

令和7年8月 25 日
道路局国道・技術課

橋梁等の 2024 年度(令和6年度)点検結果をとりまとめ ～道路メンテナンス年報(3巡目1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、2023 年度に2巡目点検が完了し、2024 年度から3巡目点検が実施されています。

今般、2024 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は平準化が図られつつある(p1)

- 3巡目1年目(2024 年度)の点検実施状況は、橋梁:18%、トンネル:17%、道路附属物等:18%と、2巡目1年目を上回っており、着実に平準化が図られつつあります。

2. 措置が必要な橋梁数は着実に減少し、予防保全への移行に向け進捗(p3)

- 2024 年度末時点で、建設後 50 年以上経過した橋梁数は、2018 年度末時点と比較して増加(約 13 万橋⇒約 23 万橋)している一方、判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁数は着実に減少(約 6.9 万橋⇒約 5.3 万橋)しており、予防保全への移行に向け修繕等措置は着実に進捗しています。

※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

3. 地方公共団体の修繕等措置の着手状況に遅れ(p6)

- 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで(5年以内)に措置を講ずるべきとしていますが、2019 年度点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁のうち、地方公共団体の修繕等の措置の着手率は 76%にとどまっております。

4. 集約・撤去・機能縮小等を検討する地方公共団体は着実に増加(p8)

- 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、2019 年度末より毎年着実に増加しており、2024 年度末時点では 92%となっています。
- なお、道路橋等の集約・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>

5. 路面下空洞調査の実施状況【新規】(p9)

- 国土交通省が 2024 年度に実施した路面下空洞調査の調査延長は 3,079km であり、調査対象延長の約 15%となっております。
- 発見された空洞のうち路面陥没の可能性が高いと判定された空洞は 119 箇所、すべての箇所で修繕等に着手しております。

6. 地下占用物の調査結果とりまとめ【新規】(p10)

- 新たに設置した「地下占用物連絡会議」の場を通じて、占用事業者が実施した調査結果を道路管理者と共有を開始しました。
- メンテナンス年報では、主な地下占用物(電力、通信、ガス、上下水道)の調査・修繕の実施状況をとりまとめました。

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>

道路局 国道・技術課 道路メンテナンス企画室 課長補佐 三好、中村(内線 37892、37863)

電話:(代表) 03-5253-8111、(直通) 03-5253-8494

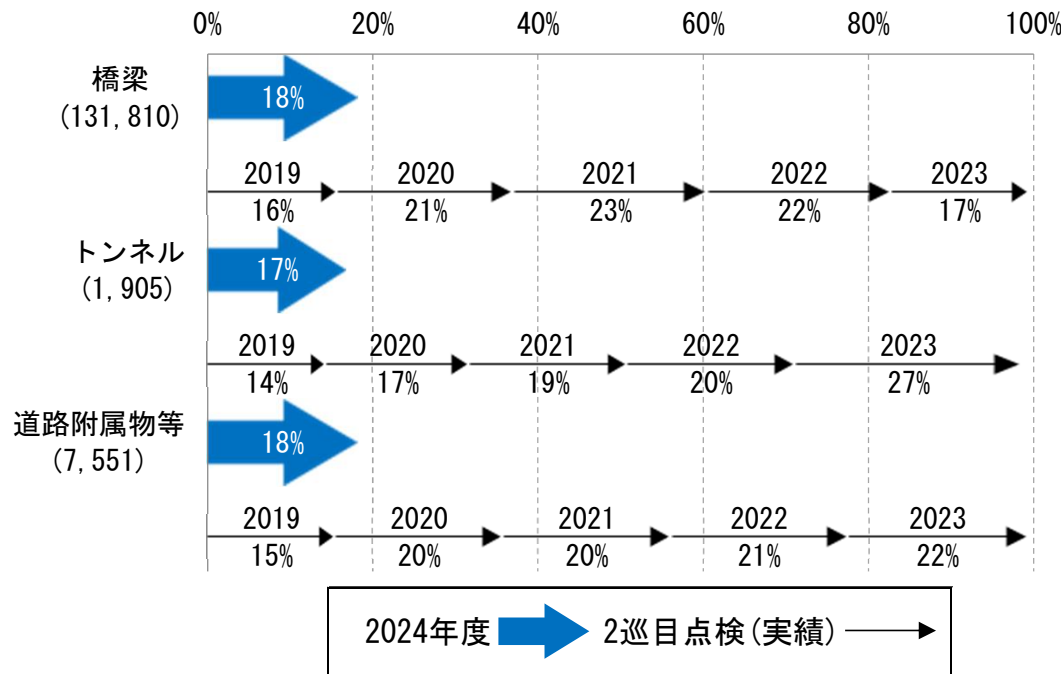


橋梁、トンネル等の点検実施状況・点検結果 3巡目(2024年度)

- 全道路管理者の3巡目(2024年度)の点検実施状況は、橋梁:18%、トンネル:17%、道路附属物等※:18%となっており、2巡目1年目を上回り着実に進捗している。
- 全道路管理者の3巡目(2024年度)の点検において、早期又は緊急に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ・Ⅳ)の割合は、橋梁:7%、トンネル:24%、道路附属物等:9%

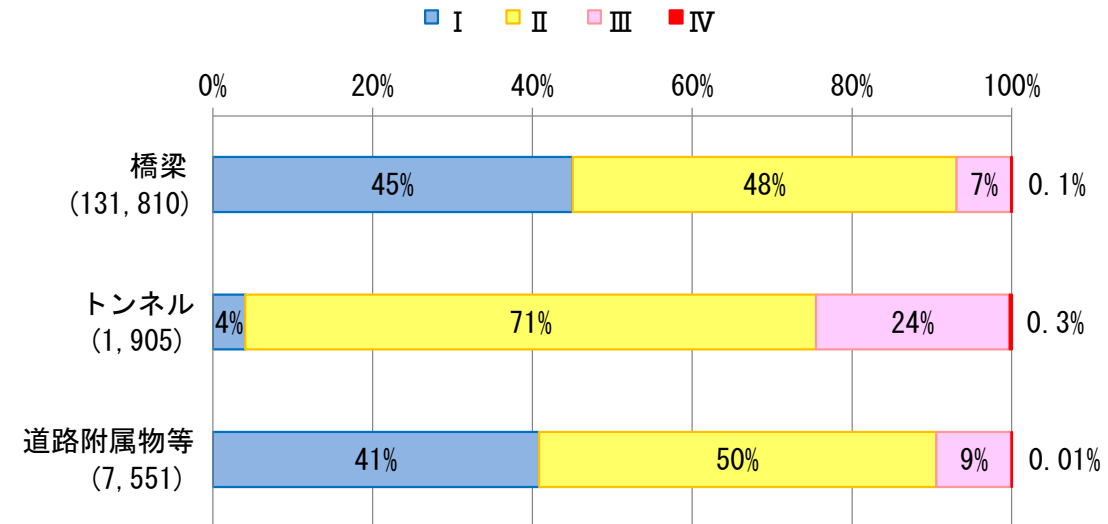
※道路附属物等:シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等

3巡目(2024年度)の点検実施状況



※()内は、2024年度に点検を実施した施設数の合計。
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

3巡目(2024年度)の点検結果



※()内は、2024年度に点検を実施した施設数の合計。
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

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



地方自治体管理 主桁腐食



地方自治体管理 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



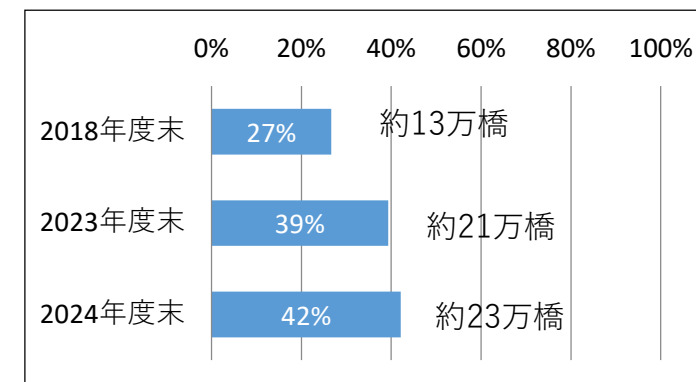
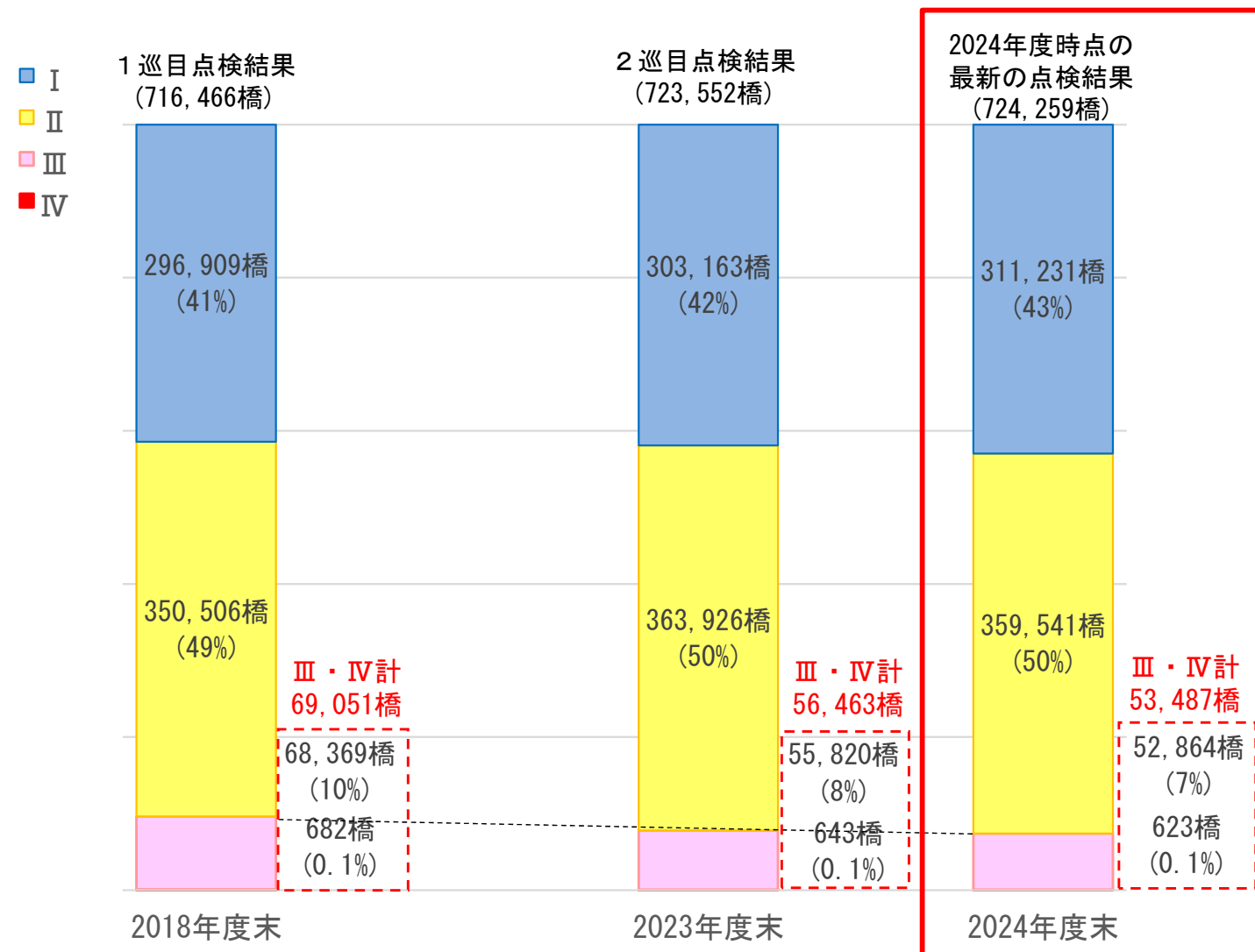
地方自治体管理 床版鉄筋露出



地方自治体管理 橋脚洗掘

2024年度末時点での橋梁の判定区分毎の施設数と割合

- 2024年度末時点での点検結果では判定区分の割合は、Ⅰ：43%、Ⅱ：50%、Ⅲ：7%、Ⅳ：0.1%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁は53,487橋であった。
- 1巡目点検終了時点と比較すると建設後50年以上経過した橋梁数は増加している一方で、年々判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数は着実に減少している。

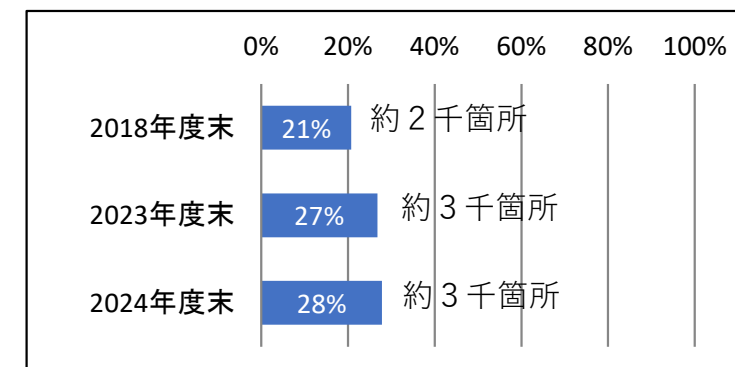
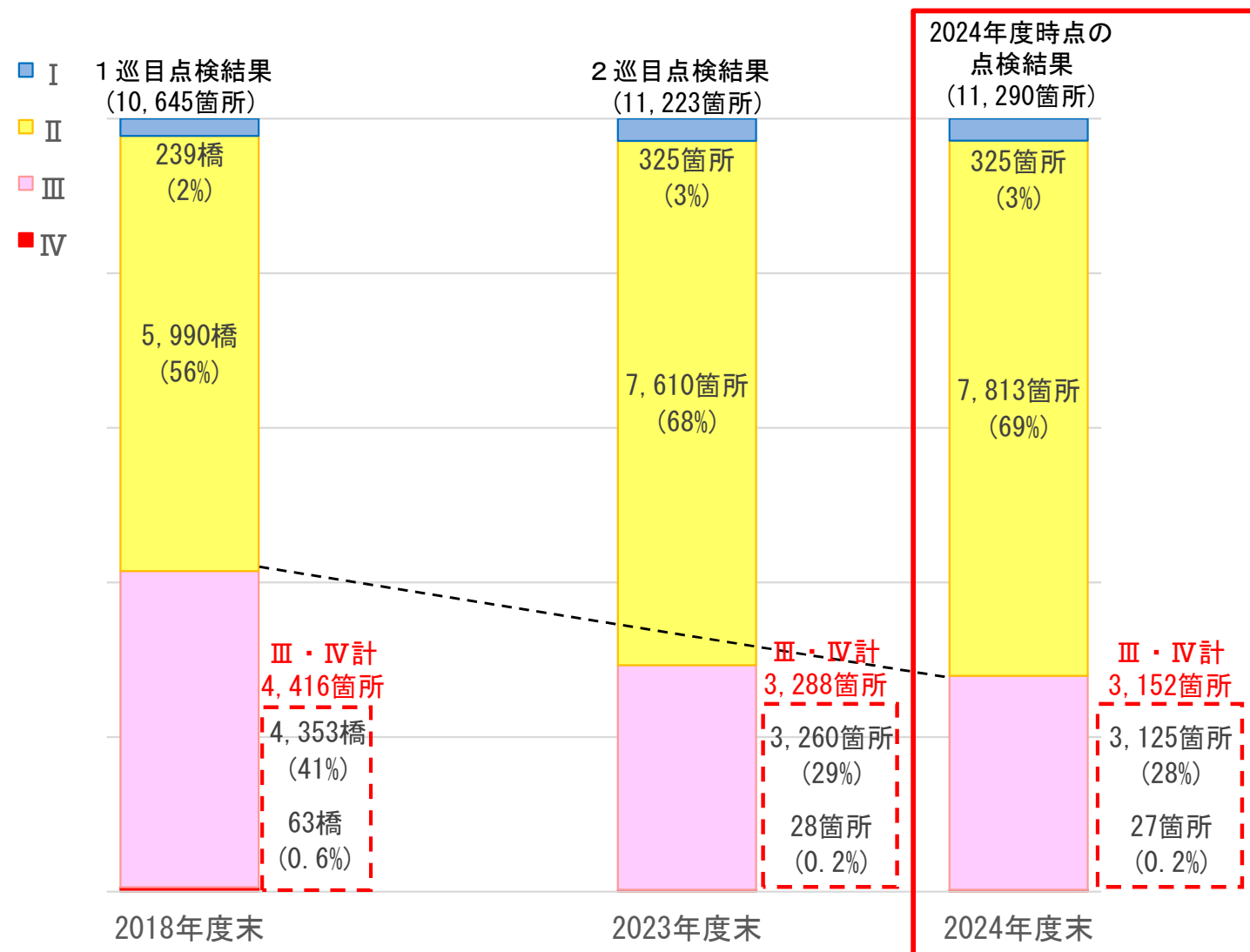


(参考) 建設後50年を経過した橋梁の割合

※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ある。

2024年度末時点でのトンネルの判定区分毎の施設数と割合

- 2024年度末時点での点検結果では判定区分の割合は、Ⅰ：3%、Ⅱ：69%、Ⅲ：28%、Ⅳ：0.2%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルは3,152箇所であった。
- 1巡目点検終了時点と比較すると建設後50年以上経過したトンネルは増加している一方で、年々判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルは着実に減少している。



(参考) 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ある。

※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。



(参考)2024年度末時点の点検にて判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁・トンネルの修繕等措置実施状況

○ 2024年度末時点の点検で早期に措置を講ずべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずべき状態(区分Ⅳ)と判定された橋梁およびトンネルの修繕等措置実施状況は以下の通り。

<橋梁>

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	3,636	2,200 (61%)	754 (21%)	1,436 (39%)	
高速道路会社	2,720	1,245 (46%)	571 (21%)	1,475 (54%)	
地方公共団体	47,131	22,343 (47%)	10,604 (22%)	24,788 (53%)	
	都道府県 政令市等	16,608	9,563 (58%)	4,044 (24%)	7,045 (42%)
	市区町村	30,523	12,780 (42%)	6,560 (21%)	17,743 (58%)
合計	53,487	25,788(48%)	11,929(22%)	27,699(52%)	

<トンネル>

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	410	241 (59%)	86 (21%)	169 (41%)	
高速道路会社	416	186 (45%)	120 (29%)	230 (55%)	
地方公共団体	2,326	1,368 (59%)	779 (33%)	958 (41%)	
	都道府県 政令市等	1,729	1,132 (65%)	666 (39%)	597 (35%)
	市区町村	597	236 (40%)	113 (19%)	361 (60%)
合計	3,152	1,795(57%)	985(31%)	1,357(43%)	

2巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況

 国土交通省

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

管理者	措置が必要な 施設数(A)	措置に着手済 の施設数(B)	2024年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)		未着手 施設数	点検年度	(参考)2023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	3,707	2,891 (78%)	1,328 (36%)	816 (22%)	2019	73%	2,380 (64%)	713 (19%)
					2020	43%		
					2021	26%		
					2022	22%		
					2023	13%		
高速道路会社	2,716	1,662 (61%)	937 (34%)	1,054 (39%)	2019	74%	1,223 (45%)	530 (20%)
					2020	47%		
					2021	29%		
					2022	19%		
					2023	13%		
地方公共団体	49,011	28,537 (58%)	15,574 (32%)	20,474 (42%)	2019	52%	23,342 (42%)	10,367 (21%)
					2020	43%		
					2021	30%		
					2022	19%		
					2023	10%		
都道府県 政令市等	17,037	11,988 (70%)	5,945 (35%)	5,049 (30%)	2019	58%	9,797 (57%)	3,920 (23%)
					2020	49%		
					2021	33%		
					2022	22%		
					2023	11%		
市区町村	31,974	16,549 (52%)	9,629 (30%)	15,425 (48%)	2019	50%	13,545 (42%)	6,447 (20%)
					2020	40%		
					2021	29%		
					2022	18%		
					2023	10%		
合計	55,434	33,090(60%)	17,839(32%)	22,344(40%)		32%	26,945(48%)	11,610(21%)

↑: 2024年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース

完了済 着手済

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

6

2巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳのトンネルの修繕等措置の実施状況

国土交通省

- 2巡目(2019年度～2023年度)の点検で早期に措置を講ずべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずべき状態(区分Ⅳ)と判定されたトンネルのうち、修繕等の措置に着手した割合は、2024年度末時点で国土交通省:77%、高速道路会社:63%、地方公共団体:71%、完了した割合は、国土交通省:43%、高速道路会社:47%、地方公共団体:44%
- 判定区分Ⅲ・Ⅳである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	2024年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)						(参考)2023年度末時点	
				点検年度	0%	20%	40%	60%	80%	措置に着手済 の施設数	うち完了
国土交通省	422	325 (77%)	184 (43%)	97 (23%)	2019			97%	100%	269 (64%)	116 (28%)
					2020			62%	98%		
					2021	30%			77%		
					2022	13%			65%		
					2023	8%		40%			
高速道路会社	424	266 (63%)	198 (47%)	158 (37%)	2019			93%	100%	219 (52%)	128 (30%)
					2020			58%	85%		
					2021	46%			64%		
					2022	38%			55%		
					2023	14%		28%			
地方公共団体	2,371	1,677 (71%)	1,044 (44%)	694 (29%)	2019			76%	91%	1,360 (57%)	692 (29%)
					2020			66%	90%		
					2021	51%			80%		
					2022	32%			70%		
					2023	13%		39%			
都道府県 政令市等	1,808	1,417 (78%)	918 (51%)	391 (22%)	2019			82%	96%	1,179 (65%)	629 (35%)
					2020			69%	91%		
					2021	55%			84%		
					2022	36%			76%		
					2023	13%		44%			
市区町村	563	260 (46%)	126 (22%)	303 (54%)	2019			45%	69%	181 (32%)	63 (11%)
					2020			43%	76%		
					2021	29%			57%		
					2022	21%			51%		
					2023	13%		32%			
合計	3,217	2,268(71%)	1,426(44%)	949(29%)				44%	71%	1,848(57%)	936(29%)

↑: 2024年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース

完了済

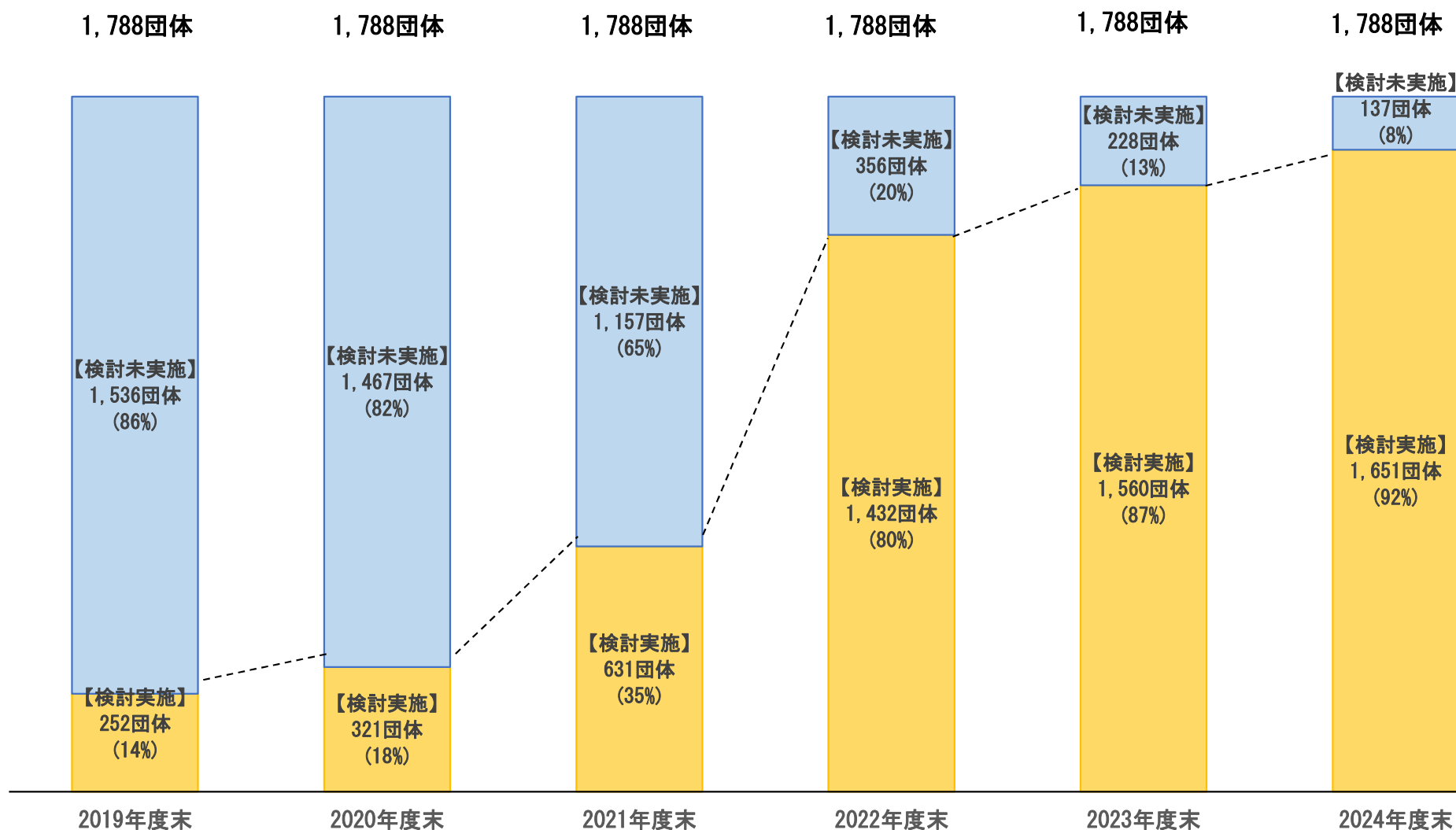
着手済

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

7

地方公共団体における集約・撤去・機能縮小等の検討状況

- 市区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、2019年度末より毎年着実に増加しており、2024年度末時点では92%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、道路橋等の集約・撤去の事例集を公開している。



路面下空洞調査の実施状況(2024年度・国土交通省)

- 直轄国道における2024年度の路面下空洞調査の調査延長は3,079km(調査対象延長の約15%)
- 調査の結果、路面下空洞が4,739箇所確認され、そのうち路面陥没の可能性が高いと考えられる区分Aが119箇所(2%)
- 区分Aの119箇所については、全ての箇所で修繕等に着手済み

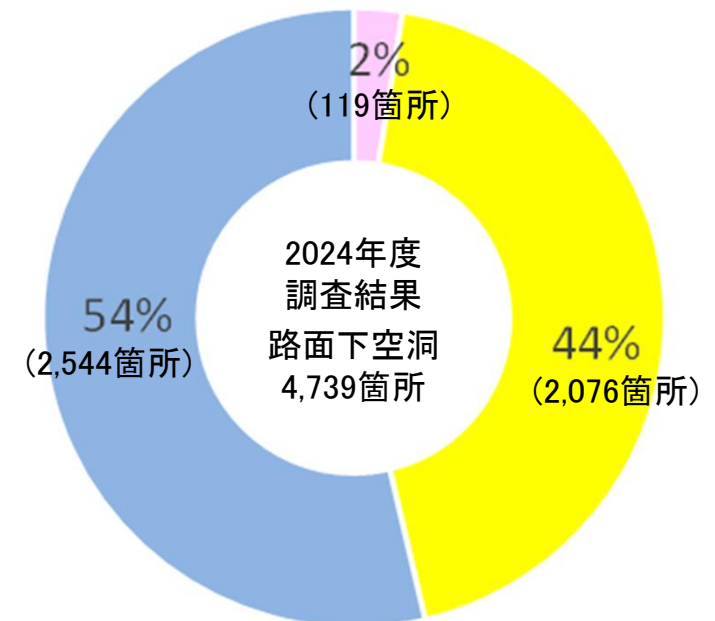
■路面下空洞調査の調査結果

道路 管理者	調査対象 延長 (道路延長)	調査延長 (道路延長)	空洞確認 箇所	路面陥没の可能性		
				A(高い)	B(中程度)	C(低い)
国土 交通省	20,810km	3,079km	4,739箇所	119箇所 (119)※	2,076箇所 (207)※	2,544箇所 (25)※

※ うち修繕等の優先度が高い箇所
(埋設物の設置状況や沿道状況などを踏まえて優先度を判断)

2025.3末時点

■路面陥没の可能性判定区分の割合



- A: 陥没の可能性が高い空洞
- B: 陥没の可能性が中程度の空洞
- C: 陥没の可能性が低い空洞

■修繕等の優先度が高い箇所の修繕実施状況

路面陥没の可能性	修繕等の優先度が高い箇所※	修繕等に 着手済み箇所	うち完了
A(高い)	119箇所	119箇所(100%)	118箇所(99%)
B(中程度)	207箇所	61箇所(29%)	45箇所(22%)
C(低い)	25箇所	19箇所(76%)	11箇所(44%)

※ うち修繕等の優先度が高い箇所
(埋設物の設置状況や沿道状況などを踏まえて優先度を判断)

2025.8.25時点

地下占用物の調査・修繕状況(2024年度)

- 占用物の健全性などの確認は、関係法令や施設特性等に応じた管理者毎の考え方にに基づき実施
- 新たに設置した「地下占用物連絡会議」の場などを通じて、占用事業者が実施した調査結果を道路管理者と共有

■主な地下占用物の調査・修繕状況

占用物	対象施設		調査・修繕状況		
			調査数	不具合箇所	措置済箇所
電力	洞道	3,903区間	745区間	—	—
	マンホール	114,619箇所	18,700箇所	224箇所	7箇所
通信	洞道	618km	239km	—	—
	マンホール	790,450箇所	78,748箇所	81箇所	8箇所
ガス	管路	258,382km	54,737km	2,928箇所	2,815箇所
水道	管路	約79万km ^{※1}	約35万km	14,113箇所	12,521箇所
下水道	管路	約50万km	約2.5万km	86km ^{※2}	17km ^{※3}

※1 水道統計及び簡易水道統計の延長計

※2 緊急度Ⅰと判定された延長

※3 措置未了の箇所については、速やかな措置の実施を要請中