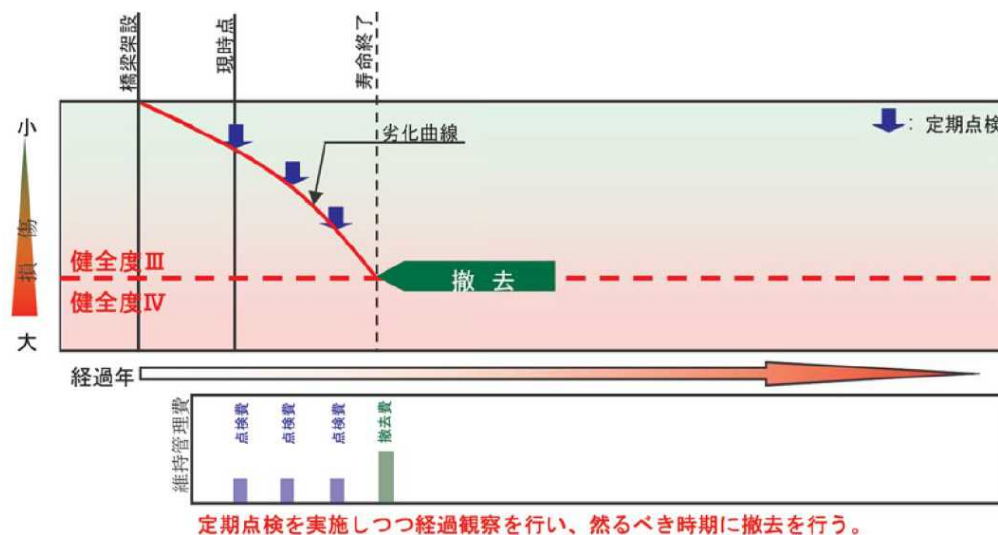


図 4-8 撤去実施時期設定事例

(4) 概算費用およびコスト効果の算出

対象橋梁に対して、集約・撤去を実施した場合と継続利用した場合（または更新を実施した場合）の概算費用の比較とコスト効果の試算。

<参考事例 1>

- ・ 管理橋梁全体から抽出した「集約・撤去の可能性のある橋梁」、「集約・撤去が可能な橋梁」に対して、集約・撤去を実行した場合にどれだけコストが削減できるかを試算している。
- ・ コスト効果の算出期間は 100 年間とし、「継続利用した場合の架替費・維持管理費」を試算している。
- ・ 維持管理費は長寿命化修繕計画の補修サイクル・単価を適用して算出し、架替費は「国総研資料第 444 号 橋梁の架替に関する調査結果（Ⅳ）」における架替単価、仮設単価をベースに実績で補正して算出している。

＜参考事例 2＞

- ・ 「現橋補修延命案」と「新橋架替案（ダウンサイジング）」についてライフサイクルコスト等を比較して事業内容を選定している。

表 4-4 「現橋補修延命案」と「新橋架替案(ダウンサイジング)」の比較事例

現橋補修延命案		人道橋への架替案																																				
概略図																																						
概算工事費	<table><tr><th>工 種</th><th>概算工事費(千円)</th></tr><tr><td>P2, P3橋脚再構築 (仮受け設備含む)</td><td>130,000</td></tr><tr><td>P1, P4橋脚補修</td><td>105,000</td></tr><tr><td>伸縮装置・防護柵・防水層取り替え、下部工補修</td><td>47,000</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>維持管理費 (100年)</td><td>813,000</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>概算工事費計</td><td>1,095,000</td></tr></table> (100%) 工事費／耐用年数 = 1,095,000 (千円)/100年 = 10,950 (千円)/年	工 種	概算工事費(千円)	P2, P3橋脚再構築 (仮受け設備含む)	130,000	P1, P4橋脚補修	105,000	伸縮装置・防護柵・防水層取り替え、下部工補修	47,000					維持管理費 (100年)	813,000			概算工事費計	1,095,000	<table><tr><th>工 種</th><th>概算工事費(千円)</th></tr><tr><td>新橋架設 (上下部工、護岸工、道路工切り替え)</td><td>452,000</td></tr><tr><td>現橋トラス桁撤去</td><td>94,000</td></tr><tr><td>現橋下部工撤去</td><td>346,000</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>維持管理費 (100年)</td><td>101,000</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>概算工事費計</td><td>993,000</td></tr></table> (91%) 工事費／耐用年数 = 993,000 (千円)/100年 = 9,930 (千円)/年	工 種	概算工事費(千円)	新橋架設 (上下部工、護岸工、道路工切り替え)	452,000	現橋トラス桁撤去	94,000	現橋下部工撤去	346,000					維持管理費 (100年)	101,000			概算工事費計	993,000
	工 種	概算工事費(千円)																																				
P2, P3橋脚再構築 (仮受け設備含む)	130,000																																					
P1, P4橋脚補修	105,000																																					
伸縮装置・防護柵・防水層取り替え、下部工補修	47,000																																					
維持管理費 (100年)	813,000																																					
概算工事費計	1,095,000																																					
工 種	概算工事費(千円)																																					
新橋架設 (上下部工、護岸工、道路工切り替え)	452,000																																					
現橋トラス桁撤去	94,000																																					
現橋下部工撤去	346,000																																					
維持管理費 (100年)	101,000																																					
概算工事費計	993,000																																					
検討結果	・ P2, P3橋脚は、河床洗掘の影響から根入れ不足の状態であり、また柱基部の断面欠損が著しく危険な状態にあり、橋脚の再構築が必要である。 ・ P4橋脚のコンクリートは圧縮強度や静弾性係数が著しく低いため、他の下部工も物性値が低い可能性が高く、安全性が懸念される。 ・ 初期補修後45年で床版打ち替えや塗装塗り替えなどが重複し、大規模な補修工事が必要となる。 ⇒ 投資効果が低い △	・ 新設橋梁は現橋位置に架設されるため、現橋上・下部工は撤去する。 ・ 現橋の上流側に新橋を架橋するため、迂回路は不要である。 ・ 両歩道となり、歩行者の安全性が確保される。(小中学校の通学路) ・ 現行の設計基準に対応し耐久性・耐震性に優れる。 ・ 親橋橋脚を下流橋の橋脚見通し線上に合わせるため、治水上の安全性が高い。 ⇒ 投資効果が高い ○																																				

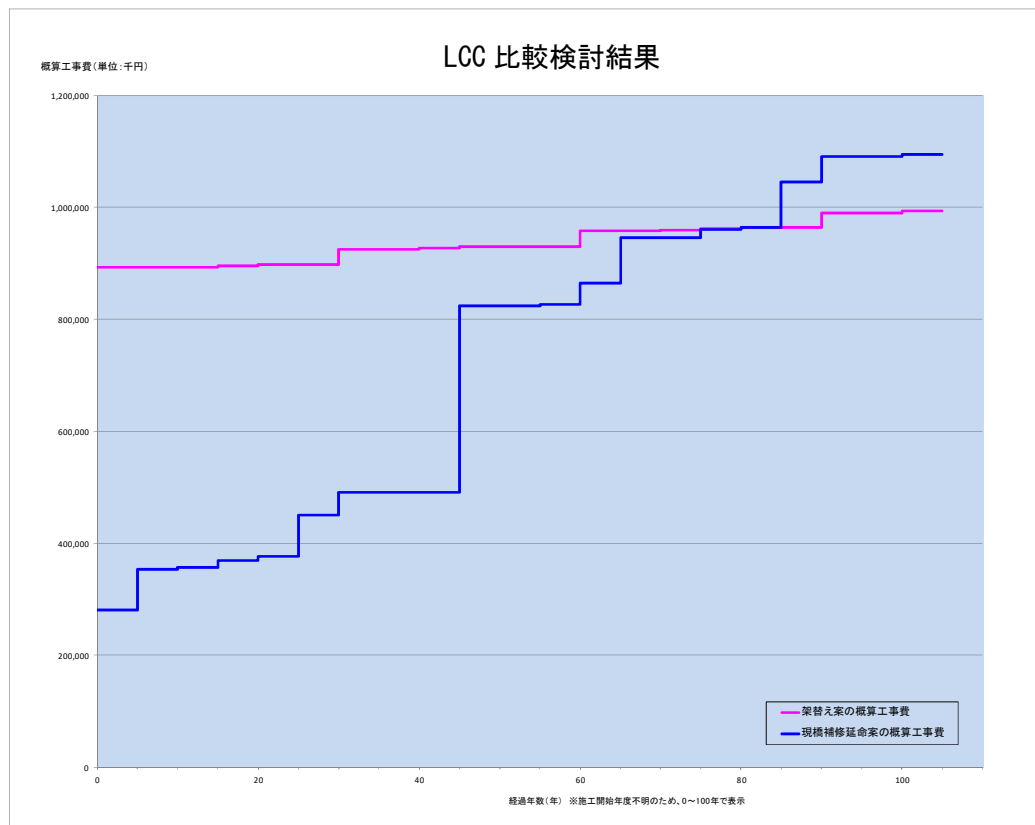


図 4-9 ライフサイクルコスト比較事例

(5) 長寿命化修繕計画への反映

検討結果をとりまとめ、長寿命化修繕計画へ反映（方針、目標、コスト効果等）。

- ・ 措置内容、実施時期を長寿命化修繕計画（個別施設計画）に反映し、橋梁名を公表することで事業を推進しやすい環境を整備している事例もある。
- ・ また、将来的に集約・撤去を実施する方針としたが、すぐに取り組めない場合は、「将来的に集約・撤去に向かう橋梁」として位置付けて、長寿命化修繕計画（個別施設計画）を策定している事例もある。

4.3 利用者・住民との合意形成

集約・撤去に至る背景、検討した経緯や事業内容について、利用者・住民に対して説明を行い、合意形成を実施。

<説明方法と対象者>

- ・ 説明方法は、一般住民を対象に説明会を開催している事例と、自治会長等に絞って説明し、その後に回覧板等で周知している事例がある。
- ・ 説明会の対象者は、地域の状況によって判断することになるが、自治会長等に相談して対象者の範囲を決めている事例もある。
- ・ 近隣に小中学校や幼稚園、保育所がある場合には、関係者、保護者にも対象を広げている事例もある。
- ・ その他、農耕地や山林に近い場合は、農林関係者、地権者を対象にしている事例もある。

<説明内容>

- ・ 説明内容は、対象橋梁の状態、利用状況、撤去した場合の迂回路、事業の必要性、今後の事業計画等を説明している事例が多い。
- ・ これに社会情勢として老朽化に伴うインフラ維持管理費の増加、逼迫した財政状況、国内外の落橋事例等も資料に盛り込んで説明している事例もある。
- ・ 河川改修事業や道路拡幅事業と一体になっている場合は、事業全体の説明の中で、橋梁の集約・撤去に関する説明を実施している。
- ・ その他、定量的な交通量や迂回距離、代替案との比較結果、学識経験者からの助言内容等を示すことで合意形成に向けて有効に働いている事例もある。

表 4-5 説明会等における主な説明内容例

	主な説明内容
対象橋梁について	・ 対象橋梁の状態（点検結果） ・ 利用状況 ・ 撤去した場合の迂回路 ・ 事業の必要性 ・ 今後の事業計画 等
社会情勢	・ 老朽化に伴うインフラ維持管理費の増加 ・ 逼迫した財政状況（人口減少に伴う税収減、高齢化に伴う社会保障費増等） ・ 国内外の落橋事例 等

<参考：説明資料例（一部抜粋）>

対象橋梁 の状況

- ・ 架設年度が古く(80年経過)、レールを利用した特殊な橋梁
- ・ 全体的に損傷が著しく
- ・ 構造的な問題(安定性、耐震性)
- ・ 根本的な補修・補強が難しい
- ・ 利用者の安全が確保できない可能性
- ・ 第三者被害の可能性
- ・ 交通量は少なく構造に与える影響が小さい
- ・ 5年程度であれば状況は大幅に変わらない

損傷状況(鋼材基礎部)

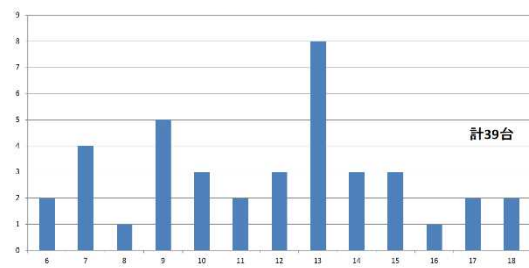


調査結果(歩行者)

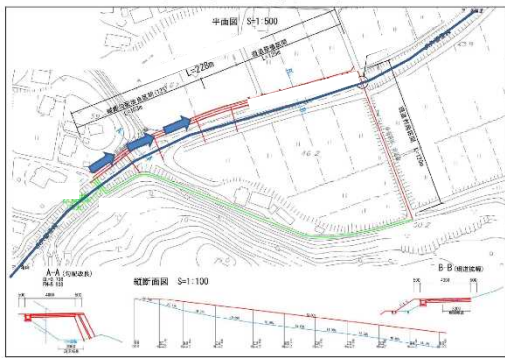


- ・ 利用者数:10人(5人往復)
- ・ 目的:ゴミステーション(6時~10時)

調査結果(車両)



迂回路整備(案)



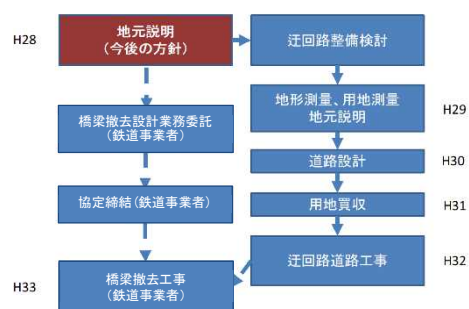
迂回路現状



インフラの取り巻く環境

- ・ 公共施設の老朽化に伴う維持管理費の増大
- ・ 少子化に伴う生産人口減少と税収の減少
- ・ 高齢化に伴う社会保障支出の増大
- ・ すべての橋梁等インフラを安全に維持管理することは不可能
- ・ 現段階から将来の道路網の安全性を確保するために長期を見据えて対策を考えていく必要がある

今後のスケジュール



<合意形成>

- ・ 説明会の参加者からの質問がなくなるまで質疑応答を実施して、全ての質問に回答することで地元との合意を得たと判断している事例もある。
- ・ 個別に説明した際に同意書に署名押印をもらっている事例もある。
- ・ 地元合意を得られるまで複数回説明会を開催している事例がある。この際、開催間隔を空けると異論が再燃しやすい傾向があるとの意見が聞かれた。

<合意形成に向けた対応・工夫事例>

- ・ 地元からの要望を踏まえた、事業内容の柔軟な変更（単純撤去⇒既設縮小化（人道橋）／単純撤去⇒撤去＋迂回路整備等）により合意に至った事例もある。
- ・ 説明会の他に、「撤去に関わる方針（案）」を公表してパブリックコメントを実施している事例もある。
- ・ 通学路に指定されている場合は、通学路の変更、安全確保に向けて PTA や学校関係者、公安委員会との現地立会等を実施している事例もある。
- ・ 説明対象者以外に利用者がいるか確認するために、合意形成後から施工までの期間、撤去を実施する旨の看板設置を行っている事例もある。

<参考：撤去を実施する旨の看板設置事例>



写真 4-1 撤去を実施する旨の看板設置事例

<参考：利用者・住民との合意形成事例>

表 4-6 利用者・住民との合意形成事例(1/3)

	事例①	事例②	事例③
合意形成プロセス・対象者	事前に地元の市議会議員と自治会長に説明し、その後、住民に対して説明会を実施（対象橋梁がある自治会住民と隣接する2自治会長の計21名が出席）	事前に行政区の区長、副区長に説明し、その後、住民に対して説明会を実施（10名程度が出席）	自治会長、農業委員、地元の議員、森林組合に対して個別に説明を実施（一般住民は対象外）
説明方法	資料を用いて説明し、その後質疑応答（終了時間を決めずに、質問が無くなるまで質疑応答を実施）	資料を用いて説明し、その後質疑応答（終了時間を決めずに、質問が無くなるまで質疑応答を実施）	資料を用いて説明し、その後質疑応答（終了時間を決めずに、質問が無くなるまで質疑応答を実施）
説明内容	・対象橋梁の現状（諸元、損傷状況、利用状況） ・利用状況（交通量調査結果） ・迂回路整備案 ・インフラを取り巻く環境、維持管理の取組みなど ・今後のスケジュール	経緯、撤去が必要な理由、計画内容、どのような工事（内容、時期）を実施するかを説明	・建造経緯と現在の状況 ・撤去の必要性 ・撤去後の代替ルート ・撤去事業の今後の計画
反対意見への対応	反対意見もあった。「全てのインフラを持ち続けることができないこと」「交通量が少ないこの橋に巨額の投資ができないこと」「撤去に伴う利便性低下への対応策」などの丁寧な対話を進めて徐々に住民の理解が広がった。交通量の定量的なデータがあったことが有効に働いた。	特に反対意見はなかった。	特に反対意見はなかった。
実施回数や時間	1回 1時間半程度	1回	1回
合意方法	説明会をもって合意という認識（全ての質問に回答することで合意）	説明会をもって合意という認識（全ての質問に回答することで合意）	後日、同意書に署名印鑑をいただいた。
その他	—	—	「跨道橋撤去にかかわる基本方針（案）」に対してインターネット及び広報で約2ヶ月間パブリックコメントを実施したが意見はなかった。

<参考：利用者・住民との合意形成事例>

表 4-7 利用者・住民との合意形成事例(2/3)

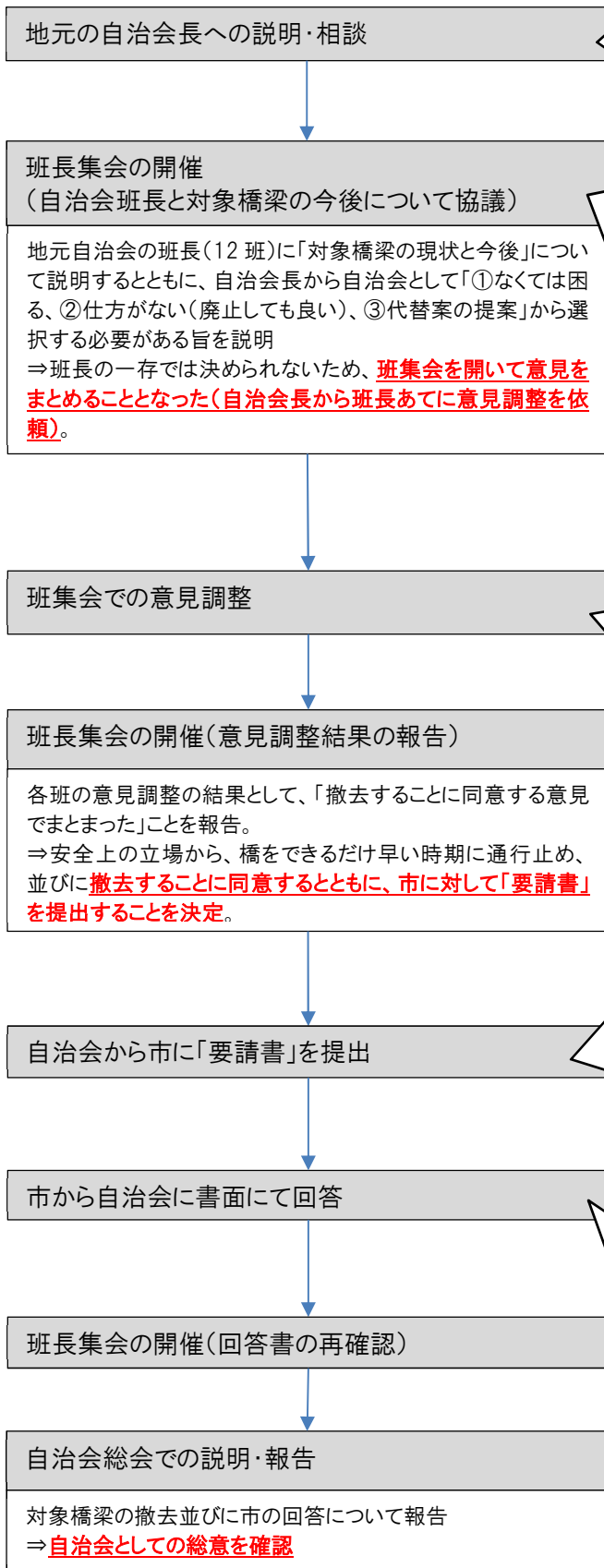
	事例④	事例⑤	事例⑥
合意形成プロセス・対象者	小学校、幼稚園、保育所の関係者、保護者、地元町内会の会長に対して説明会を実施（一般住民は対象外）	自治会長、副会長、会計、地元議員の9名程度に対して説明会を実施（一般住民は対象外） ※自治会に相談して対象者を設定	該当地区の区長会（23名）に対して説明会を実施
説明方法	パワーポイントを使って説明し、その後質疑応答（終了時間を決めずに、質問が無くなるまで質疑応答を実施）	特に資料は提供していないが、点検結果を示して危険であることを説明	資料を用いて説明し、その後質疑応答
説明内容	対象橋梁の通行止めに関する経緯の説明、現状と対策、今後のスケジュールについて	点検結果の説明 集約・撤去の方針説明	対象橋梁の概要、撤去の判断に至った背景、損傷状況、今後の維持管理費や延命には限りがあることを説明
反対意見への対応	特に反対意見はなかった。	特に反対意見はなかった。	後日、地域の団体から展望台として残してほしいという意見が1件あったが、利用状況とコスト面から説明をして納得いただいた。
実施回数や時間	1回 1時間程度	点検結果報告1回（規制の必要性を説明） 意見交換会1回（事前説明会） 方針説明会1回（集約・撤去の方針説明） 1時間半程度	1回
合意方法	説明会をもって合意という認識（全ての質問に回答することで合意）	説明会をもって合意という認識（全ての質問に回答することで合意）	説明会をもって合意という認識
その他	—	—	説明会後に対象橋梁が利用されていないことを確認するため、撤去工事まで通行止め及び撤去を実施する旨の看板を設置

<参考：利用者・住民との合意形成事例>

表 4-8 利用者・住民との合意形成事例(3/3)

	事例⑦	事例⑧	事例⑨
合意形成プロセス・対象者	事前に該当地区の区長及び関連地権者に説明し、その後、住民に対して説明会を実施（8名が出席）	事前に3地区の区長及び区長会で説明し、その後、3地区の住民に対して説明会を実施	事前に自治会長に説明後、班長集会で説明し、その後、自治会長が各班の集会上に説明に行き意見調整
説明方法	資料を用いて説明し、その後質疑応答	資料を用いて説明し、その後質疑応答	班長集会で資料を用いて説明。さらに自治会長から「①なくては困る（架替）」、「②仕方がない（廃止しても良い）」、「③代替案の提案」の中から選択する必要があることを説明。各班長から「班長の一存では決められないため、班集を開いて意見をまとめたい」という意見が出され、これを受けて自治会長が各班の集会上に説明に行き意見調整
説明内容	対象橋梁の概要、位置図、点検結果、利用頻度、今後の維持管理費や延命には限りがある旨、道路の老朽化を取り巻く状況（笹子トンネル事故、跨線橋の落下事例、NEXCOの取組み、市の取組み）、今後の方針等を説明	橋梁諸元、これまでの経緯・経過（補修履歴）、現況写真、河川占用に係る協議内容と市の方針決定までの事実を説明	・対象橋梁の現状と今後 ・対象橋梁の役割が変わった背景（土地利用の変化、周辺道路網の整備） ・利用者数 ・市の財政状況 ・費用対効果が見込めないため、架替は困難であること - 等
反対意見への対応	特に反対意見はなかった。	特に反対意見はなかった。（やむを得ず承諾）	反対意見があったが、自治会長の尽力により、各班での意見をまとめてもらい、「撤去はやむを得ない」との自治会の総意としての結論を出してもらった。反対者には、方針決定後も粘り強く何度も説得した。
実施回数や時間	1回	1地区あたり1回 別途、区長に対する現地説明を実施	班長集会での説明（複数回） その他、各班の集会上（12班）でも説明
合意方法	説明会をもって合意という認識	説明会をもって合意という認識	各班での意見調整の結果として「撤去することに同意する意見でまとまった」ことが報告され、合意に至った。 併せて、地元から要請書を受領した。
その他	説明会後に対象橋梁が利用されていないことを確認するため、撤去工事まで撤去を実施する旨の看板を設置	—	—

<参考：合意形成プロセス事例①>



<ポイント>

すぐに集会を開いても、撤去に対する同意が得られないことが想定されたため、まずは自治会長の協力のもと、地元の主だった者から意見を聴取し、理解を得ることからスタートした。

<市として伝えたこと>

- ・市の財政状況が厳しいこと。
- ・高度経済成長期に集中的に建設された橋梁が近い将来に一斉に架け替えの時期を迎えることが予想されること。
- ・対象橋梁の改修事業は費用対効果が望めないため補助事業にならないこと。
- ・将来を見据えた持続可能な財政運営を努めている中、安易に起債事業での実施はできないこと(市債残高を増加させ、償還を将来に伸ばすこととなる)。等

※その他、強い反対意見があった場合も想定し、代替案(歩道橋に架け替えする場合、補強して残す場合)の課題を説明する資料も準備していた。

<ポイント>

- ・各班集会に自治会長が説明に行き、意見調整を実施(「改修してでも残してほしい」という反対意見もあったものの、自治会長の尽力により意見をまとめていただいた)。

<自治会からの要請事項>

早い時期の通行止め、撤去に加え、以下の事項を要請

- ① 中学校の通学路を変更し、通学者に対し自転車通学の許可を中学校にお願いして頂きたい。
- ② 迂回路となる橋梁への歩道橋併設を早い時期にお願いしたい。
- ③ 対象橋梁のルートは図面上に残す措置で対応をお願いしたい。

<自治会への回答>

- ① 通学路の変更について、早急に中学校と協議を実施する。
- ② 迂回路となる橋梁への歩道橋併設については、改修と併せて今後検討していく。
- ③ 道路台帳の取扱い上、図面上に残す措置はできないものの、将来の社会情勢の劇的な変化により必要に迫られたときには、橋の架設を検討する。

<参考：合意形成プロセス事例②>

地元の自治会長、市議会議員への説明

地域の回覧板(自治会経由)で説明会開催を周知

第1回地元説明会の開催 (対象橋梁の対応方針に関する説明)

<出席者>

地元地区の住民及び隣接地区の自治会長(計21名)

<説明内容>

- ・対象橋梁の概要、損傷状況、交通量調査結果
 - ・インフラを取り巻く環境、橋梁維持管理の取組み
 - ・対象橋梁の対応方針(撤去+迂回路整備)等を説明
- ⇒**対象橋梁を撤去することについて地元住民と合意**(今後、迂回路整備計画について地元と相談しながら進めていくこととなった)。

第2回地元説明会の開催 (迂回路整備計画案の説明)

<出席者(周知方法は第1回と同様)>

地元地区の自治会長及び住民(計11名)

<説明内容>

- ・迂回路の幅員、縦断勾配等の迂回路整備計画案について説明
- ⇒撤去に伴う影響に関する意見も含め様々な意見・要望が挙がった。

第3回地元説明会の開催 (迂回路整備計画案の説明)

<出席者(周知方法は第1回と同様)>

地元地区の自治会長及び住民(計29名)

<説明内容>

- ・第2回地元説明会の意見・要望を踏まえた迂回路整備計画案について説明(要望に対する回答含む)
- ⇒迂回路整備計画案について新たな意見・要望が挙がった。

第4回地元説明会の開催 (迂回路整備計画案の説明、事業の進捗報告)

<出席者(周知方法は第1回と同様)>

地元地区の自治会長及び住民(計13名)

<説明内容>

- ・これまでの地元説明会の意見・要望を踏まえた迂回路整備計画案について説明(要望に対する回答含む)
 - ・事業の進捗報告
- ⇒**迂回路整備計画案について地元住民と合意**

<住民からの主な反対意見とその対応>

- ・「対象橋梁を渡ったところに墓地とゴミステーションがあり、撤去するとアクセスが悪くなる」という反対意見も出た。
⇒ゴミステーションを移設すること、迂回路および転回所を市が整備することを説明することで理解を得た。
- ・「いきなり撤去とは乱暴ではないか」といった批判もあった。
⇒全てのインフラを持ち続けることはできない、市全体で考えないといけない等、丁寧に対話を進めることで、徐々に理解が広がっていった。

<合意方法>

- ・同意書のような書面は交わしておらず、説明会(全ての質問に回答)をもって合意とした。

<合意が得られたポイント>

- ・迂回路整備により迂回路が確保できること、**定量的な交通量を示したことも理解が得られたポイント**となった。
- ・質問が出なくなるまで説明会を続け、この説明会で合意まで至ることが職員の決意として揺るがないようにした。

<迂回路整備計画に関する主な意見・要望とその対応>

- ・「迂回路の縦断勾配を緩くしてほしい」、「凍結に対する滑り止め対策を実施してほしい」といった要望が挙がった。
⇒縦断勾配を緩くすると用地買収面積が大きくなるため、勾配を緩くすることはできないが、凍結に対する対策として滑り止め舗装を実施する計画を説明し理解を得た。
- ・「交差点が曲がりづらいのではないか」、「一車線のため待避所が必要ではないか」といった意見も出た。
⇒交差点に隅切りを設置して曲がりづらさを解消するとともに、待避所を設置する計画を説明して理解を得た。

<合意が得られたポイント>

- ・迂回路整備計画について、計3回の地元説明会を重ねて議論し、**頂戴した全ての意見に対して丁寧に回答**したことが合意のポイントとなった。

4.4 関係機関との協議

(1) 交差物件の管理者との協議

集約・撤去の実施に向けて、交差物件の管理者（鉄道事業者、道路管理者、河川管理者等）と施工条件、工程、費用負担等について協議。

- ・ 跨線橋や跨道橋（特に高速道路を跨ぐ場合）は、交差物件の管理者との協議の結果、想定よりも工事費用が高額になっている事例や、想定よりも工程が延びている事例が多い。
- ・ また、交差物件の管理者との協議（施工条件、施工方法等）が長期化している事例もある（協議が複数年にわたり、20回を超える協議を実施している事例もある）。

＜鉄道事業者との協議に当たっての留意事項（跨線橋の場合）＞

- ・ 施工時間がき電停止時間に限定されるため、施工に長期期間を要する可能性があることに留意が必要である。
- ・ 特殊条件での施工となる場合が多く、工事費用が高額となる可能性があるとともに、鉄道事業者への委託工事となる場合が多いため、予算確保等で留意が必要である。

＜道路管理者との協議に当たっての留意事項（跨道橋の場合）＞

- ・ 交差物件の条件（特に交通量）によって、交通規制の方法、仮設、撤去工法が異なり、施工期間、工事費用に大きく影響することに留意が必要である。
- ・ 他の管理者の道路を跨ぐ場合は、交差物件の道路管理者との調整が必要で、それらを加味したスケジュールとする必要がある。

＜河川管理者との協議に当たっての留意事項（渡河橋の場合）＞

- ・ 施工期間が、非出水期に限定される場合があり、施工期間に大きく影響することに留意が必要である。
- ・ 架替を伴う場合は、既存不適格（河積阻害率等）により径間数、道路縦断の変更が生じる場合があることに留意が必要である。

(2) 占用物件管理者との協議

電気、水道等、占用物件がある場合は、それぞれの管理者と移設等について協議。

- ・ 占用物件が多い場合は、関係機関も多くなり、仮設、本設等の占用協議に時間を要する可能性があることから、協議・調整時期に留意が必要である。

(3) その他協議

- ・ 集約・撤去橋梁が通学路に指定されている場合は、学校関係者等と通学路の変更について協議を行っている事例もある。
- ・ 迂回路整備において交差点改良を伴う場合や道路拡幅を実施する場合は、接続する路線の管理者や公安委員会と協議を行っている。
- ・ 県と市の橋梁を集約する事業の場合は、県と市で基本協定を締結して事業を進めている事例もある。

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
- ※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及びそのコスト縮減効果を記載した自治体の事業

- ※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・撤去」や「新技術等の活用」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
- 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】

表一全橋梁 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（全道路管理者分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	31,529	31,169	26,779
青森県	7,041	6,997	5,752
岩手県	14,008	13,758	11,650
宮城県	12,587	12,384	10,778
秋田県	11,901	11,854	10,176
山形県	9,523	9,394	8,191
福島県	18,567	18,436	15,843
茨城県	15,065	14,981	11,797
栃木県	12,978	12,921	10,429
群馬県	15,508	15,399	12,158
埼玉県	20,495	20,412	16,405
千葉県	11,907	11,819	9,778
東京都	6,159	6,118	4,576
神奈川県	9,565	9,475	7,124
新潟県	23,231	23,082	18,829
富山県	13,068	13,007	10,305
石川県	9,450	9,397	7,770
福井県	10,053	9,998	8,535
山梨県	8,683	8,541	6,654
長野県	22,255	22,115	18,629
岐阜県	27,128	26,997	22,301
静岡県	30,589	30,436	25,305
愛知県	26,107	25,900	21,598
三重県	20,049	19,938	17,253
滋賀県	12,168	12,128	10,010
京都府	13,375	13,285	11,169
大阪府	11,442	11,400	9,902
兵庫県	30,385	30,254	25,310
奈良県	10,049	10,035	7,915
和歌山県	12,117	12,045	9,792
鳥取県	7,827	7,760	6,505
島根県	14,555	14,488	11,739
岡山県	33,355	33,220	27,898
広島県	23,535	23,475	19,407
山口県	16,009	15,928	12,977
徳島県	12,904	12,832	10,577
香川県	8,233	8,183	7,154
愛媛県	12,971	12,900	10,626
高知県	13,737	13,641	11,365
福岡県	30,536	30,328	26,395
佐賀県	13,297	13,263	11,356
長崎県	10,191	10,120	8,477
熊本県	20,177	19,998	15,788
大分県	11,339	11,242	9,285
宮崎県	9,732	9,646	8,665
鹿児島県	10,941	10,854	9,444
沖縄県	2,838	2,719	2,311
合計	729,159	724,272	602,682

表一全橋梁2 都道府県別過年度(2014~22年度)の点検結果(全道路管理者分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	31,086	13,114	13,799	4,122	51
青森県	6,996	2,849	3,418	712	17
岩手県	13,725	5,713	6,674	1,331	7
宮城県	12,376	2,020	9,071	1,277	8
秋田県	11,814	2,688	7,822	1,295	9
山形県	9,368	4,342	3,815	1,204	7
福島県	18,374	3,966	11,899	2,494	15
茨城県	14,916	4,903	9,111	849	53
栃木県	12,906	5,457	6,801	642	6
群馬県	15,310	8,410	5,759	1,134	7
埼玉県	20,365	10,667	8,765	900	33
千葉県	11,802	5,142	5,596	1,047	17
東京都	6,033	1,936	3,634	457	6
神奈川県	9,466	3,870	4,880	711	5
新潟県	23,070	8,935	10,433	3,679	23
富山県	12,996	7,184	4,380	1,424	8
石川県	9,379	5,112	3,691	571	5
福井県	9,990	4,787	4,483	717	3
山梨県	8,518	4,443	3,632	432	11
長野県	22,114	6,010	12,846	3,178	80
岐阜県	26,943	14,705	10,930	1,278	30
静岡県	30,368	10,068	18,381	1,902	17
愛知県	25,892	12,723	11,907	1,253	9
三重県	19,932	9,202	9,864	850	16
滋賀県	12,090	7,562	4,069	459	0
京都府	13,263	4,124	8,433	704	2
大阪府	11,389	6,407	4,392	586	4
兵庫県	30,213	8,015	20,677	1,520	1
奈良県	10,014	1,982	7,090	922	20
和歌山県	11,992	4,234	6,920	834	4
鳥取県	7,754	2,100	4,589	1,057	8
島根県	14,472	8,699	4,765	999	9
岡山県	33,196	22,135	8,930	2,114	17
広島県	23,411	10,384	10,636	2,387	4
山口県	15,913	4,704	9,136	2,063	10
徳島県	12,828	1,589	9,897	1,327	15
香川県	8,181	1,983	5,713	478	7
愛媛県	12,888	2,104	9,509	1,266	9
高知県	13,633	3,647	8,553	1,380	53
福岡県	30,283	17,247	11,524	1,508	4
佐賀県	13,256	7,066	5,575	613	2
長崎県	10,115	3,806	5,806	496	7
熊本県	19,990	13,148	5,587	1,227	28
大分県	11,223	1,529	8,394	1,287	13
宮崎県	9,640	5,803	3,521	315	1
鹿児島県	10,827	4,676	5,181	959	11
沖縄県	2,717	1,442	1,019	251	5
合計	723,027	302,632	361,507	58,211	677

表一 国橋梁 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（国土交通省管理分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	4,406	4,275	3,458
青森県	336	321	276
岩手県	708	595	489
宮城県	800	761	647
秋田県	646	640	526
山形県	952	904	731
福島県	881	840	687
茨城県	413	411	346
栃木県	220	218	183
群馬県	294	294	221
埼玉県	546	546	438
千葉県	424	414	335
東京都	294	294	232
神奈川県	429	429	339
新潟県	1,640	1,627	1,327
富山県	901	900	723
石川県	859	852	721
福井県	494	483	347
山梨県	401	356	260
長野県	852	833	574
岐阜県	1,056	1,052	882
静岡県	1,212	1,173	911
愛知県	1,453	1,449	1,220
三重県	1,448	1,437	1,197
滋賀県	753	753	623
京都府	835	833	705
大阪府	449	449	354
兵庫県	1,487	1,470	1,310
奈良県	576	575	492
和歌山県	688	686	556
鳥取県	796	756	612
島根県	716	700	550
岡山県	1,058	1,046	864
広島県	962	954	791
山口県	1,332	1,325	1,105
徳島県	459	443	370
香川県	476	471	402
愛媛県	905	897	702
高知県	905	843	652
福岡県	1,370	1,334	1,112
佐賀県	760	760	645
長崎県	253	249	203
熊本県	580	540	406
大分県	527	519	449
宮崎県	568	545	449
鹿児島県	567	542	453
沖縄県	431	418	333
合計	39,118	38,212	31,208

表一 国橋梁2 都道府県別過年度(2014～22年度)の点検結果(国土交通省管理分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	4,275	2,464	1,235	576	0
青森県	321	102	186	33	0
岩手県	595	191	347	57	0
宮城県	761	269	404	88	0
秋田県	640	211	371	58	0
山形県	904	326	443	135	0
福島県	840	321	440	79	0
茨城県	411	178	172	61	0
栃木県	218	84	109	25	0
群馬県	294	127	114	53	0
埼玉県	546	240	252	52	2
千葉県	414	127	194	88	5
東京都	294	63	132	96	3
神奈川県	429	101	210	115	3
新潟県	1,627	930	562	135	0
富山県	900	622	241	37	0
石川県	852	608	223	21	0
福井県	483	313	133	37	0
山梨県	356	116	148	92	0
長野県	833	330	349	144	10
岐阜県	1,052	623	333	96	0
静岡県	1,173	668	429	76	0
愛知県	1,449	832	446	171	0
三重県	1,437	838	473	126	0
滋賀県	753	497	202	54	0
京都府	833	572	206	55	0
大阪府	449	274	134	41	0
兵庫県	1,470	878	512	80	0
奈良県	575	330	197	48	0
和歌山県	686	497	169	20	0
鳥取県	756	526	189	41	0
島根県	700	519	123	58	0
岡山県	1,046	766	234	46	0
広島県	954	560	318	76	0
山口県	1,320	919	298	103	0
徳島県	443	252	111	80	0
香川県	471	396	68	7	0
愛媛県	897	683	154	60	0
高知県	843	643	154	46	0
福岡県	1,334	791	406	137	0
佐賀県	759	447	215	97	0
長崎県	249	143	73	33	0
熊本県	540	298	154	88	0
大分県	519	280	175	64	0
宮崎県	545	367	129	49	0
鹿児島県	542	330	152	60	0
沖縄県	418	330	80	8	0
合計	38,206	21,982	12,399	3,802	23

表一 高速橋梁 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（高速道路会社管理分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	1,010	993	772
青森県	219	219	179
岩手県	689	686	552
宮城県	604	602	498
秋田県	372	369	276
山形県	338	321	246
福島県	763	760	615
茨城県	546	542	508
栃木県	500	500	462
群馬県	514	509	442
埼玉県	756	745	588
千葉県	718	696	565
東京都	386	371	235
神奈川県	902	845	639
新潟県	1,106	1,087	888
富山県	483	478	350
石川県	189	189	184
福井県	381	381	323
山梨県	421	368	306
長野県	735	703	606
岐阜県	785	705	618
静岡県	881	859	739
愛知県	1,072	1,021	844
三重県	492	446	326
滋賀県	445	445	418
京都府	545	540	478
大阪府	841	841	734
兵庫県	1,305	1,303	1,047
奈良県	126	126	99
和歌山県	178	177	152
鳥取県	50	48	48
島根県	171	171	160
岡山県	730	727	606
広島県	748	748	632
山口県	545	545	454
徳島県	254	245	203
香川県	386	365	307
愛媛県	456	456	368
高知県	155	155	90
福岡県	693	693	538
佐賀県	263	263	202
長崎県	212	206	172
熊本県	362	361	319
大分県	312	312	249
宮崎県	266	264	229
鹿児島県	203	203	189
沖縄県	131	131	110
合計	24,239	23,720	19,565

表一 高速橋梁2 都道府県別過年度(2014～22年度)の点検結果(高速道路会社管理分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	993	252	591	150	0
青森県	219	35	175	9	0
岩手県	686	56	478	152	0
宮城県	602	88	449	65	0
秋田県	369	81	268	20	0
山形県	321	94	222	5	0
福島県	760	136	526	98	0
茨城県	542	158	369	15	0
栃木県	500	321	173	6	0
群馬県	509	100	379	30	0
埼玉県	745	194	504	47	0
千葉県	696	153	516	27	0
東京都	371	35	294	42	0
神奈川県	842	106	689	47	0
新潟県	1,087	309	648	130	0
富山県	478	36	313	129	0
石川県	189	46	67	76	0
福井県	381	86	193	102	0
山梨県	368	42	266	60	0
長野県	703	64	518	121	0
岐阜県	705	103	540	62	0
静岡県	859	125	722	12	0
愛知県	1,021	130	834	57	0
三重県	446	65	306	75	0
滋賀県	445	42	352	51	0
京都府	540	82	430	28	0
大阪府	841	53	658	130	0
兵庫県	1,303	256	863	184	0
奈良県	126	26	88	12	0
和歌山県	177	28	116	33	0
鳥取県	48	16	21	11	0
島根県	171	28	110	33	0
岡山県	727	140	400	187	0
広島県	748	116	407	225	0
山口県	545	59	318	168	0
徳島県	245	48	197	0	0
香川県	365	77	287	1	0
愛媛県	456	68	384	4	0
高知県	155	9	145	1	0
福岡県	693	224	409	60	0
佐賀県	263	50	193	20	0
長崎県	206	26	170	10	0
熊本県	361	113	235	13	0
大分県	312	59	232	21	0
宮崎県	264	74	181	9	0
鹿児島県	203	43	146	14	0
沖縄県	131	28	96	7	0
合計	23,717	4,480	16,478	2,759	0

表一地方橋梁 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（地方公共団体管理分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	26,113	25,901	22,549
青森県	6,486	6,457	5,297
岩手県	12,611	12,477	10,609
宮城県	11,183	11,021	9,633
秋田県	10,883	10,845	9,374
山形県	8,233	8,169	7,214
福島県	16,923	16,836	14,541
茨城県	14,106	14,028	10,943
栃木県	12,258	12,203	9,784
群馬県	14,700	14,596	11,495
埼玉県	19,193	19,121	15,379
千葉県	10,765	10,709	8,878
東京都	5,479	5,453	4,109
神奈川県	8,234	8,201	6,146
新潟県	20,485	20,368	16,614
富山県	11,684	11,629	9,232
石川県	8,402	8,356	6,865
福井県	9,178	9,134	7,865
山梨県	7,861	7,817	6,088
長野県	20,668	20,579	17,449
岐阜県	25,287	25,240	20,801
静岡県	28,496	28,404	23,655
愛知県	23,582	23,430	19,534
三重県	18,109	18,055	15,730
滋賀県	10,970	10,930	8,969
京都府	11,995	11,912	9,986
大阪府	10,152	10,110	8,814
兵庫県	27,593	27,481	22,953
奈良県	9,347	9,334	7,324
和歌山県	11,251	11,182	9,084
鳥取県	6,981	6,956	5,845
島根県	13,668	13,617	11,029
岡山県	31,567	31,447	26,428
広島県	21,825	21,773	17,984
山口県	14,132	14,058	11,418
徳島県	12,191	12,144	10,004
香川県	7,371	7,347	6,445
愛媛県	11,610	11,547	9,556
高知県	12,677	12,643	10,623
福岡県	28,473	28,301	24,745
佐賀県	12,274	12,240	10,509
長崎県	9,726	9,665	8,102
熊本県	19,235	19,097	15,063
大分県	10,500	10,411	8,587
宮崎県	8,898	8,837	7,987
鹿児島県	10,171	10,109	8,802
沖縄県	2,276	2,170	1,868
合計	665,802	662,340	551,909

表一地方橋梁2 都道府県別過年度(2014～22年度)の点検結果(地方公共団体管理分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	25,818	10,398	11,973	3,396	51
青森県	6,456	2,712	3,057	670	17
岩手県	12,444	5,466	5,849	1,122	7
宮城県	11,013	1,663	8,218	1,124	8
秋田県	10,805	2,396	7,183	1,217	9
山形県	8,143	3,922	3,150	1,064	7
福島県	16,774	3,509	10,933	2,317	15
茨城県	13,963	4,567	8,570	773	53
栃木県	12,188	5,052	6,519	611	6
群馬県	14,507	8,183	5,266	1,051	7
埼玉県	19,074	10,233	8,009	801	31
千葉県	10,692	4,862	4,886	932	12
東京都	5,368	1,838	3,208	319	3
神奈川県	8,195	3,663	3,981	549	2
新潟県	20,356	7,696	9,223	3,414	23
富山県	11,618	6,526	3,826	1,258	8
石川県	8,338	4,458	3,401	474	5
福井県	9,126	4,388	4,157	578	3
山梨県	7,794	4,285	3,218	280	11
長野県	20,578	5,616	11,979	2,913	70
岐阜県	25,186	13,979	10,057	1,120	30
静岡県	28,336	9,275	17,230	1,814	17
愛知県	23,422	11,761	10,627	1,025	9
三重県	18,049	8,299	9,085	649	16
滋賀県	10,892	7,023	3,515	354	0
京都府	11,890	3,470	7,797	621	2
大阪府	10,099	6,080	3,600	415	4
兵庫県	27,440	6,881	19,302	1,256	1
奈良県	9,313	1,626	6,805	862	20
和歌山県	11,129	3,709	6,635	781	4
鳥取県	6,950	1,558	4,379	1,005	8
島根県	13,601	8,152	4,532	908	9
岡山県	31,423	21,229	8,296	1,881	17
広島県	21,709	9,708	9,911	2,086	4
山口県	14,048	3,726	8,520	1,792	10
徳島県	12,140	1,289	9,589	1,247	15
香川県	7,345	1,510	5,358	470	7
愛媛県	11,535	1,353	8,971	1,202	9
高知県	12,635	2,995	8,254	1,333	53
福岡県	28,256	16,232	10,709	1,311	4
佐賀県	12,234	6,569	5,167	496	2
長崎県	9,660	3,637	5,563	453	7
熊本県	19,089	12,737	5,198	1,126	28
大分県	10,392	1,190	7,987	1,202	13
宮崎県	8,831	5,362	3,211	257	1
鹿児島県	10,082	4,303	4,883	885	11
沖縄県	2,168	1,084	843	236	5
合計	661,104	276,170	332,630	51,650	654

表－全トンネル 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（全道路管理者分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	515	488	398
青森県	57	57	37
岩手県	369	301	222
宮城県	145	134	118
秋田県	168	168	143
山形県	163	155	116
福島県	279	267	219
茨城県	68	66	52
栃木県	99	94	77
群馬県	131	128	86
埼玉県	115	111	69
千葉県	451	433	215
東京都	189	187	103
神奈川県	344	340	234
新潟県	407	400	317
富山県	117	117	75
石川県	147	145	98
福井県	276	265	210
山梨県	243	218	154
長野県	406	394	272
岐阜県	398	372	295
静岡県	436	423	336
愛知県	155	154	124
三重県	220	211	127
滋賀県	84	83	67
京都府	181	181	144
大阪府	124	122	83
兵庫県	415	407	285
奈良県	189	187	106
和歌山県	374	369	284
鳥取県	122	108	78
島根県	346	336	235
岡山県	257	254	197
広島県	443	434	316
山口県	280	271	200
徳島県	185	178	135
香川県	60	55	37
愛媛県	359	357	262
高知県	423	407	311
福岡県	151	150	133
佐賀県	53	53	43
長崎県	226	218	135
熊本県	310	301	234
大分県	575	567	381
宮崎県	262	244	167
鹿児島県	191	182	125
沖縄県	50	46	26
合計	11,558	11,138	8,081

表－全トンネル 2 都道府県別過年度(2014～22 年度)の点検結果（全道路管理者分）

2023 年 3 月 31 日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	485	26	276	182	1
青森県	57	1	37	19	0
岩手県	301	11	171	119	0
宮城県	134	3	62	69	0
秋田県	165	1	97	67	0
山形県	154	0	105	48	1
福島県	266	2	138	126	0
茨城県	66	0	49	17	0
栃木県	94	3	70	21	0
群馬県	124	0	47	76	1
埼玉県	111	31	57	23	0
千葉県	430	13	300	115	2
東京都	187	14	139	34	0
神奈川県	338	12	281	45	0
新潟県	399	5	214	177	3
富山県	117	0	61	55	1
石川県	145	2	97	43	3
福井県	265	7	173	85	0
山梨県	218	20	152	46	0
長野県	393	6	253	130	4
岐阜県	372	5	231	135	1
静岡県	421	8	300	112	1
愛知県	154	0	116	38	0
三重県	210	1	132	77	0
滋賀県	83	1	66	14	2
京都府	181	1	128	52	0
大阪府	122	0	97	25	0
兵庫県	404	18	312	74	0
奈良県	187	1	131	55	0
和歌山県	369	3	258	107	1
鳥取県	107	1	80	26	0
島根県	335	1	193	141	0
岡山県	253	6	158	89	0
広島県	434	11	209	212	2
山口県	271	2	129	137	3
徳島県	178	1	102	72	3
香川県	54	1	40	13	0
愛媛県	357	10	205	139	3

高知県	407	10	305	90	2
福岡県	149	14	126	9	0
佐賀県	53	1	45	7	0
長崎県	218	10	136	72	0
熊本県	301	6	221	74	0
大分県	566	11	393	162	0
宮崎県	244	11	187	46	0
鹿児島県	182	6	106	69	1
沖縄県	46	1	38	7	0
合計	11,107	298	7,223	3,551	35

表一 国トンネル 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（国土交通省管理分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	281	268	238
青森県	7	7	4
岩手県	111	72	58
宮城県	31	27	27
秋田県	29	29	27
山形県	47	46	41
福島県	57	51	39
茨城県	0	0	0
栃木県	0	0	0
群馬県	3	2	2
埼玉県	0	0	0
千葉県	26	26	22
東京都	4	3	3
神奈川県	26	26	15
新潟県	47	45	37
富山県	29	29	26
石川県	19	18	13
福井県	33	33	32
山梨県	32	15	14
長野県	31	29	21
岐阜県	39	36	30
静岡県	35	27	27
愛知県	13	13	10
三重県	42	38	31
滋賀県	10	10	8
京都府	10	10	6
大阪府	8	8	2
兵庫県	63	58	45
奈良県	7	7	5
和歌山県	78	78	78
鳥取県	49	39	30
島根県	58	52	42
岡山県	22	21	11
広島県	97	91	75
山口県	40	40	31
徳島県	34	31	24
香川県	5	4	4
愛媛県	57	57	47
高知県	78	70	58
福岡県	13	13	13
佐賀県	12	12	11
長崎県	9	8	4
熊本県	23	15	15
大分県	44	44	35
宮崎県	60	47	46
鹿児島県	15	15	12
沖縄県	20	18	16
合計	1,754	1,588	1,335

表－国トンネル 2 都道府県別過年度(2014～22 年度)の点検結果（国土交通省管理分）

2023 年 3 月 31 日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	268	23	161	84	0
青森県	7	0	5	2	0
岩手県	72	6	44	22	0
宮城県	27	1	14	12	0
秋田県	29	0	18	11	0
山形県	46	0	28	18	0
福島県	51	1	29	21	0
茨城県	0	0	0	0	0
栃木県	0	0	0	0	0
群馬県	2	0	2	0	0
埼玉県	0	0	0	0	0
千葉県	26	1	16	9	0
東京都	3	1	2	0	0
神奈川県	26	0	21	5	0
新潟県	45	1	21	23	0
富山県	29	0	17	12	0
石川県	18	1	12	5	0
福井県	33	0	22	11	0
山梨県	15	0	7	8	0
長野県	29	0	20	9	0
岐阜県	36	2	21	13	0
静岡県	27	0	17	10	0
愛知県	13	0	11	2	0
三重県	38	0	36	2	0
滋賀県	10	0	8	2	0
京都府	10	0	9	1	0
大阪府	8	0	7	1	0
兵庫県	58	0	49	9	0
奈良県	7	0	4	3	0
和歌山県	78	1	60	17	0
鳥取県	39	1	31	7	0
島根県	52	0	41	11	0
岡山県	21	2	16	3	0
広島県	91	0	62	29	0
山口県	40	0	28	12	0
徳島県	31	0	19	12	0
香川県	4	0	4	0	0
愛媛県	57	2	42	13	0

高知県	70	3	57	10	0
福岡県	13	0	9	4	0
佐賀県	12	0	12	0	0
長崎県	8	1	6	1	0
熊本県	15	0	12	3	0
大分県	44	0	39	5	0
宮崎県	47	2	42	3	0
鹿児島県	15	1	10	4	0
沖縄県	18	0	15	3	0
合計	1,588	50	1,106	432	0

表－高速トンネル 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（高速道路会社管理分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	63	55	49
青森県	6	6	4
岩手県	29	29	20
宮城県	4	4	4
秋田県	20	20	18
山形県	40	33	26
福島県	29	27	21
茨城県	34	34	30
栃木県	14	14	12
群馬県	25	25	18
埼玉県	52	52	38
千葉県	54	37	24
東京都	77	77	51
神奈川県	91	89	85
新潟県	91	89	81
富山県	14	14	10
石川県	6	6	6
福井県	56	56	37
山梨県	36	32	26
長野県	76	76	65
岐阜県	118	101	82
静岡県	94	90	80
愛知県	44	44	41
三重県	28	24	20
滋賀県	18	18	16
京都府	42	42	27
大阪府	55	53	32
兵庫県	144	144	118
奈良県	4	4	4
和歌山県	24	24	24
鳥取県	12	10	10
島根県	32	32	30
岡山県	99	98	86
広島県	99	99	77
山口県	72	72	62
徳島県	27	23	17
香川県	20	16	16
愛媛県	72	72	56
高知県	48	48	35
福岡県	28	28	23
佐賀県	16	16	10
長崎県	20	17	10
熊本県	53	53	50
大分県	46	46	37
宮崎県	19	19	14
鹿児島県	11	11	8
沖縄県	2	2	2
合計	2,064	1,981	1,612

表一高速トンネル 2 都道府県別過年度(2014～22 年度)の点検結果 (高速道路会社管理分)
2023 年 3 月 31 日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	55	2	21	32	0
青森県	6	0	4	2	0
岩手県	29	0	14	15	0
宮城県	4	0	3	1	0
秋田県	20	0	13	7	0
山形県	33	0	23	10	0
福島県	27	0	22	5	0
茨城県	34	0	27	7	0
栃木県	14	2	12	0	0
群馬県	25	0	15	10	0
埼玉県	52	30	20	2	0
千葉県	37	2	29	6	0
東京都	77	10	60	7	0
神奈川県	89	5	77	7	0
新潟県	89	4	79	6	0
富山県	14	0	14	0	0
石川県	6	0	3	3	0
福井県	56	1	51	4	0
山梨県	32	0	28	4	0
長野県	76	0	52	24	0
岐阜県	101	3	87	11	0
静岡県	90	2	75	13	0
愛知県	44	0	43	1	0
三重県	24	0	24	0	0
滋賀県	18	0	12	6	0
京都府	42	0	29	13	0
大阪府	53	0	43	10	0
兵庫県	144	9	119	16	0
奈良県	4	0	4	0	0
和歌山県	24	0	18	6	0
鳥取県	10	0	7	3	0
島根県	32	0	19	13	0
岡山県	98	3	52	43	0
広島県	99	0	19	80	0
山口県	72	0	20	52	0
徳島県	23	0	20	3	0
香川県	16	0	14	2	0
愛媛県	72	4	58	10	0

高知県	48	0	42	6	0
福岡県	28	4	24	0	0
佐賀県	16	0	13	3	0
長崎県	17	1	12	4	0
熊本県	53	2	45	6	0
大分県	46	9	37	0	0
宮崎県	19	1	16	2	0
鹿児島県	11	0	11	0	0
沖縄県	2	0	2	0	0
合計	1,981	94	1,432	455	0

表一地方トンネル 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（地方公共団体管理分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	171	165	111
青森県	44	44	29
岩手県	229	200	144
宮城県	110	103	87
秋田県	119	119	98
山形県	76	76	49
福島県	193	189	159
茨城県	34	32	22
栃木県	85	80	65
群馬県	103	101	66
埼玉県	63	59	31
千葉県	371	370	169
東京都	108	107	49
神奈川県	227	225	134
新潟県	269	266	199
富山県	74	74	39
石川県	122	121	79
福井県	187	176	141
山梨県	175	171	114
長野県	299	289	186
岐阜県	241	235	183
静岡県	307	306	229
愛知県	98	97	73
三重県	150	149	76
滋賀県	56	55	43
京都府	129	129	111
大阪府	61	61	49
兵庫県	208	205	122
奈良県	178	176	97
和歌山県	272	267	182
鳥取県	61	59	38
島根県	256	252	163
岡山県	136	135	100
広島県	247	244	164
山口県	168	159	107
徳島県	124	124	94
香川県	35	35	17
愛媛県	230	228	159
高知県	297	289	218
福岡県	110	109	97
佐賀県	25	25	22
長崎県	197	193	121
熊本県	234	233	169
大分県	485	477	309
宮崎県	183	178	107
鹿児島県	165	156	105
沖縄県	28	26	8
合計	7,740	7,569	5,134

表一地方トンネル 2 都道府県別過年度(2014～22 年度)の点検結果 (地方公共団体管理分)
2023 年 3 月 31 日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	162	1	94	66	1
青森県	44	1	28	15	0
岩手県	200	5	113	82	0
宮城県	103	2	45	56	0
秋田県	116	1	66	49	0
山形県	75	0	54	20	1
福島県	188	1	87	100	0
茨城県	32	0	22	10	0
栃木県	80	1	58	21	0
群馬県	97	0	30	66	1
埼玉県	59	1	37	21	0
千葉県	367	10	255	100	2
東京都	107	3	77	27	0
神奈川県	223	7	183	33	0
新潟県	265	0	114	148	3
富山県	74	0	30	43	1
石川県	121	1	82	35	3
福井県	176	6	100	70	0
山梨県	171	20	117	34	0
長野県	288	6	181	97	4
岐阜県	235	0	123	111	1
静岡県	304	6	208	89	1
愛知県	97	0	62	35	0
三重県	148	1	72	75	0
滋賀県	55	1	46	6	2
京都府	129	1	90	38	0
大阪府	61	0	47	14	0
兵庫県	202	9	144	49	0
奈良県	176	1	123	52	0
和歌山県	267	2	180	84	1
鳥取県	58	0	42	16	0
島根県	251	1	133	117	0
岡山県	134	1	90	43	0
広島県	244	11	128	103	2
山口県	159	2	81	73	3
徳島県	124	1	63	57	3
香川県	34	1	22	11	0
愛媛県	228	4	105	116	3

高知県	289	7	206	74	2
福岡県	108	10	93	5	0
佐賀県	25	1	20	4	0
長崎県	193	8	118	67	0
熊本県	233	4	164	65	0
大分県	476	2	317	157	0
宮崎県	178	8	129	41	0
鹿児島県	156	5	85	65	1
沖縄県	26	1	21	4	0
合計	7,538	154	4,685	2,664	35

表一全附属物等 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（全道路管理者分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	3,040	2,985	2,345
青森県	347	337	254
岩手県	641	592	430
宮城県	561	553	472
秋田県	511	499	411
山形県	560	537	417
福島県	931	906	602
茨城県	733	726	532
栃木県	694	680	516
群馬県	621	616	530
埼玉県	1,661	1,603	1,404
千葉県	1,986	1,850	1,496
東京都	2,445	2,419	1,993
神奈川県	2,083	2,003	1,573
新潟県	1,417	1,408	1,015
富山県	774	769	555
石川県	456	455	372
福井県	496	489	320
山梨県	481	470	298
長野県	951	942	664
岐阜県	1,340	1,318	967
静岡県	1,448	1,365	1,159
愛知県	2,980	2,912	2,319
三重県	826	769	594
滋賀県	445	438	317
京都府	616	610	499
大阪府	2,987	2,966	2,488
兵庫県	2,133	2,111	1,570
奈良県	402	401	345
和歌山県	325	324	203
鳥取県	273	262	242
島根県	369	365	296
岡山県	761	760	625
広島県	849	846	710
山口県	622	621	520
徳島県	412	408	325
香川県	442	436	309
愛媛県	573	569	452
高知県	419	386	290
福岡県	1,120	1,112	919
佐賀県	255	254	174
長崎県	219	219	197
熊本県	373	363	273
大分県	357	354	237
宮崎県	403	400	301
鹿児島県	328	307	187
沖縄県	226	217	137
合計	42,892	41,932	32,854

表一全附属物等 2 都道府県別過年度(2014~22 年度)の点検結果(全道路管理者分)

2023 年 3 月 31 日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	2,975	1,125	1,483	367	0
青森県	337	57	234	46	0
岩手県	589	169	314	106	0
宮城県	551	187	268	96	0
秋田県	499	100	302	97	0
山形県	537	148	329	60	0
福島県	904	166	501	237	0
茨城県	724	280	351	88	5
栃木県	679	242	393	44	0
群馬県	615	170	369	76	0
埼玉県	1,593	637	677	278	1
千葉県	1,847	1,088	609	148	2
東京都	2,410	1,021	1,064	323	2
神奈川県	1,985	737	952	296	0
新潟県	1,408	375	581	451	1
富山県	769	105	466	198	0
石川県	455	106	245	104	0
福井県	488	130	250	108	0
山梨県	435	142	254	39	0
長野県	940	244	498	196	2
岐阜県	1,313	314	794	205	0
静岡県	1,364	479	782	103	0
愛知県	2,907	1,429	1,330	148	0
三重県	769	306	425	37	1
滋賀県	438	162	253	23	0
京都府	610	268	297	45	0
大阪府	2,966	1,127	1,706	130	3
兵庫県	2,111	765	1,125	221	0
奈良県	401	127	188	86	0
和歌山県	322	98	198	26	0
鳥取県	262	97	134	31	0
島根県	365	131	183	51	0
岡山県	760	299	379	81	1
広島県	846	293	440	113	0
山口県	620	207	289	124	0
徳島県	408	114	231	63	0
香川県	435	112	284	39	0
愛媛県	569	178	313	78	0

高知県	386	71	284	31	0
福岡県	1, 110	583	413	111	3
佐賀県	254	90	135	29	0
長崎県	219	63	142	14	0
熊本県	363	140	170	53	0
大分県	354	124	192	38	0
宮崎県	399	220	147	32	0
鹿児島県	306	63	176	67	0
沖縄県	215	47	119	49	0
合計	41, 812	15, 136	21, 269	5, 386	21

表一 国附属物等 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（国土交通省管理分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	1,883	1,857	1,525
青森県	148	138	109
岩手県	265	221	152
宮城県	223	222	216
秋田県	212	200	159
山形県	233	229	176
福島県	200	189	141
茨城県	216	215	175
栃木県	149	146	116
群馬県	129	128	78
埼玉県	408	406	332
千葉県	995	979	905
東京都	489	473	367
神奈川県	314	313	279
新潟県	397	395	279
富山県	120	120	93
石川県	125	125	79
福井県	93	93	65
山梨県	91	91	79
長野県	243	238	179
岐阜県	545	544	393
静岡県	352	333	271
愛知県	701	701	522
三重県	301	295	239
滋賀県	94	93	72
京都府	184	182	139
大阪府	478	478	399
兵庫県	461	453	306
奈良県	165	165	131
和歌山県	133	133	97
鳥取県	105	96	84
島根県	164	163	132
岡山県	154	154	126
広島県	246	245	184
山口県	216	216	170
徳島県	148	145	113
香川県	185	180	138
愛媛県	264	263	226
高知県	234	203	180
福岡県	185	181	161
佐賀県	86	85	54
長崎県	68	68	60
熊本県	161	152	131
大分県	99	98	74
宮崎県	155	153	113
鹿児島県	126	105	80
沖縄県	122	120	81
合計	13,065	12,782	10,180

表一 国附属物等 2 都道府県別過年度(2014～22 年度)の点検結果 (国土交通省管理分)

2023 年 3 月 31 日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	1,855	709	920	226	0
青森県	138	15	97	26	0
岩手県	221	63	132	26	0
宮城県	222	81	91	50	0
秋田県	200	44	138	18	0
山形県	229	61	136	32	0
福島県	189	42	109	38	0
茨城県	215	13	147	55	0
栃木県	146	32	96	18	0
群馬県	128	11	104	13	0
埼玉県	406	39	187	179	1
千葉県	979	740	174	65	0
東京都	472	87	188	196	1
神奈川県	313	53	149	111	0
新潟県	395	40	165	190	0
富山県	120	28	61	31	0
石川県	125	6	77	42	0
福井県	93	37	44	12	0
山梨県	91	13	52	26	0
長野県	238	81	122	35	0
岐阜県	544	128	327	89	0
静岡県	333	63	250	20	0
愛知県	701	189	490	22	0
三重県	295	87	194	14	0
滋賀県	93	20	70	3	0
京都府	182	55	107	20	0
大阪府	478	73	377	28	0
兵庫県	453	114	277	62	0
奈良県	165	69	76	20	0
和歌山県	133	26	100	7	0
鳥取県	96	44	37	15	0
島根県	163	59	86	18	0
岡山県	154	67	77	10	0
広島県	245	134	90	21	0
山口県	216	117	86	13	0
徳島県	145	32	90	23	0
香川県	180	33	129	18	0
愛媛県	263	111	113	39	0

高知県	203	34	156	13	0
福岡県	181	58	94	29	0
佐賀県	85	25	47	13	0
長崎県	68	17	40	11	0
熊本県	152	56	79	17	0
大分県	98	21	68	9	0
宮崎県	153	85	43	25	0
鹿児島県	105	17	64	24	0
沖縄県	118	24	63	31	0
合計	12,777	3,953	6,819	2,003	2

表一 高速附属物等 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（高速道路会社管理分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	414	398	326
青森県	45	45	35
岩手県	173	170	146
宮城県	174	174	131
秋田県	101	101	81
山形県	173	154	126
福島県	249	239	184
茨城県	292	288	249
栃木県	190	190	128
群馬県	235	231	224
埼玉県	595	549	513
千葉県	539	431	375
東京都	887	881	695
神奈川県	802	733	639
新潟県	377	374	309
富山県	134	131	114
石川県	10	10	10
福井県	83	81	68
山梨県	151	142	127
長野県	279	279	231
岐阜県	206	189	176
静岡県	632	570	471
愛知県	588	531	478
三重県	275	229	182
滋賀県	238	235	209
京都府	256	255	223
大阪府	1,246	1,228	1,017
兵庫県	930	917	785
奈良県	58	58	58
和歌山県	55	54	51
鳥取県	10	10	7
島根県	71	71	62
岡山県	221	221	199
広島県	213	213	178
山口県	120	120	120
徳島県	127	127	107
香川県	91	91	68
愛媛県	143	143	119
高知県	33	33	21
福岡県	240	240	226
佐賀県	108	108	107
長崎県	45	45	44
熊本県	71	71	71
大分県	100	100	86
宮崎県	112	112	110
鹿児島県	55	55	48
沖縄県	29	29	26
合計	12,176	11,656	9,960

表一 高速附属物等 2 都道府県別過年度(2014～22 年度)の点検結果 (高速道路会社管理分)
2023 年 3 月 31 日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	398	227	161	10	0
青森県	45	12	33	0	0
岩手県	170	42	111	17	0
宮城県	174	69	101	4	0
秋田県	101	47	53	1	0
山形県	154	75	78	1	0
福島県	239	88	137	14	0
茨城県	288	223	64	1	0
栃木県	190	127	62	1	0
群馬県	231	126	102	3	0
埼玉県	548	438	95	15	0
千葉県	429	245	178	6	0
東京都	874	744	113	17	0
神奈川県	717	517	182	18	0
新潟県	374	239	118	17	0
富山県	131	47	79	5	0
石川県	10	4	3	3	0
福井県	81	58	22	1	0
山梨県	142	74	61	7	0
長野県	279	113	148	18	0
岐阜県	189	78	106	5	0
静岡県	569	366	196	7	0
愛知県	531	294	231	6	0
三重県	229	143	86	0	0
滋賀県	235	114	117	4	0
京都府	255	180	70	5	0
大阪府	1, 228	694	511	23	0
兵庫県	917	553	345	19	0
奈良県	58	48	9	1	0
和歌山県	54	17	34	3	0
鳥取県	10	6	4	0	0
島根県	71	52	19	0	0
岡山県	221	117	97	7	0
広島県	213	80	118	15	0
山口県	120	61	56	3	0
徳島県	127	73	53	1	0
香川県	91	53	38	0	0
愛媛県	143	58	84	1	0

高知県	33	13	19	1	0
福岡県	240	158	79	3	0
佐賀県	108	57	49	2	0
長崎県	45	31	14	0	0
熊本県	71	40	31	0	0
大分県	100	82	18	0	0
宮崎県	112	73	39	0	0
鹿児島県	55	31	24	0	0
沖縄県	29	11	14	4	0
合計	11, 629	6, 998	4, 362	269	0

表一 地方附属物等 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数（地方公共団体管理分）

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	743	730	494
青森県	154	154	110
岩手県	203	201	132
宮城県	164	157	125
秋田県	198	198	171
山形県	154	154	115
福島県	482	478	277
茨城県	225	223	108
栃木県	355	344	272
群馬県	257	257	228
埼玉県	658	648	559
千葉県	452	440	216
東京都	1,069	1,065	931
神奈川県	967	957	655
新潟県	643	639	427
富山県	520	518	348
石川県	321	320	283
福井県	320	315	187
山梨県	239	237	92
長野県	429	425	254
岐阜県	589	585	398
静岡県	464	462	417
愛知県	1,691	1,680	1,319
三重県	250	245	173
滋賀県	113	110	36
京都府	176	173	137
大阪府	1,263	1,260	1,072
兵庫県	742	741	479
奈良県	179	178	156
和歌山県	137	137	55
鳥取県	158	156	151
島根県	134	131	102
岡山県	386	385	300
広島県	390	388	348
山口県	286	285	230
徳島県	137	136	105
香川県	166	165	103
愛媛県	166	163	107
高知県	152	150	89
福岡県	695	691	532
佐賀県	61	61	13
長崎県	106	106	93
熊本県	141	140	71
大分県	158	156	77
宮崎県	136	135	78
鹿児島県	147	147	59
沖縄県	75	68	30
合計	17,651	17,494	12,714

表一地方附属物等 2 都道府県別過年度(2014～22 年度)の点検結果(地方公共団体管理分)
2023 年 3 月 31 日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	722	189	402	131	0
青森県	154	30	104	20	0
岩手県	198	64	71	63	0
宮城県	155	37	76	42	0
秋田県	198	9	111	78	0
山形県	154	12	115	27	0
福島県	476	36	255	185	0
茨城県	221	44	140	32	5
栃木県	343	83	235	25	0
群馬県	256	33	163	60	0
埼玉県	639	160	395	84	0
千葉県	439	103	257	77	2
東京都	1,064	190	763	110	1
神奈川県	955	167	621	167	0
新潟県	639	96	298	244	1
富山県	518	30	326	162	0
石川県	320	96	165	59	0
福井県	314	35	184	95	0
山梨県	202	55	141	6	0
長野県	423	50	228	143	2
岐阜県	580	108	361	111	0
静岡県	462	50	336	76	0
愛知県	1,675	946	609	120	0
三重県	245	76	145	23	1
滋賀県	110	28	66	16	0
京都府	173	33	120	20	0
大阪府	1,260	360	818	79	3
兵庫県	741	98	503	140	0
奈良県	178	10	103	65	0
和歌山県	135	55	64	16	0
鳥取県	156	47	93	16	0
島根県	131	20	78	33	0
岡山県	385	115	205	64	1
広島県	388	79	232	77	0
山口県	284	29	147	108	0
徳島県	136	9	88	39	0
香川県	164	26	117	21	0
愛媛県	163	9	116	38	0

高知県	150	24	109	17	0
福岡県	689	367	240	79	3
佐賀県	61	8	39	14	0
長崎県	106	15	88	3	0
熊本県	140	44	60	36	0
大分県	156	21	106	29	0
宮崎県	134	62	65	7	0
鹿児島県	146	15	88	43	0
沖縄県	68	12	42	14	0
合計	17,406	4,185	10,088	3,114	19

表2 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)(全道路管理者)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	760	743	634
青森県	196	195	176
岩手県	275	256	213
宮城県	312	297	252
秋田県	215	210	172
山形県	190	183	163
福島県	425	407	338
茨城県	486	482	401
栃木県	241	239	183
群馬県	400	394	321
埼玉県	453	453	343
千葉県	510	504	422
東京都	477	476	356
神奈川県	762	702	574
新潟県	366	361	283
富山県	208	206	163
石川県	183	181	132
福井県	85	83	76
山梨県	289	271	188
長野県	492	488	390
岐阜県	384	339	308
静岡県	612	603	506
愛知県	1,115	1,059	838
三重県	279	273	214
滋賀県	233	233	199
京都府	239	239	202
大阪府	591	588	498
兵庫県	663	661	520
奈良県	176	176	134
和歌山県	380	369	322
鳥取県	146	141	102
島根県	134	134	104
岡山県	374	374	311
広島県	801	795	632
山口県	246	246	207
徳島県	153	150	141
香川県	131	126	122
愛媛県	172	168	132
高知県	126	79	57
福岡県	748	740	594
佐賀県	129	129	103
長崎県	178	173	160
熊本県	196	180	148
大分県	227	223	195
宮崎県	212	203	189
鹿児島県	192	176	139
沖縄県	141	132	104
合計	16,303	15,840	12,961

表3 2巡目(2019～22年度)の判定区分(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)(全道路管理者分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	634	219	309	105	1
青森県	176	58	106	11	1
岩手県	213	52	134	27	0
宮城県	252	45	165	42	0
秋田県	172	28	130	14	0
山形県	163	59	90	14	0
福島県	338	74	208	56	0
茨城県	401	84	264	53	0
栃木県	183	46	130	7	0
群馬県	321	90	198	33	0
埼玉県	343	64	234	44	1
千葉県	422	103	281	36	2
東京都	356	60	236	60	0
神奈川県	574	90	405	78	1
新潟県	283	54	166	63	0
富山県	163	56	71	36	0
石川県	132	47	67	18	0
福井県	76	15	41	20	0
山梨県	188	27	145	16	0
長野県	390	34	296	60	0
岐阜県	308	102	183	23	0
静岡県	506	166	319	21	0
愛知県	838	180	586	72	0
三重県	214	48	146	20	0
滋賀県	199	39	138	22	0
京都府	202	31	161	10	0
大阪府	498	105	294	99	0
兵庫県	520	55	351	114	0
奈良県	134	31	87	16	0
和歌山県	322	134	163	25	0
鳥取県	102	54	41	7	0
島根県	104	59	41	4	0
岡山県	311	92	179	40	0
広島県	632	161	385	86	0
山口県	207	34	126	47	0
徳島県	141	19	118	4	0
香川県	122	16	101	5	0
愛媛県	132	20	107	5	0
高知県	57	10	43	4	0
福岡県	594	128	369	97	0
佐賀県	103	30	57	16	0
長崎県	160	30	114	16	0
熊本県	148	53	80	15	0
大分県	195	20	166	9	0
宮崎県	189	90	95	4	0
鹿児島県	139	33	90	16	0
沖縄県	104	34	58	12	0
合計	12,961	3,079	8,274	1,602	6

表 2-1 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)(国土交通省)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	191	177	160
青森県	24	24	21
岩手県	48	33	22
宮城県	85	72	59
秋田県	39	35	25
山形県	94	89	85
福島県	101	84	58
茨城県	54	52	46
栃木県	36	36	31
群馬県	94	94	68
埼玉県	46	46	46
千葉県	59	58	48
東京都	74	74	59
神奈川県	73	73	63
新潟県	77	75	62
富山県	42	42	33
石川県	75	75	55
福井県	14	14	14
山梨県	53	40	12
長野県	50	48	34
岐阜県	36	36	34
静岡県	76	71	59
愛知県	72	72	66
三重県	60	60	50
滋賀県	15	15	12
京都府	16	16	15
大阪府	34	34	25
兵庫県	49	48	43
奈良県	52	52	44
和歌山県	39	39	33
鳥取県	94	89	58
島根県	28	28	15
岡山県	43	43	26
広島県	183	177	148
山口県	30	30	24
徳島県	16	14	12
香川県	10	10	10
愛媛県	31	31	17
高知県	63	17	10
福岡県	60	57	43
佐賀県	16	16	9
長崎県	18	16	16
熊本県	35	23	20
大分県	20	18	16
宮崎県	32	32	24
鹿児島県	16	10	6
沖縄県	16	12	8
合計	2,489	2,307	1,844

表3-1 2巡目(2019～22年度)の判定区分(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)(国土交通省)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	160	66	77	17	0
青森県	21	5	15	1	0
岩手県	22	5	17	0	0
宮城県	59	18	32	9	0
秋田県	25	7	18	0	0
山形県	85	34	48	3	0
福島県	58	12	38	8	0
茨城県	46	20	20	6	0
栃木県	31	11	19	1	0
群馬県	68	25	29	14	0
埼玉県	46	10	33	3	0
千葉県	48	12	26	8	2
東京都	59	6	31	22	0
神奈川県	63	9	32	21	1
新潟県	62	11	39	12	0
富山県	33	25	6	2	0
石川県	55	31	22	2	0
福井県	14	6	6	2	0
山梨県	12	6	5	1	0
長野県	34	18	12	4	0
岐阜県	34	12	16	6	0
静岡県	59	25	31	3	0
愛知県	66	32	22	12	0
三重県	50	19	27	4	0
滋賀県	12	2	8	2	0
京都府	15	10	4	1	0
大阪府	25	9	14	2	0
兵庫県	43	20	20	3	0
奈良県	44	22	21	1	0
和歌山県	33	21	11	1	0
鳥取県	58	48	8	2	0
島根県	15	9	5	1	0
岡山県	26	15	9	2	0
広島県	148	55	90	3	0
山口県	24	14	9	1	0
徳島県	12	8	3	1	0
香川県	10	7	3	0	0
愛媛県	17	16	1	0	0
高知県	10	8	1	1	0
福岡県	43	15	17	11	0
佐賀県	9	2	3	4	0
長崎県	16	10	6	0	0
熊本県	20	6	9	5	0
大分県	16	9	6	1	0
宮崎県	24	17	5	2	0
鹿児島県	6	2	2	2	0
沖縄県	8	7	1	0	0
合計	1,844	757	877	207	3

表2-2 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)(高速道路会社)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	221	219	174
青森県	36	36	33
岩手県	117	115	92
宮城県	94	94	75
秋田県	83	82	65
山形県	53	52	37
福島県	111	111	81
茨城県	111	110	101
栃木県	77	77	63
群馬県	106	104	84
埼玉県	183	183	133
千葉県	155	151	123
東京都	190	189	117
神奈川県	325	271	213
新潟県	186	186	136
富山県	81	80	65
石川県	23	23	20
福井県	55	55	50
山梨県	119	114	98
長野県	133	133	120
岐阜県	206	162	149
静岡県	196	192	163
愛知県	424	373	321
三重県	91	87	66
滋賀県	101	101	90
京都府	142	142	119
大阪府	332	332	284
兵庫県	310	309	253
奈良県	36	36	20
和歌山県	27	26	17
鳥取県	5	5	5
島根県	31	31	29
岡山県	172	172	140
広島県	203	203	145
山口県	135	135	113
徳島県	35	34	34
香川県	77	73	69
愛媛県	73	73	55
高知県	27	27	14
福岡県	90	90	57
佐賀県	44	44	33
長崎県	39	37	34
熊本県	43	43	37
大分県	45	45	39
宮崎県	36	36	33
鹿児島県	43	43	41
沖縄県	45	45	34
合計	5,467	5,281	4,274

表3-2 2巡目(2019~22年度)の判定区分(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)(高速道路会社管理分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	174	17	113	44	0
青森県	33	6	26	1	0
岩手県	92	4	66	22	0
宮城県	75	4	59	12	0
秋田県	65	9	50	6	0
山形県	37	8	29	0	0
福島県	81	8	66	7	0
茨城県	101	14	84	3	0
栃木県	63	23	38	2	0
群馬県	84	6	70	8	0
埼玉県	133	23	92	18	0
千葉県	123	18	102	3	0
東京都	117	7	87	23	0
神奈川県	213	26	174	13	0
新潟県	136	32	89	15	0
富山県	65	3	35	27	0
石川県	20	1	10	9	0
福井県	50	5	27	18	0
山梨県	98	4	80	14	0
長野県	120	7	92	21	0
岐阜県	149	22	121	6	0
静岡県	163	17	142	4	0
愛知県	321	35	276	10	0
三重県	66	3	54	9	0
滋賀県	90	5	74	11	0
京都府	119	6	109	4	0
大阪府	284	1	195	88	0
兵庫県	253	26	160	67	0
奈良県	20	0	15	5	0
和歌山県	17	2	14	1	0
鳥取県	5	2	3	0	0
島根県	29	5	21	3	0
岡山県	140	3	110	27	0
広島県	145	8	85	52	0
山口県	113	4	71	38	0
徳島県	34	6	28	0	0
香川県	69	9	60	0	0
愛媛県	55	4	48	3	0
高知県	14	0	14	0	0
福岡県	57	8	44	5	0
佐賀県	33	7	21	5	0
長崎県	34	3	30	1	0
熊本県	37	6	29	2	0
大分県	39	4	34	1	0
宮崎県	33	3	30	0	0
鹿児島県	41	5	31	5	0
沖縄県	34	6	25	3	0
合計	4,274	425	3,233	616	0

表 2-3 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)(地方公共団体)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	348	347	300
青森県	136	135	122
岩手県	110	108	99
宮城県	133	131	118
秋田県	93	93	82
山形県	43	42	41
福島県	213	212	199
茨城県	321	320	254
栃木県	128	126	89
群馬県	200	196	169
埼玉県	224	224	164
千葉県	296	295	251
東京都	213	213	180
神奈川県	364	358	298
新潟県	103	100	85
富山県	85	84	65
石川県	85	83	57
福井県	16	14	12
山梨県	117	117	78
長野県	309	307	236
岐阜県	142	141	125
静岡県	340	340	284
愛知県	619	614	451
三重県	128	126	98
滋賀県	117	117	97
京都府	81	81	68
大阪府	225	222	189
兵庫県	304	304	224
奈良県	88	88	70
和歌山県	314	304	272
鳥取県	47	47	39
島根県	75	75	60
岡山県	159	159	145
広島県	415	415	339
山口県	81	81	70
徳島県	102	102	95
香川県	44	43	43
愛媛県	68	64	60
高知県	36	35	33
福岡県	598	593	494
佐賀県	69	69	61
長崎県	121	120	110
熊本県	118	114	91
大分県	162	160	140
宮崎県	144	135	132
鹿児島県	133	123	92
沖縄県	80	75	62
合計	8, 347	8, 252	6, 843

表3-3 2巡目(2019～22年度)の判定区分(緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋)(地方公共団体管理分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	300	136	119	44	1
青森県	122	47	65	9	1
岩手県	99	43	51	5	0
宮城県	118	23	74	21	0
秋田県	82	12	62	8	0
山形県	41	17	13	11	0
福島県	199	54	104	41	0
茨城県	254	50	160	44	0
栃木県	89	12	73	4	0
群馬県	169	59	99	11	0
埼玉県	164	31	109	23	1
千葉県	251	73	153	25	0
東京都	180	47	118	15	0
神奈川県	298	55	199	44	0
新潟県	85	11	38	36	0
富山県	65	28	30	7	0
石川県	57	15	35	7	0
福井県	12	4	8	0	0
山梨県	78	17	60	1	0
長野県	236	9	192	35	0
岐阜県	125	68	46	11	0
静岡県	284	124	146	14	0
愛知県	451	113	288	50	0
三重県	98	26	65	7	0
滋賀県	97	32	56	9	0
京都府	68	15	48	5	0
大阪府	189	95	85	9	0
兵庫県	224	9	171	44	0
奈良県	70	9	51	10	0
和歌山県	272	111	138	23	0
鳥取県	39	4	30	5	0
島根県	60	45	15	0	0
岡山県	145	74	60	11	0
広島県	339	98	210	31	0
山口県	70	16	46	8	0
徳島県	95	5	87	3	0
香川県	43	0	38	5	0
愛媛県	60	0	58	2	0
高知県	33	2	28	3	0
福岡県	494	105	308	81	0
佐賀県	61	21	33	7	0
長崎県	110	17	78	15	0
熊本県	91	41	42	8	0
大分県	140	7	126	7	0
宮崎県	132	70	60	2	0
鹿児島県	92	26	57	9	0
沖縄県	62	21	32	9	0
合計	6,843	1,897	4,164	779	3

表4 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(跨線橋)(全道路管理者)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	556	549	478
青森県	161	160	126
岩手県	280	266	211
宮城県	185	176	138
秋田県	204	200	156
山形県	158	156	119
福島県	289	285	211
茨城県	267	261	201
栃木県	181	180	147
群馬県	218	214	168
埼玉県	316	315	229
千葉県	452	443	363
東京都	355	354	258
神奈川県	448	442	348
新潟県	285	283	217
富山県	116	114	87
石川県	78	74	56
福井県	93	93	71
山梨県	109	105	82
長野県	295	293	205
岐阜県	210	207	182
静岡県	266	266	209
愛知県	404	395	333
三重県	226	225	182
滋賀県	96	96	76
京都府	192	188	173
大阪府	311	309	234
兵庫県	316	316	243
奈良県	175	174	138
和歌山県	148	146	111
鳥取県	102	99	73
島根県	118	118	86
岡山県	182	181	134
広島県	258	256	206
山口県	225	222	169
徳島県	74	72	54
香川県	108	104	81
愛媛県	127	121	108
高知県	61	60	51
福岡県	385	379	303
佐賀県	88	87	80
長崎県	125	123	101
熊本県	123	117	103
大分県	144	140	120
宮崎県	95	92	74
鹿児島県	134	131	97
沖縄県	0	0	0
合計	9,739	9,587	7,592

表5 2巡目(2019~22年度)の判定区分(跨線橋)(全道路管理者分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	478	102	182	191	3
青森県	126	28	72	24	2
岩手県	211	31	137	43	0
宮城県	138	15	95	28	0
秋田県	156	10	98	48	0
山形県	119	16	58	44	1
福島県	211	17	130	63	1
茨城県	201	24	150	27	0
栃木県	147	21	101	25	0
群馬県	168	49	88	31	0
埼玉県	229	29	169	30	1
千葉県	363	68	218	73	4
東京都	258	26	190	42	0
神奈川県	348	43	224	81	0
新潟県	217	28	106	83	0
富山県	87	11	38	38	0
石川県	56	12	31	13	0
福井県	71	10	47	14	0
山梨県	82	16	53	13	0
長野県	205	13	118	74	0
岐阜県	182	29	110	43	0
静岡県	209	28	144	37	0
愛知県	333	51	202	80	0
三重県	182	34	125	22	1
滋賀県	76	19	40	17	0
京都府	173	14	124	35	0
大阪府	234	87	113	34	0
兵庫県	243	19	169	55	0
奈良県	138	17	83	38	0
和歌山県	111	36	65	10	0
鳥取県	73	11	48	14	0
島根県	86	48	28	10	0
岡山県	134	18	77	39	0
広島県	206	46	115	45	0
山口県	169	26	97	46	0
徳島県	54	6	29	19	0
香川県	81	23	54	4	0
愛媛県	108	16	68	24	0
高知県	51	15	33	3	0
福岡県	303	69	157	76	1
佐賀県	80	12	47	21	0
長崎県	101	12	80	9	0
熊本県	103	31	55	17	0
大分県	120	15	91	14	0
宮崎県	74	38	31	5	0
鹿児島県	97	21	53	23	0
沖縄県	0	0	0	0	0
合計	7,592	1,310	4,543	1,725	14

表 4-1 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(跨線橋)(国土交通省)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	228	225	200
青森県	38	38	37
岩手県	64	56	53
宮城県	43	41	34
秋田県	68	65	54
山形県	55	53	35
福島県	34	32	30
茨城県	21	21	15
栃木県	31	31	25
群馬県	24	24	24
埼玉県	27	27	27
千葉県	34	34	33
東京都	30	30	25
神奈川県	36	36	30
新潟県	54	54	47
富山県	21	21	17
石川県	13	13	12
福井県	18	18	14
山梨県	19	17	10
長野県	30	30	28
岐阜県	68	68	66
静岡県	24	24	22
愛知県	58	58	54
三重県	57	57	43
滋賀県	22	22	22
京都府	28	27	23
大阪府	25	25	14
兵庫県	39	39	34
奈良県	36	36	27
和歌山県	33	33	26
鳥取県	19	19	12
島根県	33	33	24
岡山県	28	27	25
広島県	37	35	26
山口県	39	39	36
徳島県	20	19	19
香川県	29	28	25
愛媛県	29	29	25
高知県	25	24	19
福岡県	58	56	51
佐賀県	23	23	18
長崎県	16	16	12
熊本県	30	26	25
大分県	25	22	20
宮崎県	24	21	12
鹿児島県	28	27	25
沖縄県	0	0	0
合計	1,741	1,699	1,455

表5-1 2巡目(2019~22年度)の判定区分(跨線橋)(国土交通省)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	200	36	70	94	0
青森県	37	8	21	8	0
岩手県	53	7	39	7	0
宮城県	34	5	26	3	0
秋田県	54	6	32	16	0
山形県	35	7	21	7	0
福島県	30	9	15	6	0
茨城県	15	3	9	3	0
栃木県	25	5	15	5	0
群馬県	24	6	11	7	0
埼玉県	27	1	20	6	0
千葉県	33	4	22	5	2
東京都	25	2	16	7	0
神奈川県	30	2	14	14	0
新潟県	47	5	24	18	0
富山県	17	6	8	3	0
石川県	12	4	4	4	0
福井県	14	2	11	1	0
山梨県	10	2	5	3	0
長野県	28	6	12	10	0
岐阜県	66	11	32	23	0
静岡県	22	14	5	3	0
愛知県	54	17	20	17	0
三重県	43	26	10	7	0
滋賀県	22	8	9	5	0
京都府	23	4	12	7	0
大阪府	14	8	3	3	0
兵庫県	34	5	22	7	0
奈良県	27	8	13	6	0
和歌山県	26	16	10	0	0
鳥取県	12	6	6	0	0
島根県	24	12	7	5	0
岡山県	25	7	16	2	0
広島県	26	7	11	8	0
山口県	36	12	14	10	0
徳島県	19	5	6	8	0
香川県	25	19	6	0	0
愛媛県	25	12	6	7	0
高知県	19	12	6	1	0
福岡県	51	12	23	16	0
佐賀県	18	3	11	4	0
長崎県	12	3	7	2	0
熊本県	25	9	8	8	0
大分県	20	7	10	3	0
宮崎県	12	7	4	1	0
鹿児島県	25	6	8	11	0
沖縄県	0	0	0	0	0
合計	1,455	382	680	391	2

表 4-2 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(跨線橋)(高速道路会社)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	30	30	22
青森県	4	4	1
岩手県	25	25	19
宮城県	10	10	7
秋田県	15	15	12
山形県	14	14	12
福島県	21	21	12
茨城県	23	23	17
栃木県	19	19	15
群馬県	22	22	12
埼玉県	39	39	20
千葉県	36	34	28
東京都	30	30	24
神奈川県	77	75	58
新潟県	35	35	25
富山県	17	17	15
石川県	4	4	2
福井県	19	19	14
山梨県	18	18	12
長野県	30	30	23
岐阜県	38	36	36
静岡県	42	42	36
愛知県	76	72	72
三重県	25	25	23
滋賀県	25	25	19
京都府	41	41	41
大阪府	79	79	57
兵庫県	54	54	44
奈良県	10	10	6
和歌山県	12	12	10
鳥取県	1	1	1
島根県	1	1	1
岡山県	33	33	18
広島県	24	24	19
山口県	21	21	17
徳島県	7	6	4
香川県	21	20	11
愛媛県	11	11	6
高知県	1	1	1
福岡県	32	32	28
佐賀県	12	12	12
長崎県	10	10	10
熊本県	10	10	5
大分県	10	10	8
宮崎県	14	14	12
鹿児島県	4	4	4
沖縄県	0	0	0
合計	1,102	1,090	851

表5-2 2巡目(2019~22年度)の判定区分(跨線橋)(高速道路会社)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	22	1	19	2	0
青森県	1	0	1	0	0
岩手県	19	2	15	2	0
宮城県	7	2	3	2	0
秋田県	12	0	10	2	0
山形県	12	0	12	0	0
福島県	12	1	8	3	0
茨城県	17	1	16	0	0
栃木県	15	4	11	0	0
群馬県	12	0	10	2	0
埼玉県	20	2	18	0	0
千葉県	28	1	23	4	0
東京都	24	0	17	7	0
神奈川県	58	2	49	7	0
新潟県	25	1	15	9	0
富山県	15	0	6	9	0
石川県	2	0	0	2	0
福井県	14	2	9	3	0
山梨県	12	0	11	1	0
長野県	23	0	20	3	0
岐阜県	36	6	24	6	0
静岡県	36	0	34	2	0
愛知県	72	2	63	7	0
三重県	23	0	18	5	0
滋賀県	19	0	12	7	0
京都府	41	0	36	5	0
大阪府	57	2	38	17	0
兵庫県	44	2	26	16	0
奈良県	6	0	3	3	0
和歌山県	10	1	8	1	0
鳥取県	1	0	1	0	0
島根県	1	0	1	0	0
岡山県	18	0	11	7	0
広島県	19	0	14	5	0
山口県	17	0	13	4	0
徳島県	4	0	4	0	0
香川県	11	1	10	0	0
愛媛県	6	1	5	0	0
高知県	1	0	1	0	0
福岡県	28	0	21	7	0
佐賀県	12	0	9	3	0
長崎県	10	0	10	0	0
熊本県	5	0	5	0	0
大分県	8	0	8	0	0
宮崎県	12	0	12	0	0
鹿児島県	4	0	3	1	0
沖縄県	0	0	0	0	0
合計	851	34	663	154	0

表 4-3 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(跨線橋)(地方公共団体)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	298	294	256
青森県	119	118	88
岩手県	191	185	139
宮城県	132	125	97
秋田県	121	120	90
山形県	89	89	72
福島県	234	232	169
茨城県	223	217	169
栃木県	131	130	107
群馬県	172	168	132
埼玉県	250	249	182
千葉県	382	375	302
東京都	295	294	209
神奈川県	335	331	260
新潟県	196	194	145
富山県	78	76	55
石川県	61	57	42
福井県	56	56	43
山梨県	72	70	60
長野県	235	233	154
岐阜県	104	103	80
静岡県	200	200	151
愛知県	270	265	207
三重県	144	143	116
滋賀県	49	49	35
京都府	123	120	109
大阪府	207	205	163
兵庫県	223	223	165
奈良県	129	128	105
和歌山県	103	101	75
鳥取県	82	79	60
島根県	84	84	61
岡山県	121	121	91
広島県	197	197	161
山口県	165	162	116
徳島県	47	47	31
香川県	58	56	45
愛媛県	87	81	77
高知県	35	35	31
福岡県	295	291	224
佐賀県	53	52	50
長崎県	99	97	79
熊本県	83	81	73
大分県	109	108	92
宮崎県	57	57	50
鹿児島県	102	100	68
沖縄県	0	0	0
合計	6,896	6,798	5,286

表5-3 2巡目(2019~22年度)の判定区分(跨線橋)(地方公共団体)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	256	65	93	95	3
青森県	88	20	50	16	2
岩手県	139	22	83	34	0
宮城県	97	8	66	23	0
秋田県	90	4	56	30	0
山形県	72	9	25	37	1
福島県	169	7	107	54	1
茨城県	169	20	125	24	0
栃木県	107	12	75	20	0
群馬県	132	43	67	22	0
埼玉県	182	26	131	24	1
千葉県	302	63	173	64	2
東京都	209	24	157	28	0
神奈川県	260	39	161	60	0
新潟県	145	22	67	56	0
富山県	55	5	24	26	0
石川県	42	8	27	7	0
福井県	43	6	27	10	0
山梨県	60	14	37	9	0
長野県	154	7	86	61	0
岐阜県	80	12	54	14	0
静岡県	151	14	105	32	0
愛知県	207	32	119	56	0
三重県	116	8	97	10	1
滋賀県	35	11	19	5	0
京都府	109	10	76	23	0
大阪府	163	77	72	14	0
兵庫県	165	12	121	32	0
奈良県	105	9	67	29	0
和歌山県	75	19	47	9	0
鳥取県	60	5	41	14	0
島根県	61	36	20	5	0
岡山県	91	11	50	30	0
広島県	161	39	90	32	0
山口県	116	14	70	32	0
徳島県	31	1	19	11	0
香川県	45	3	38	4	0
愛媛県	77	3	57	17	0
高知県	31	3	26	2	0
福岡県	224	57	113	53	1
佐賀県	50	9	27	14	0
長崎県	79	9	63	7	0
熊本県	73	22	42	9	0
大分県	92	8	73	11	0
宮崎県	50	31	15	4	0
鹿児島県	68	15	42	11	0
沖縄県	0	0	0	0	0
合計	5,286	894	3,200	1,180	12

表6 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(緊急輸送道路を構成する橋梁)(全道路管理者)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	7,058	6,878	5,871
青森県	1,934	1,916	1,667
岩手県	2,777	2,643	2,207
宮城県	2,096	2,031	1,810
秋田県	1,998	1,987	1,656
山形県	2,130	2,058	1,675
福島県	3,470	3,419	2,922
茨城県	2,212	2,193	1,837
栃木県	2,370	2,355	2,089
群馬県	2,677	2,621	2,199
埼玉県	2,676	2,652	2,075
千葉県	2,196	2,151	1,892
東京都	1,331	1,314	929
神奈川県	2,522	2,457	1,969
新潟県	4,595	4,518	3,930
富山県	3,038	3,026	2,541
石川県	2,362	2,340	2,097
福井県	1,690	1,667	1,407
山梨県	1,795	1,689	1,346
長野県	3,136	3,083	2,447
岐阜県	4,373	4,287	3,558
静岡県	4,381	4,305	3,774
愛知県	4,816	4,739	3,949
三重県	2,948	2,892	2,304
滋賀県	2,810	2,807	2,470
京都府	2,275	2,254	1,916
大阪府	2,732	2,730	2,349
兵庫県	4,795	4,761	3,856
奈良県	1,736	1,732	1,515
和歌山県	1,961	1,941	1,705
鳥取県	1,551	1,499	1,357
島根県	2,151	2,132	1,825
岡山県	3,966	3,941	3,606
広島県	3,557	3,543	3,194
山口県	3,657	3,648	3,005
徳島県	1,781	1,754	1,395
香川県	1,409	1,384	1,243
愛媛県	2,598	2,578	2,249
高知県	2,159	2,095	1,814
福岡県	4,782	4,729	4,063
佐賀県	2,419	2,413	2,004
長崎県	1,859	1,827	1,651
熊本県	2,601	2,549	2,014
大分県	1,965	1,934	1,640
宮崎県	1,835	1,795	1,472
鹿児島県	1,808	1,780	1,547
沖縄県	917	897	676
合計	127,905	125,944	106,717

表7 2巡目(2019~22年度)の判定区分(緊急輸送道路を構成する橋梁)(全道路管理者分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	II	III	IV
北海道	5,871	3,243	1,914	714	0
青森県	1,667	575	953	138	1
岩手県	2,207	574	1,297	336	0
宮城県	1,810	370	1,119	321	0
秋田県	1,656	269	1,230	157	0
山形県	1,675	684	704	286	1
福島県	2,922	464	1,957	500	1
茨城県	1,837	539	1,154	144	0
栃木県	2,089	780	1,174	134	1
群馬県	2,199	1,030	1,011	158	0
埼玉県	2,075	797	1,133	143	2
千葉県	1,892	495	1,170	224	3
東京都	929	168	614	145	2
神奈川県	1,969	602	1,169	197	1
新潟県	3,930	1,571	1,775	584	0
富山県	2,541	1,163	1,022	356	0
石川県	2,097	930	1,020	147	0
福井県	1,407	445	714	248	0
山梨県	1,346	442	782	122	0
長野県	2,447	442	1,401	592	12
岐阜県	3,558	1,473	1,819	266	0
静岡県	3,774	810	2,744	220	0
愛知県	3,949	1,342	2,261	346	0
三重県	2,304	872	1,262	170	0
滋賀県	2,470	1,068	1,282	120	0
京都府	1,916	647	1,160	109	0
大阪府	2,349	1,145	1,035	169	0
兵庫県	3,856	951	2,597	308	0
奈良県	1,515	323	1,054	138	0
和歌山県	1,705	779	821	105	0
鳥取県	1,357	514	717	126	0
島根県	1,825	1,007	655	163	0
岡山県	3,606	1,776	1,432	398	0
広島県	3,194	1,178	1,575	441	0
山口県	3,005	1,229	1,357	419	0
徳島県	1,395	298	904	193	0
香川県	1,243	412	749	82	0
愛媛県	2,249	467	1,609	173	0
高知県	1,814	551	1,142	121	0
福岡県	4,063	1,250	2,405	408	0
佐賀県	2,004	867	989	148	0
長崎県	1,651	780	795	76	0
熊本県	2,014	1,199	646	168	1
大分県	1,640	278	1,211	151	0
宮崎県	1,472	697	704	71	0
鹿児島県	1,547	561	835	151	0
沖縄県	676	368	258	50	0
合計	106,717	38,425	57,331	10,936	25

表 6-1 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(緊急輸送道路を構成する橋梁)(国土交通省)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	3,875	3,747	3,069
青森県	299	284	245
岩手県	594	491	397
宮城県	632	596	506
秋田県	541	535	446
山形県	819	771	641
福島県	744	705	588
茨城県	344	342	291
栃木県	187	185	159
群馬県	249	249	189
埼玉県	502	502	400
千葉県	366	357	291
東京都	260	260	205
神奈川県	346	346	265
新潟県	1,468	1,455	1,187
富山県	871	870	705
石川県	835	828	703
福井県	385	374	258
山梨県	329	284	204
長野県	746	733	512
岐阜県	856	853	713
静岡県	1,084	1,046	823
愛知県	1,222	1,218	1,016
三重県	1,215	1,210	996
滋賀県	558	558	449
京都府	650	649	539
大阪府	447	447	352
兵庫県	1,179	1,163	1,043
奈良県	456	455	387
和歌山県	566	565	464
鳥取県	670	630	516
島根県	584	568	436
岡山県	930	919	772
広島県	796	789	664
山口県	1,183	1,182	990
徳島県	372	357	303
香川県	406	406	345
愛媛県	692	685	505
高知県	730	669	519
福岡県	1,163	1,131	945
佐賀県	609	609	509
長崎県	218	214	175
熊本県	460	424	335
大分県	451	443	383
宮崎県	475	456	381
鹿児島県	475	452	367
沖縄県	373	361	285
合計	33,212	32,373	26,473

表 7-1 2 巡目 (2019～22年度) の判定区分 (緊急輸送道路を構成する橋梁) (国土交通省)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	3,069	1,808	850	411	0
青森県	245	75	143	27	0
岩手県	397	116	250	31	0
宮城県	506	172	275	59	0
秋田県	446	134	281	31	0
山形県	641	236	310	95	0
福島県	588	204	334	50	0
茨城県	291	136	108	47	0
栃木県	159	60	84	15	0
群馬県	189	74	77	38	0
埼玉県	400	163	198	37	2
千葉県	291	85	143	60	3
東京都	205	36	94	73	2
神奈川県	265	40	128	96	1
新潟県	1,187	662	428	97	0
富山県	705	484	191	30	0
石川県	703	486	200	17	0
福井県	258	143	92	23	0
山梨県	204	58	97	49	0
長野県	512	201	202	99	10
岐阜県	713	393	250	70	0
静岡県	823	448	318	57	0
愛知県	1,016	557	338	121	0
三重県	996	555	352	89	0
滋賀県	449	262	157	30	0
京都府	539	358	144	37	0
大阪府	352	213	108	31	0
兵庫県	1,043	610	379	54	0
奈良県	387	223	132	32	0
和歌山県	464	328	125	11	0
鳥取県	516	343	147	26	0
島根県	436	319	84	33	0
岡山県	772	578	172	22	0
広島県	664	412	204	48	0
山口県	990	688	244	58	0
徳島県	303	183	74	46	0
香川県	345	285	54	6	0
愛媛県	505	371	100	34	0
高知県	519	408	82	29	0
福岡県	945	539	303	103	0
佐賀県	509	263	179	67	0
長崎県	175	96	51	28	0
熊本県	335	168	105	62	0
大分県	383	196	135	52	0
宮崎県	381	261	90	30	0
鹿児島県	367	213	115	39	0
沖縄県	285	222	62	1	0
合計	26,473	14,865	8,989	2,601	18

表 6-2 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(緊急輸送道路を構成する橋梁)(高速道路会社)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	986	969	760
青森県	219	219	179
岩手県	687	684	551
宮城県	604	602	498
秋田県	372	369	276
山形県	338	321	246
福島県	758	755	610
茨城県	546	542	508
栃木県	500	500	462
群馬県	514	509	442
埼玉県	756	745	588
千葉県	716	694	563
東京都	386	371	235
神奈川県	900	843	639
新潟県	1,104	1,085	886
富山県	483	478	350
石川県	188	188	184
福井県	378	378	320
山梨県	420	367	306
長野県	735	703	606
岐阜県	785	705	618
静岡県	881	859	739
愛知県	1,071	1,020	843
三重県	490	444	326
滋賀県	440	440	413
京都府	538	534	472
大阪府	829	829	722
兵庫県	1,293	1,292	1,037
奈良県	124	124	97
和歌山県	177	176	151
鳥取県	50	48	48
島根県	171	171	160
岡山県	697	694	579
広島県	701	701	598
山口県	529	529	442
徳島県	252	243	202
香川県	386	365	307
愛媛県	454	454	366
高知県	155	155	90
福岡県	692	692	537
佐賀県	263	263	202
長崎県	212	206	172
熊本県	362	361	319
大分県	311	311	248
宮崎県	266	264	229
鹿児島県	203	203	189
沖縄県	121	121	100
合計	24,043	23,526	19,415

表 7-2 2 巡目 (2019～22年度) の判定区分 (緊急輸送道路を構成する橋梁) (高速道路会社管理分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	760	231	435	94	0
青森県	179	35	142	2	0
岩手県	551	51	382	118	0
宮城県	498	81	363	54	0
秋田県	276	66	195	15	0
山形県	246	88	155	3	0
福島県	610	123	406	81	0
茨城県	508	148	345	15	0
栃木県	462	311	145	6	0
群馬県	442	94	318	30	0
埼玉県	588	152	391	45	0
千葉県	563	140	405	18	0
東京都	235	16	187	32	0
神奈川県	639	79	519	41	0
新潟県	886	304	482	100	0
富山県	350	36	216	98	0
石川県	184	46	65	73	0
福井県	320	76	145	99	0
山梨県	306	37	221	48	0
長野県	606	62	442	102	0
岐阜県	618	102	468	48	0
静岡県	739	118	609	12	0
愛知県	843	118	680	45	0
三重県	326	59	227	40	0
滋賀県	413	40	330	43	0
京都府	472	72	375	25	0
大阪府	722	48	564	110	0
兵庫県	1,037	229	648	160	0
奈良県	97	24	65	8	0
和歌山県	151	28	98	25	0
鳥取県	48	16	21	11	0
島根県	160	28	100	32	0
岡山県	579	136	307	136	0
広島県	598	113	312	173	0
山口県	442	58	269	115	0
徳島県	202	40	162	0	0
香川県	307	69	238	0	0
愛媛県	366	56	306	4	0
高知県	90	9	80	1	0
福岡県	537	181	315	41	0
佐賀県	202	46	145	11	0
長崎県	172	24	138	10	0
熊本県	319	110	196	13	0
大分県	248	51	180	17	0
宮崎県	229	72	152	5	0
鹿児島県	189	43	134	12	0
沖縄県	100	26	71	3	0
合計	19,415	4,092	13,149	2,174	0

表 6-3 管理施設数、うち点検対象施設数、点検実施数(緊急輸送道路を構成する橋梁)(地方公共団体)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数
北海道	2,197	2,162	2,042
青森県	1,416	1,413	1,243
岩手県	1,496	1,468	1,259
宮城県	860	833	806
秋田県	1,085	1,083	934
山形県	973	966	788
福島県	1,968	1,959	1,724
茨城県	1,322	1,309	1,038
栃木県	1,683	1,670	1,468
群馬県	1,914	1,863	1,568
埼玉県	1,418	1,405	1,087
千葉県	1,114	1,100	1,038
東京都	685	683	489
神奈川県	1,276	1,268	1,065
新潟県	2,023	1,978	1,857
富山県	1,684	1,678	1,486
石川県	1,339	1,324	1,210
福井県	927	915	829
山梨県	1,046	1,038	836
長野県	1,655	1,647	1,329
岐阜県	2,732	2,729	2,227
静岡県	2,416	2,400	2,212
愛知県	2,523	2,501	2,090
三重県	1,243	1,238	982
滋賀県	1,812	1,809	1,608
京都府	1,087	1,071	905
大阪府	1,456	1,454	1,275
兵庫県	2,323	2,306	1,776
奈良県	1,156	1,153	1,031
和歌山県	1,218	1,200	1,090
鳥取県	831	821	793
島根県	1,396	1,393	1,229
岡山県	2,339	2,328	2,255
広島県	2,060	2,053	1,932
山口県	1,945	1,937	1,573
徳島県	1,157	1,154	890
香川県	617	613	591
愛媛県	1,452	1,439	1,378
高知県	1,274	1,271	1,205
福岡県	2,927	2,906	2,581
佐賀県	1,547	1,541	1,293
長崎県	1,429	1,407	1,304
熊本県	1,779	1,764	1,360
大分県	1,203	1,180	1,009
宮崎県	1,094	1,075	862
鹿児島県	1,130	1,125	991
沖縄県	423	415	291
合計	70,650	70,045	60,829

表 7-3 2 巡目 (2019～22年度) の判定区分 (緊急輸送道路を構成する橋梁) (地方公共団体管理分)

2023年3月31日時点

所在する都道府県	合計	判定区分			
		I	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ
北海道	2,042	1,204	629	209	0
青森県	1,243	465	668	109	1
岩手県	1,259	407	665	187	0
宮城県	806	117	481	208	0
秋田県	934	69	754	111	0
山形県	788	360	239	188	1
福島県	1,724	137	1,217	369	1
茨城県	1,038	255	701	82	0
栃木県	1,468	409	945	113	1
群馬県	1,568	862	616	90	0
埼玉県	1,087	482	544	61	0
千葉県	1,038	270	622	146	0
東京都	489	116	333	40	0
神奈川県	1,065	483	522	60	0
新潟県	1,857	605	865	387	0
富山県	1,486	643	615	228	0
石川県	1,210	398	755	57	0
福井県	829	226	477	126	0
山梨県	836	347	464	25	0
長野県	1,329	179	757	391	2
岐阜県	2,227	978	1,101	148	0
静岡県	2,212	244	1,817	151	0
愛知県	2,090	667	1,243	180	0
三重県	982	258	683	41	0
滋賀県	1,608	766	795	47	0
京都府	905	217	641	47	0
大阪府	1,275	884	363	28	0
兵庫県	1,776	112	1,570	94	0
奈良県	1,031	76	857	98	0
和歌山県	1,090	423	598	69	0
鳥取県	793	155	549	89	0
島根県	1,229	660	471	98	0
岡山県	2,255	1,062	953	240	0
広島県	1,932	653	1,059	220	0
山口県	1,573	483	844	246	0
徳島県	890	75	668	147	0
香川県	591	58	457	76	0
愛媛県	1,378	40	1,203	135	0
高知県	1,205	134	980	91	0
福岡県	2,581	530	1,787	264	0
佐賀県	1,293	558	665	70	0
長崎県	1,304	660	606	38	0
熊本県	1,360	921	345	93	1
大分県	1,009	31	896	82	0
宮崎県	862	364	462	36	0
鹿児島県	991	305	586	100	0
沖縄県	291	120	125	46	0
合計	60,829	19,468	35,193	6,161	7