

道路インフラの維持管理に関する最近の動き

令和8年8月26日

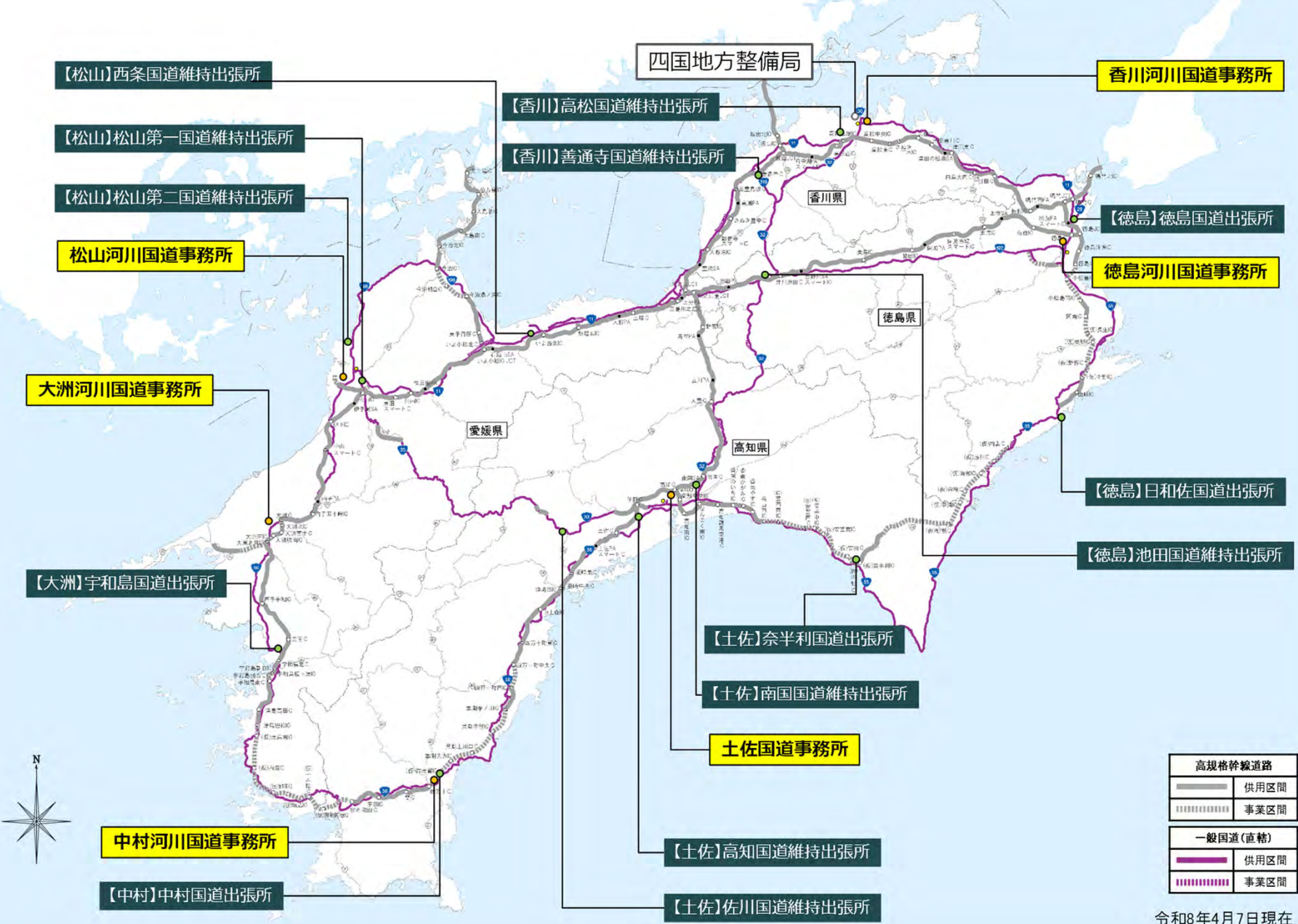
国土交通省 四国地方整備局
道路部 道路保全企画官 松岡秀行

- ・ はじめに
- ・ 老朽化の現状
- ・ 老朽化対策の状況
- ・ 地方支援等の取組み
- ・ その他（最近の話題）

- ・ **はじめに**
- ・ 老朽化の現状
- ・ 老朽化対策の状況
- ・ 地方支援等の取組み
- ・ その他（最近の話題）

直轄国道の維持管理

四国地方整備局は、一般国道の11路線(11号、28号、30号、32号、33号、55号、56号、192号、196号、317号、319号)と四国横断自動車道の総延長1,343kmを管理。



路線	管理区間	管理延長
11号	徳島市～松山市	264.5km
28号	鳴門市～徳島市	8.3km
30号	高松市	1.6km
32号	高松市～高知市	132.9km

路線	管理区間	管理延長
33号	高知市～松山市	118.9km
55号	徳島市～高知市	241.0km
56号	高知市～松山市	351.3km
192号	四国中央市～徳島市	98.9km

路線	管理区間	管理延長
196号	松山市～西条市	65.7km
317号	今治市	6.7km
319号	丸亀市～まんのう町	10.5km
四国横断自動車道 (高速自動車国道)		42.6km

6事務所
14出張所

道路の維持管理

- 維持 : 道路の異常等を日常的に確認し、交通に支障を及ぼさないよう対応
- 修繕等 : 道路施設や構造物の健全性を確認し、機能を回復及び強化

維持

巡回



清掃(路面)



除草



清掃(排水施設)



剪定



除雪



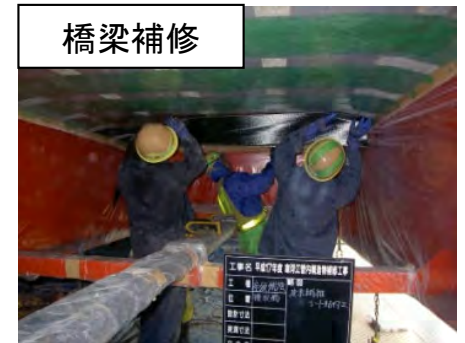
老朽化対策

修繕等

橋梁点検



橋梁補修



舗装補修



トンネル補修



防災・震災対策

耐震補強



法面・斜面の防災対策



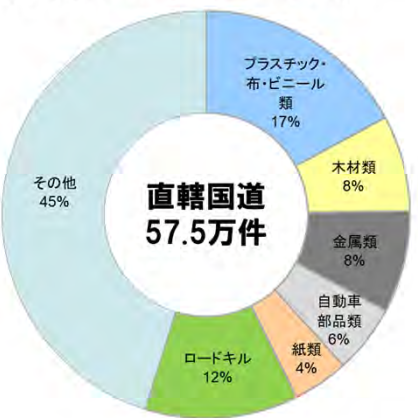
道路巡回

○ 道路巡回により、落下物の回収、路面の異常、附属物の損傷を発見し、補修。
⇒ 通行の危険を未然に防止。

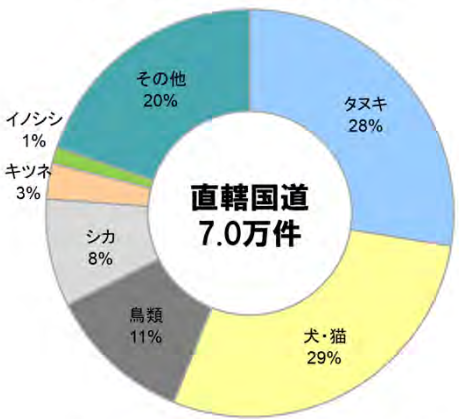
日常パトロールでの対応状況

(直轄国道の実績)

【例】落下物処理件数



落下物処理件数の内訳



ロードキル(動物死骸)の内訳

※ 令和4年度の実績

路上落下物の回収



路面の異常を発見



道路附属物の損傷を発見



日々の道路巡回



交通量に応じて

1日2回～3日に1回

道路の情報管理

○ 情報収集提供装置の監視・操作や情報収集を実施し、迅速な対応に努力。

情報収集

- ・各種センサー(雨量計、凍結検知、地震計、道路冠水等)

- ・CCTV画像



- ・気象情報

- ・道路利用者や警察からの通報・連絡

情報蓄積・共有

道路情報管理センター等



連絡調整

- ・関係機関や現場への情報提供及び調整



情報提供

- ・道路情報板、路側放送等で道路利用者へ情報提供



道路の情報管理(道路緊急ダイヤル #9910)



国土交通省
LINE
通報アプリ
#9910

友だち追加は
二次元コードから

別紙 1



道路の異状を発見したら LINEで通報 #9910

全国の道路で令和6年3月29日から開始！

路面の汚れ



落下物



落石・土砂流入等



ガードレール・
標識等の損傷



路面の穴ぼこ・
段差



動物の死骸

■簡単5ステップで通報完了 (LINEトークから道路異状の状態・写真・位置を通報)

①

異状の種類を
選ぶ

②

できごとを
選ぶ

③

写真を送る

④

道路の種類を
選ぶ

⑤

位置情報を
送る

計画の目的

- 令和6年1月に発生した能登半島地震では、人命救助、ライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保において道路啓開が極めて重要であることが改めて認識された。こうした教訓を踏まえ、令和7年に道路法等が改正され、道路啓開計画の策定が法定化された。
- 四国地域において大規模な災害が発生した際の緊急輸送を確保するため、道路法第22条の3に基づく道路啓開計画を策定し、関係機関との連携・協力のもと、道路啓開の実効性を確保することを目的とする。

計画の概要

○対象となる災害の種類

- 四国地域における最大規模の地震である「南海トラフ地震」を対象。
- 被災エリアは、津波浸水想定が30cm以上となる区域内（四国4県の53市町村）。

○道路啓開の目標、○優先的に道路啓開を実施する路線・区間

- 発災後の72時間は、救命・救助活動において極めて重要な時間帯であることを踏まえ、拠点までの道路啓開を概ね24時間以内および72時間以内に完了させることを目標。
- 比較的被害が少ない瀬戸内側から、被害の甚大な太平洋側へアクセス可能となるよう、優先的に啓開するルート（広域支援ルート）を設定し、扇形に進行する作戦（四国おうぎ(扇)作戦）により道路啓開を実施。
- 能登半島地震の教訓を踏まえ、海路・空路を活用したアクセスルートを設定。

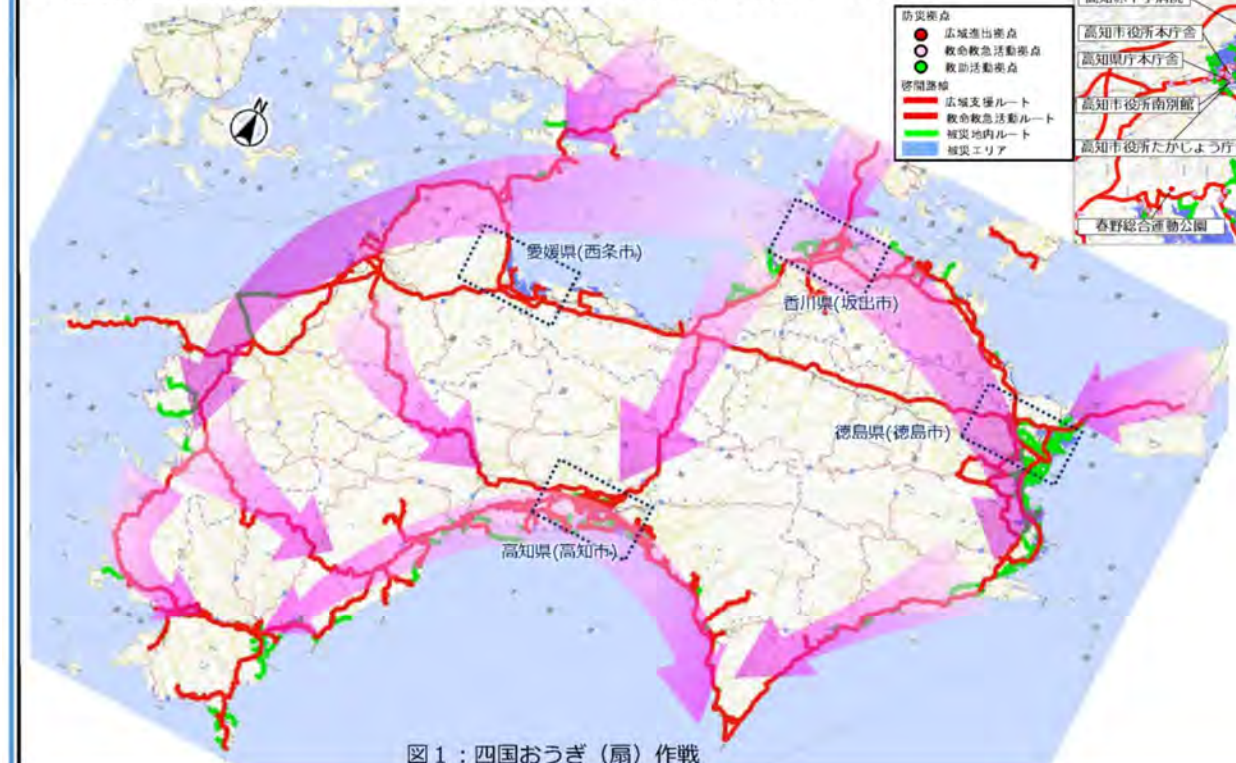
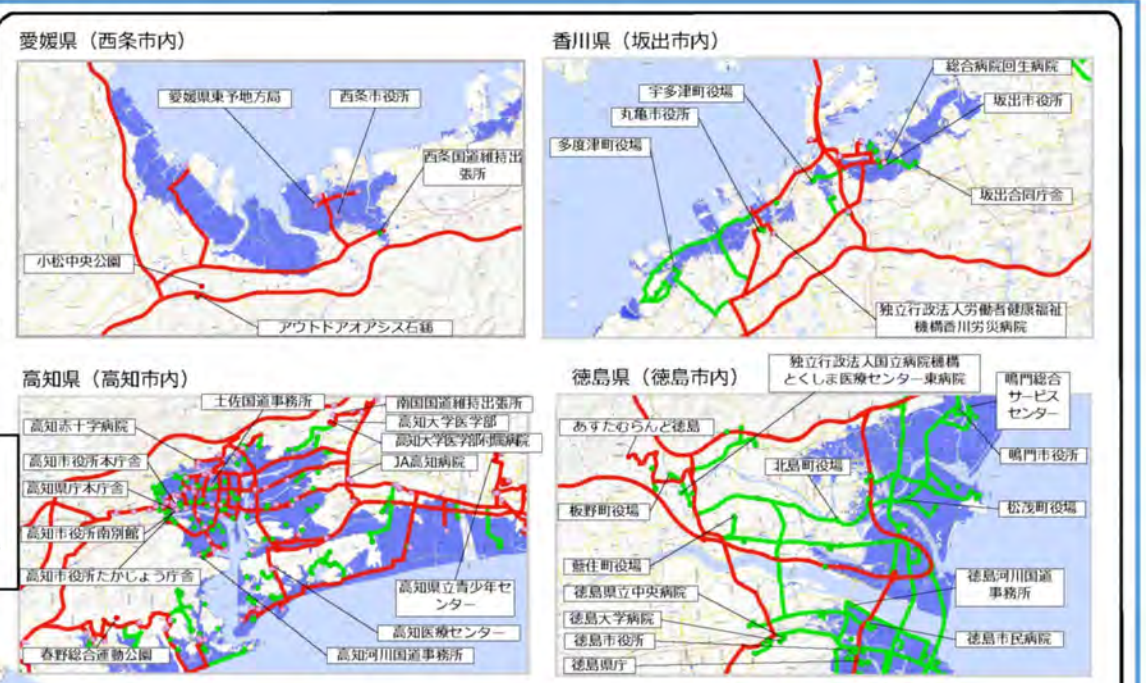


図1：四国おうぎ（扇）作戦

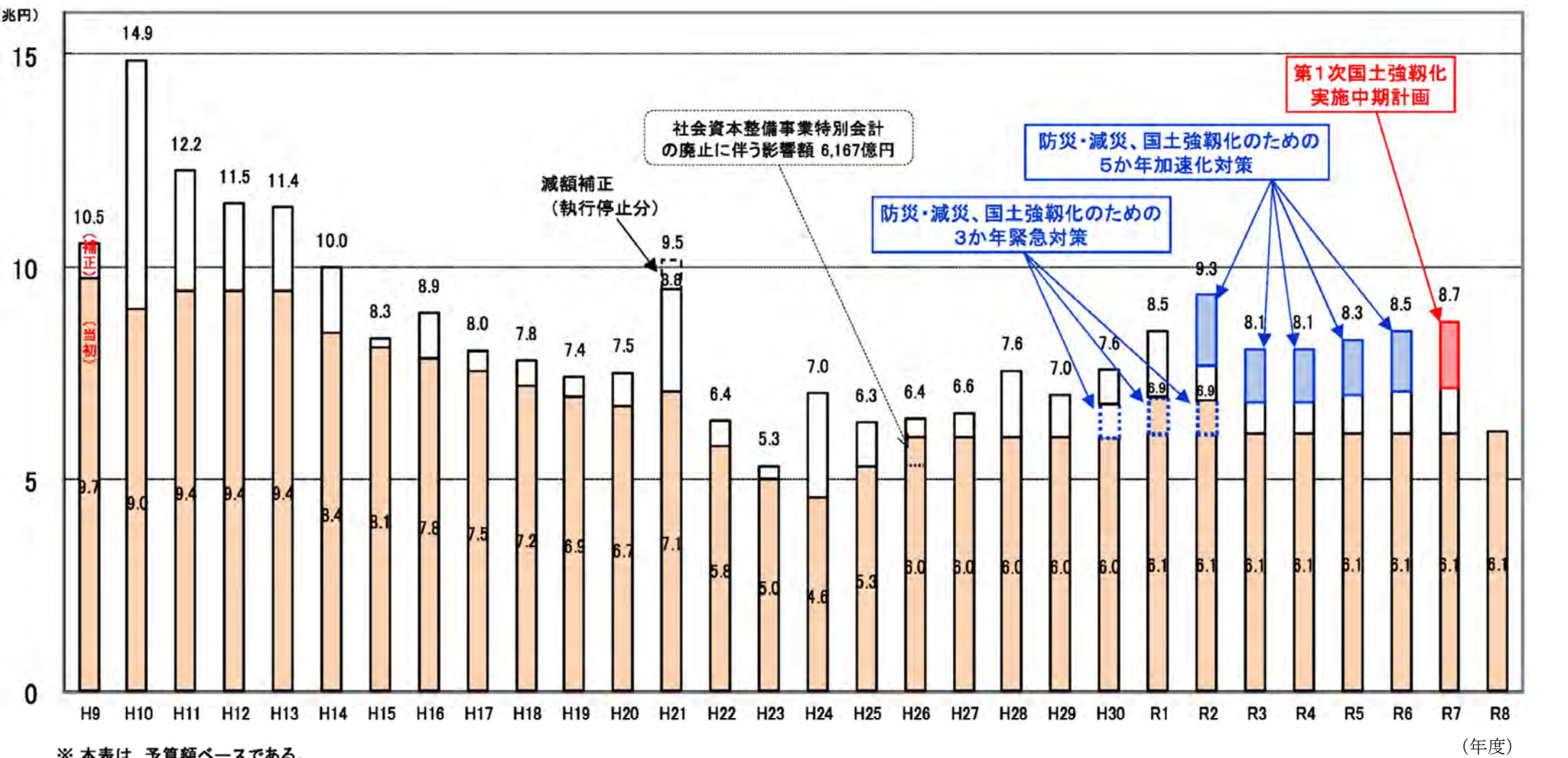
表1：拠点の考え方

種別	拠点の機能	主な拠点設定例
広域進出拠点	・広域的な防災機能を有する防災拠点 ・広域的な部隊の一次参集、物資輸送機能を有する広域防災拠点など	・総合運動公園 ・道の駅 等
救命救急活動拠点	・被災地で救命救急等の災害対応に必要な機能を有し、地域の実状に応じた重要度の高い活動拠点	・市役所・町役場（支所含む）・警察 ・消防・病院・医療機関・重要港湾 等
救助活動拠点	・被災地で救助等の災害対応に必要な機能を有する活動拠点	・市役所・町役場（支所含む）・警察 ・消防・病院・医療機関 ・燃料備蓄基地・重要港湾 等

表2：啓開候補路線の考え方

種別	啓開路線の役割	道路啓開目標（基本となる目安）
広域支援ルート	・各部隊等の広域的な移動のため、広域進出拠点を連絡するルート	・発災から概ね24時間以内を目標
救命救急活動ルート	・人命救助に係る救命救急活動拠点に移動するためのルート	
被災地内ルート	・甚大な地震・津波被害等が想定される地域内のルート	・発災から概ね72時間以内を目標

公共事業関係費(政府全体)の推移



※ 本表は、予算額ベースである。

※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額(6,825億円)が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。

※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。

※ 平成26年度当初予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額(6,167億円)を含む。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。

なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)、

令和6年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)及び緊急防災枠(2,500億円)を含む。

※ 令和3年度当初予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分(145億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

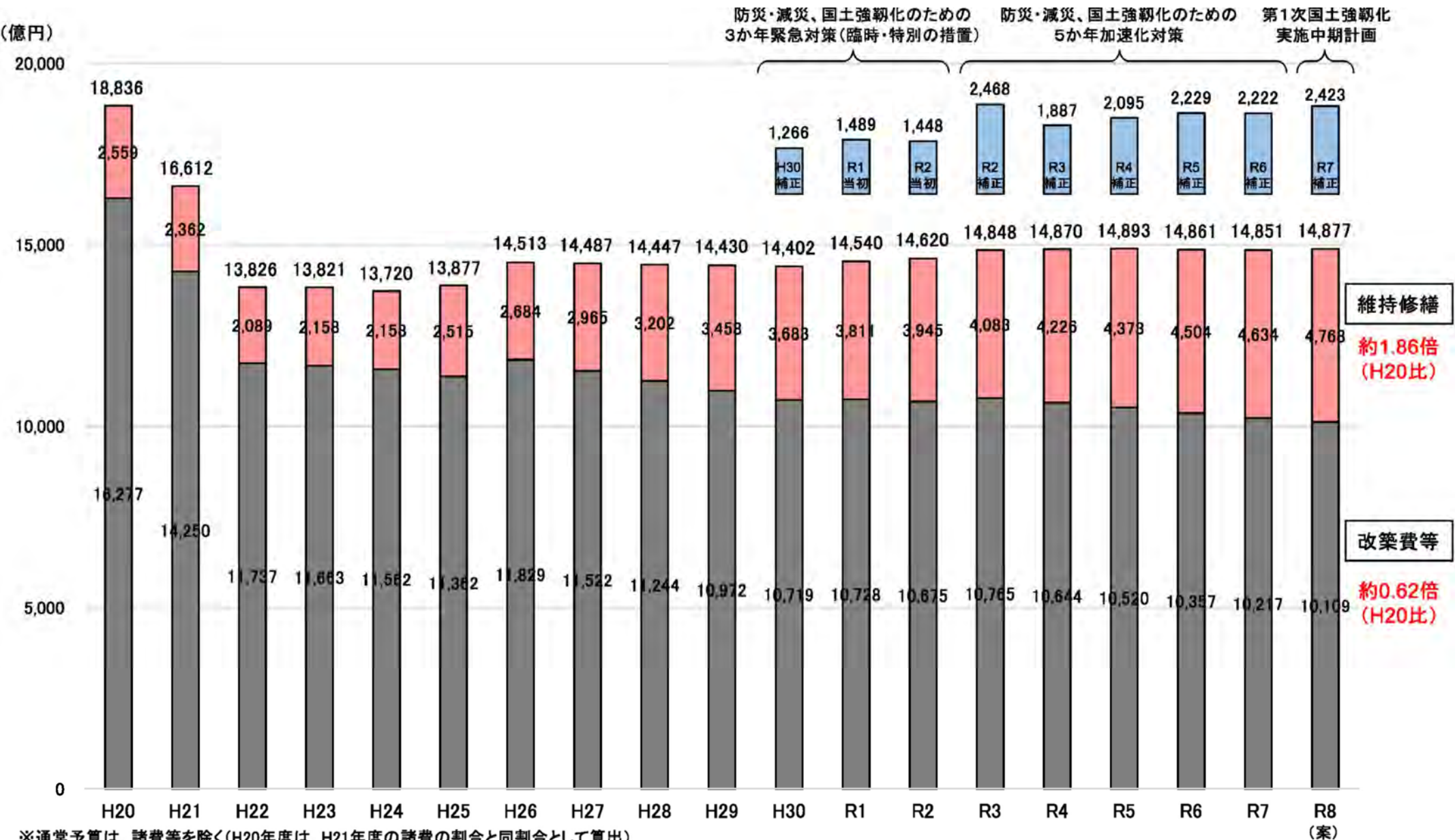
※ 令和4年度当初予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分(1億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

※ 令和5年度当初予算額(6兆801億円)は、生活基盤施設耐震化等交付金(202億円)を行政経費から公共事業関係費に組替えた後の額である。

※ 令和6年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(500億円)を含む。

※ 令和7年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(750億円)を含む。

道路関係直轄予算の推移



※通常予算は、諸費等を除く(H20年度は、H21年度の諸費の割合と同割合として算出)
※東日本大震災復興・復旧に係る経費を除く
※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和5年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分を含む。
※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和6年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分及び緊急防災分を含む。
※第1次国土強靱化実施中期計画における令和7年度補正は、実施中期計画第4章「推進が特に必要となる施策」分である。

令和8年度 道路関係予算の概要

第1次国土強靱化実施中期計画（道路関係）

○ 気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害、切迫する大規模地震や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの対災害性強化や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図ります。

道路ネットワークの機能強化対策

高規格道路の未整備区間の解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

＜達成目標例＞
高規格道路の未整備区間約6,000km
（令和2年度末時点）整備完了率
6%【R5】→19%【R12】

【道路ネットワーク強化事例】



新宮紀宝道路【令和6年度開通】

【4車線による効果事例】



被害のない2車線を活用し、交通機能を確認

道路施設の老朽化対策

持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、修繕が必要な道路施設の対策を集中的に実施

＜達成目標例＞
要対策橋梁（国及び地方管理）約92,000橋
（令和5年度末時点）修繕完了率
55%【R5】→80%【R12】

【橋梁の老朽化事例】



床版鉄筋の露出

【舗装の老朽化事例】



アスファルト路盤の損傷

渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流出防止対策

通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の災害リスクに対し、洗掘・流失対策等を推進

【橋梁流失防止対策事例】



橋梁架け替えの対策事例

電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化対策

電柱倒壊による道路閉塞を未然に防ぐため、市街地等の緊急輸送道路において無電柱化を実施

【台風等による電柱倒壊状況】



千葉県館山市

道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

災害直後からの応急活動を支援するために、緊急輸送道路の法面・盛土の土砂災害防止対策を推進

【法面・盛土対策事例】



盛土対策の例（ふとんかご）

道路システムのDXによる道路管理及び情報収集等の体制強化対策

遠隔からの道路状況の確認等、道路管理体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進

【道路システムDXによる事例】



AIによる画像解析技術の活用

（以下3施策は、実施中期計画より新たに追加）

道路の雪害対策等

積雪により交通障害が発生する危険性が高い箇所において、大雪時の道路交通確保体制強化（消融雪施設や除雪機械整備等）、雪崩対策や地吹雪対策などを推進

【雪害対策の事例】



雪崩対策の例（雪崩防止柵）

道路（道の駅）における防災拠点機能強化

「道の駅」等の防災機能強化を図るとともに災害時にも活用可能なAIカメラや高付加価値コンテナ等の設置等、災害対応の体制構築を推進

【防災拠点对策の事例】



高付加価値コンテナの設置

道路橋梁等の耐震機能強化

切迫する大規模地震に備えるため、緊急輸送道路上の橋梁について、耐震補強等を推進

【橋梁の耐震化対策事例】



耐震補強例（釜石高架橋）

令和8年度 道路関係予算の概要

Ⅱ 決定概要

1 予算総括表

(単位: 億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直轄事業		16,022	1.00	16,022	1.00
改築その他		10,109	0.99	10,109	0.99
維持修繕		4,768	1.03	4,768	1.03
諸費等		1,145	1.03	1,145	1.03
補助事業		8,821	1.00	5,123	1.00
高規格道路、IC等アクセス道路その他		4,595	0.99	2,546	0.99
道路メンテナンス事業		4,016	1.01	2,312	1.01
除雪		211	1.05	140	1.05
補助率差額		—	—	125	0.92
有料道路事業等		32,825	1.25	120	1.00
合 計		57,668	1.13	21,265	1.00

[参考] 公共事業関係費(国費): 61,078億円[対前年度比1.00]

注1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(2,908億円)を含む。

注2. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

※ 上記の他に、令和8年度予算において防災・安全交付金(国費8,529億円[対前年度比1.01])、社会資本整備総合交付金(国費4,597億円[対前年度比0.94])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。なお、令和7年度における社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定状況(12月末時点)は、防災・安全交付金:国費3,037億円、社会資本整備総合交付金:国費1,252億円である。

※ 上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、令和8年度予算において社会資本整備総合交付金(国費13億円[対前年度比0.05])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※ 上記の他に、直轄道路(権限代行区間を含む)に係る災害復旧事業費(国費36億円)等がある。

※ 上記の他に、行政部費(国費7億円)およびデジタル庁一括計上分(国費11億円)がある。

出典: 令和8年度道路関係予算概要

Ⅲ 主要施策の基本方針

- 世界水準の、賢く安全で持続可能な国土の基盤ネットワークの構築に向け、以下の基本方針の下、道路施策に取り組みます。

基本方針 1 防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命とくらしを守る～ 【P 9～】

発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い道路ネットワークの構築に取り組むとともに、避難や救命救急・復旧活動等を支える取組や危機管理対策の強化を推進します。

基本方針 2 予防保全型メンテナンスへの本格転換 ～安全・安心な道路を次世代へ～ 【P14～】

ライフサイクルコストの低減や効率的かつ持続可能な維持管理を実現する予防保全型メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な施設の対策を加速するとともに、新技術の積極的な活用等を推進します。

基本方針 3 人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備 ～人・地域をつなぐ～ 【P20～】

速達性とアクセス性が確保された国土幹線道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路等の整備や機能強化に取り組みつつ、交通拠点の整備によるモーダルコネクトの強化や渋滞対策、物流支援等の取組を推進します。

基本方針 4 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた道路の脱炭素化の推進 ～低炭素で持続可能な道路の実現に向けて～ 【P29～】

気候変動の世界的危機に対し、道路の脱炭素化を推進するとともに、ネイチャーポジティブ（自然再興）の取組との相乗効果を図ります。

基本方針 5 道路システムのDX ～xROADの推進～ 【P34～】

道路を安全に賢く使い持続可能なものとするため、新技術の導入やデータの利活用等により道路調査・工事・維持管理等や行政手続きの高度化・効率化を図るDXの取組「xROAD」を加速します。

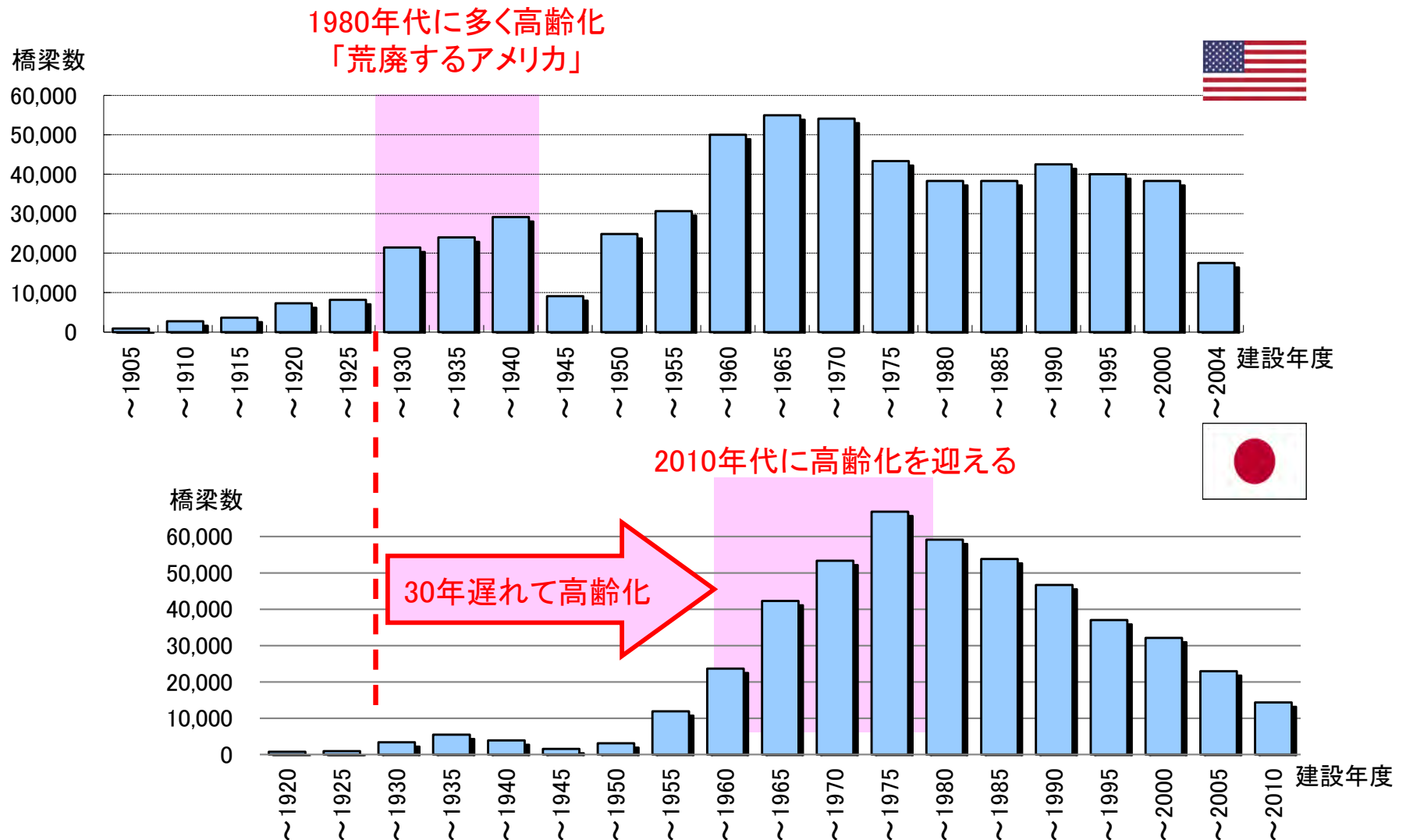
基本方針 6 道路空間の安全・安心や賑わいの創出 ～地域・まちを創る～ 【P39～】

全ての人々が安全・安心で快適に生活できる社会の実現に向けて、交通安全対策やユニバーサルデザインへの対応、無電柱化、自転車通行空間の整備等を進めるとともに、電動キックボード等新たなモビリティや地域の賑わい創出など道路空間への多様なニーズに応える取組を推進します。

- ・ はじめに
- ・ **老朽化の現状**
- ・ 老朽化対策の状況
- ・ 地方支援等の取組み
- ・ その他（最近の話題）

我が国のストックの現状

- 米国では1980年代に多くの道路施設が高齢化「荒廃するアメリカ」と呼ばれた。
- 日本でも2010年代以降に多くの道路施設が高齢化を迎える。

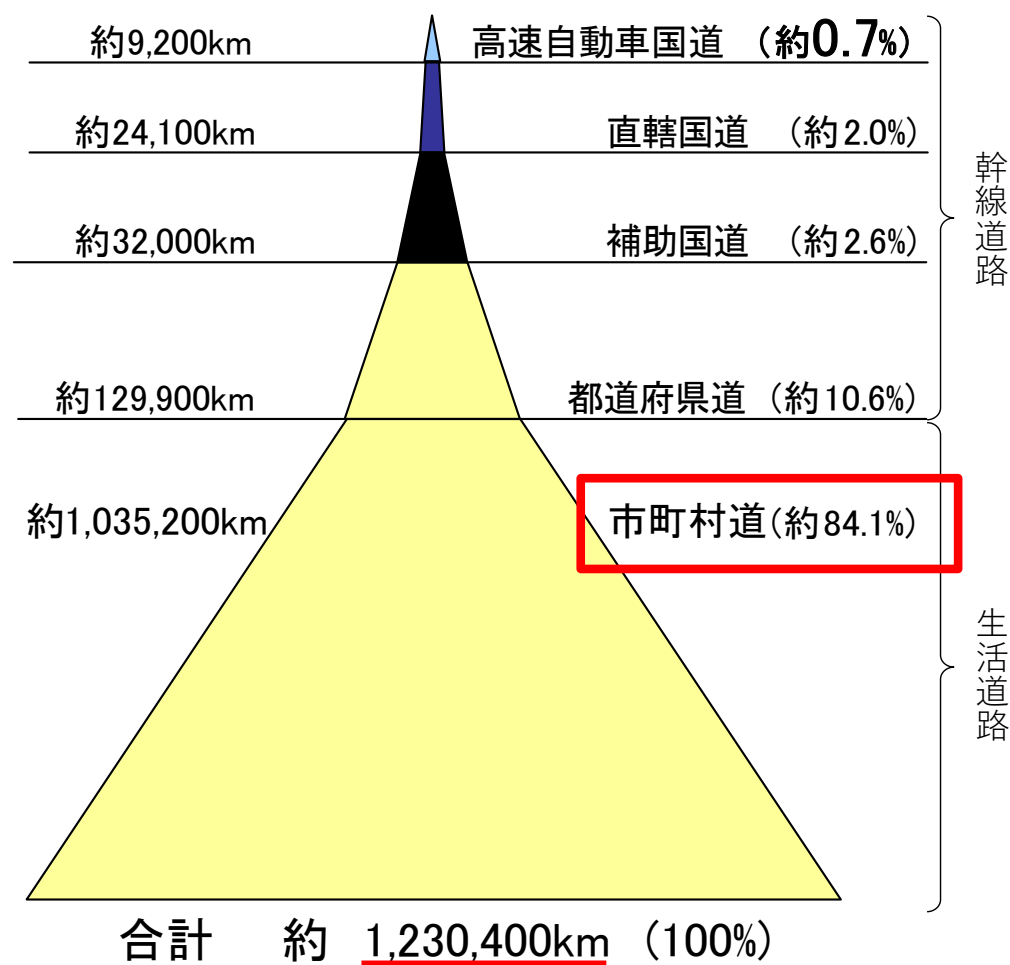


※このほかに、市町村が管理する2mから15mの橋梁を主として、建設年度不明橋梁が約23万橋ある

我が国のストックの現状

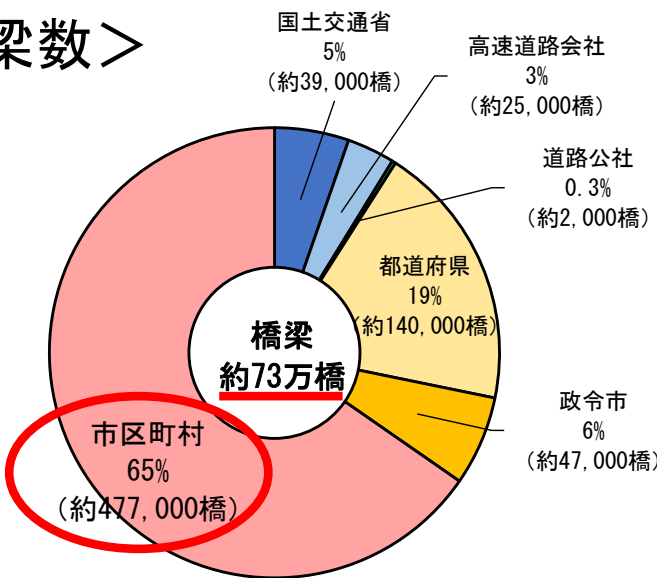
○ 日本には、約123万kmの道路があり、橋梁は約73万橋、トンネルは約1.2万箇所存在する

<日本の道路種別と延長割合>

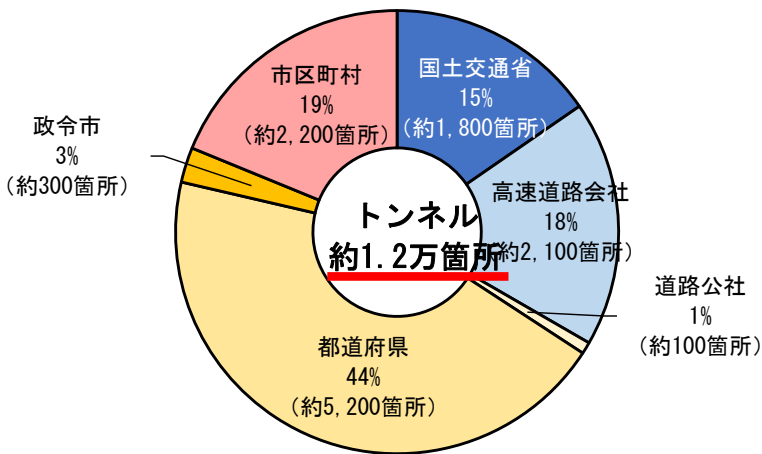


高速自動車国道: 令和6年4月1日時点、その他: 令和4年3月31日時点

<橋梁数>



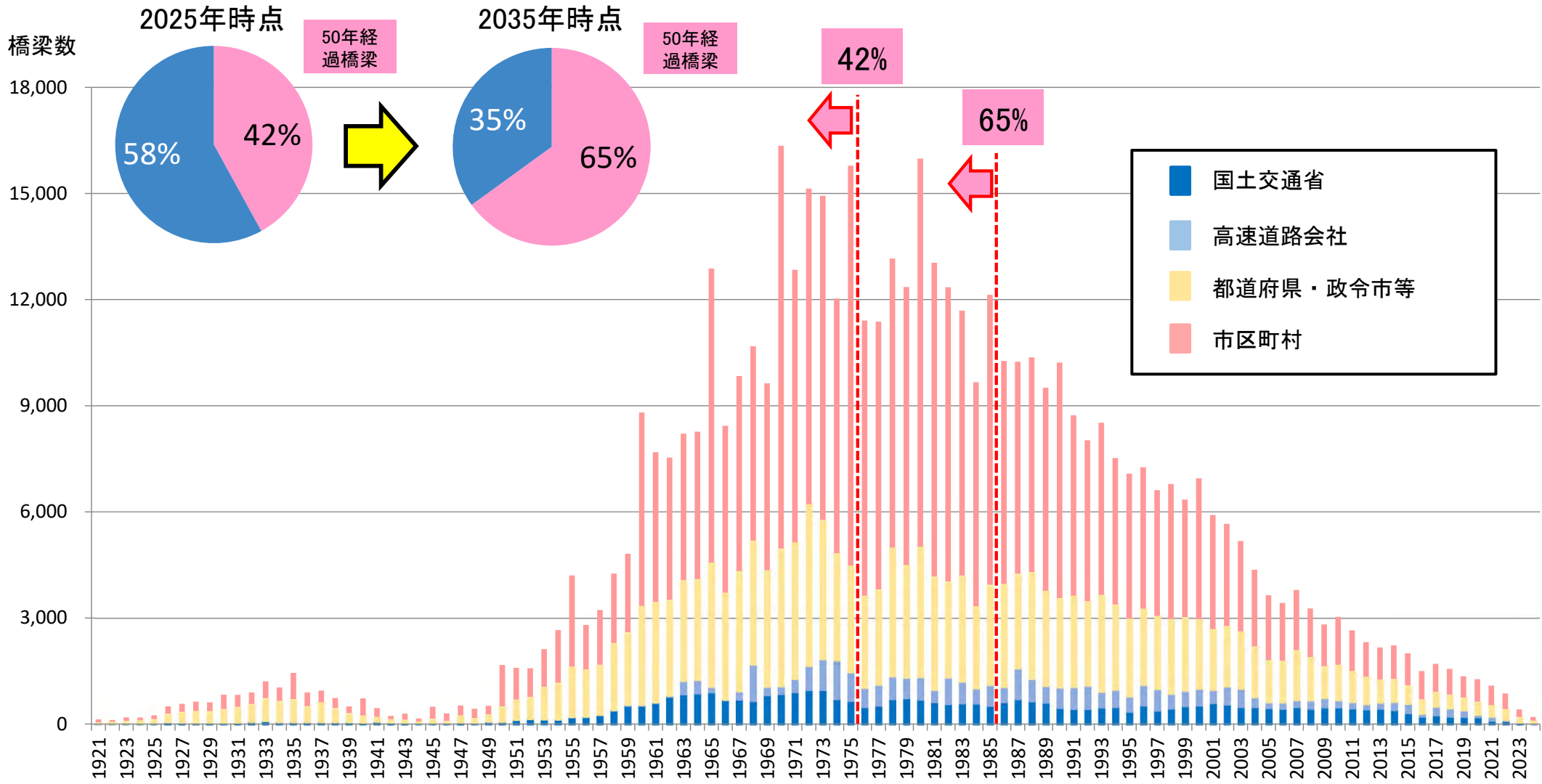
<トンネル数>



道路施設の高齢化・老朽化

○ 建設後50年を経過した橋梁の割合は、10年後に 約65%に急増

建設年数の推移(橋梁)



※この他、古い橋梁など記録ができない建設年度不明橋梁が約19.4万橋ある。

老朽化の現状(事例:橋梁)

- 緊急的に整備された箇所や水中部など立地環境の厳しい場所などの一部の構造物で老朽化による変状が顕在化

みはらし はし しんやました
■ 見晴橋(横浜市道 新山下第8号線)は、37歳で損傷を発見

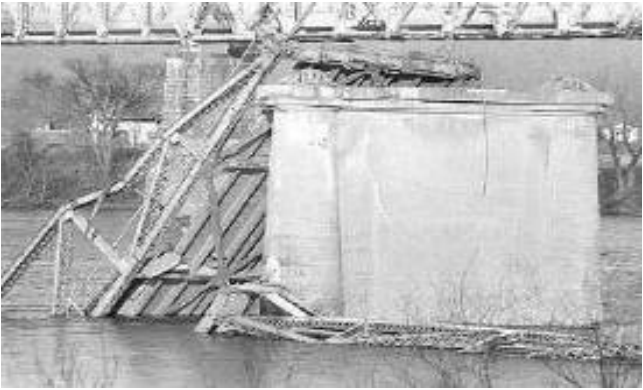


※水中部から調査を実施したところ鋼製杭橋脚に著しい腐食を確認

老朽化等による諸外国の落橋事例

シルバー橋(アメリカ、1967)

橋種 : アイバーチェーン吊橋
施工年次(年齢) : 1928(39年経過)
原因 : 吊り材の腐食、疲労など



マイアナス橋(アメリカ、1983)

橋種 : 鋼ゲルバー桁橋
施工年次(年齢) : 1958(25年経過)
原因 : 吊り材の疲労



ソンス 聖永大橋(韓国、1994)

橋種 : 鋼ゲルバートラス橋
施工年次(年齢) : 1958(25年経過)
原因 : 吊り材の疲労



コンクリート跨道橋(アメリカ、2005)

橋種 : PC橋 ※I-70跨道橋
施工年次(年齢) : 1960(45年経過)
原因 : 鉄筋腐食(塩害)



デ・ラ・コンコルド跨道橋(カナダ、2006)

橋種 : 方杖ラーメンコンクリート橋
施工年次(年齢) : 1968(38年経過)
原因 : 桁連結部の破壊



ミシシッピ川橋(アメリカ、2007)

橋種 : 鋼トラス橋 ※I-35W橋
施工年次(年齢) : 1967(40年経過)
原因 : 格子部補強材の厚さ不足



橋梁の長寿命化の事例

○ 適時適切な補修・補強により、100歳を超えても大きな損傷もなく使用

ばんだいばし

萬代橋(国道7号新潟市)

1929(昭和4)年開通:97歳



さいがわおおはし

犀川大橋(国道157号金沢市)

1924(大正13)年開通:102歳



- ・ はじめに
- ・ 老朽化の現状
- ・ **老朽化対策の状況**
- ・ 地方支援等の取組み
- ・ その他（最近の話題）

笹子トンネル天井板崩落事故の概要

出典）第42回基本政策部会資料抜粋（一部加筆）

- ・発生日時：平成24年12月2日（日） 8:03頃
- ・発生場所：中央自動車道（上り）笹子トンネル内（延長4.7km、大月JCT～勝沼IC間）
- ・発生状況：東坑口から約1.7km付近において、トンネル天井板が落下。車両3台が下敷き、うち2台が火災となり焼損。
死者9名、負傷者2名。
- ・通行止め：**【上り線】大月JCT ～ 一宮御坂IC** **【下り線】大月JCT ～ 勝沼IC**
(12月29日13時より、下り線を用いた対面通行で開通、2月8日に上下線各2車線通行を予定)



道路の老朽化対策に関する取組みの経緯

○社会資本整備審議会 技術部会
社会資本メンテナンス戦略小委員会 設置[2012.7.31]

○ 笹子トンネル天井板落下事故「2012.12.2」

○ 2013年を「社会資本メンテナンス元年」に位置付け
○ 道路法の改正「2013.6」
点検基準の法定化、国による修繕等代行制度創設

○ 定期点検に関する省令・告示 公布[2014.3.31]
5年に1回、近接目視による点検

○ 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言「2014.4.14」

● 定期点検 1巡目 (2014～2018)

○ 定期点検要領 通知[2019.2.28]
定期点検の質を確保しつつ、実施内容を合理化

● 定期点検 2巡目 (2019～2023)

○ 定期点検要領 通知[2024.3.27]
記録の品質、データの有用性を向上

● 定期点検 3巡目 (2024～)



事故直後



天井板撤去状況



5年に1回 近接目視点検

区分	
I	健全
II	予防保全段階
III	早期措置段階
IV	緊急措置段階



社会資本整備審議会 道路分科会の家田仁分科会長より太田国土交通大臣に手交

2014年4月14日
「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」
最後の警告ー今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ

「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」

○平成26年4月14日に社会資本整備審議会 道路分科会の家田仁分科会長より太田国土交通大臣に手交された

I. 最後の警告ー今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ

○静かに危機は進行している

○すでに警鐘は鳴らされている

○行動を起こす最後の機会は今

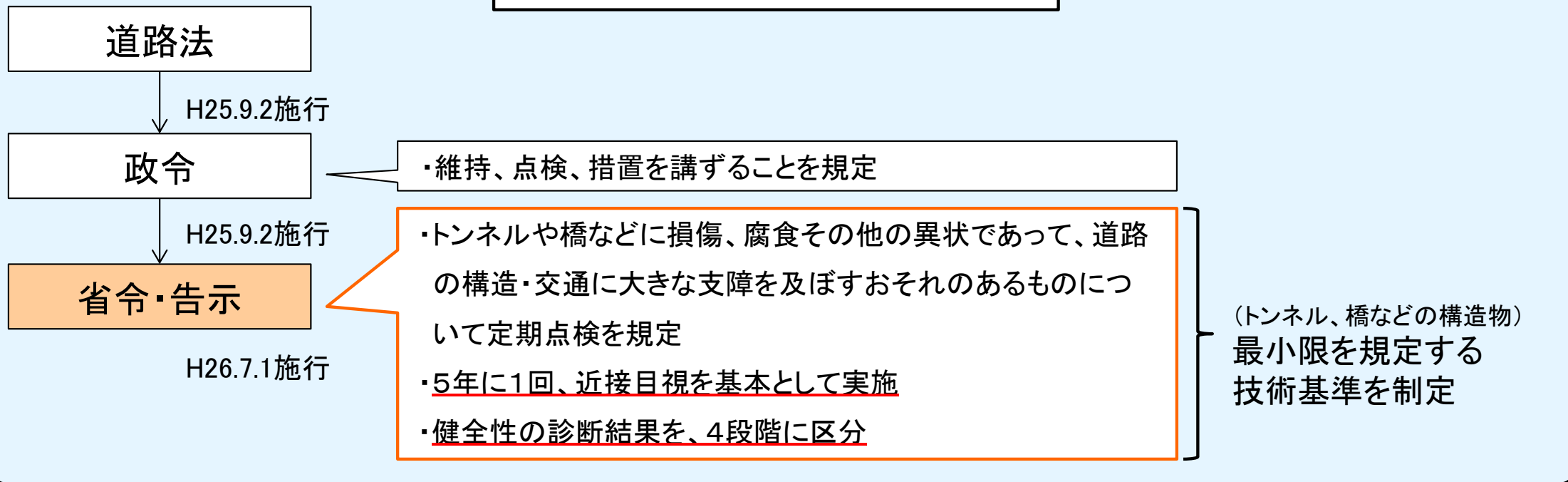


「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」を手交 24

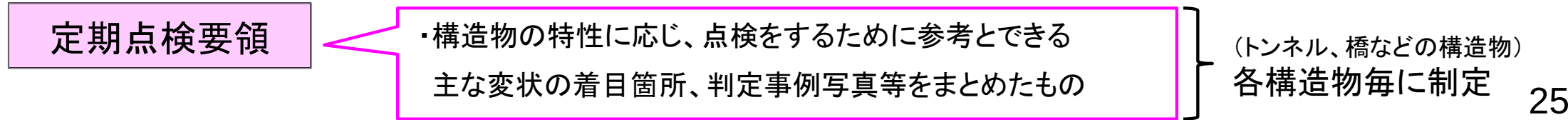
法定点検に係る基準の体系

- ① 省令・告示で、5年に1回、近接目視を基本とする定期点検を規定、健全性の診断結果を4つに区分(トンネル、橋などの構造物に共通)
- ② 構造物の特性に応じ、道路管理者が定期点検をするために参考とできる主な変状の着目箇所、判定事例写真等を技術的助言として定期点検要領をとりまとめ(トンネル、橋などの構造物ごと)

法令点検に係る基準の体系



技術的助言として



省令・告示の施行

- 橋梁(約73万橋)・トンネル(約1万本)等は、知識と技能を有する者が5年に1度、近接目視を基本とする全数監視を実施
- 点検を行ったときには、施設の健全性の診断を行い、その結果を統一的な区分に分類。



道路法施行規則(平成26年3月31日公布、7月1日施行) (抄)

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

点検は、知識及び技能を有する者が近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とする

トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年3月31日公布、7月1日施行)

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類

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

損傷事例（橋梁）

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



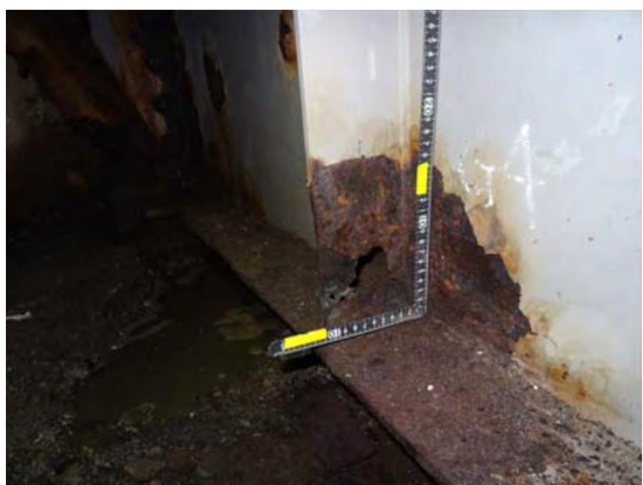
地方自治体管理 主桁腐食



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

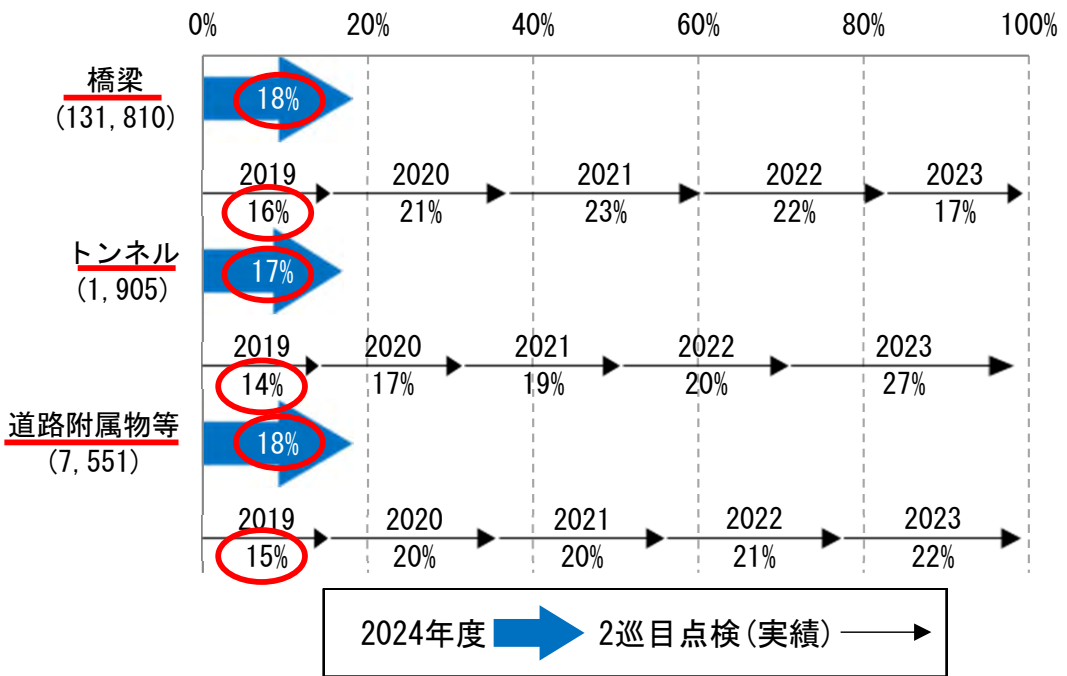


地方自治体管理 橋脚洗掘

3巡目点検(2024年度)の実施率・判定区分

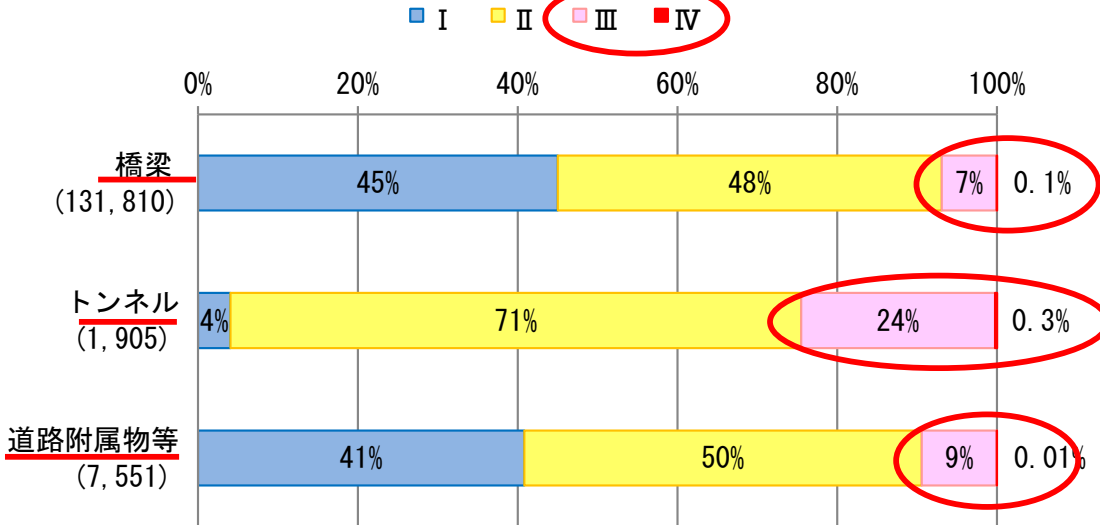
- 全道路管理者の3巡目(2024年度)の点検実施状況は、橋梁:18%、トンネル:17%、道路附属物等:18%となっており、2巡目1年目を上回り着実に進捗している。
- 全道路管理者の3巡目(2024年度)の点検において、早期又は緊急に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ・Ⅳ)の割合は、橋梁:7%、トンネル:24%、道路附属物等:9%

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。

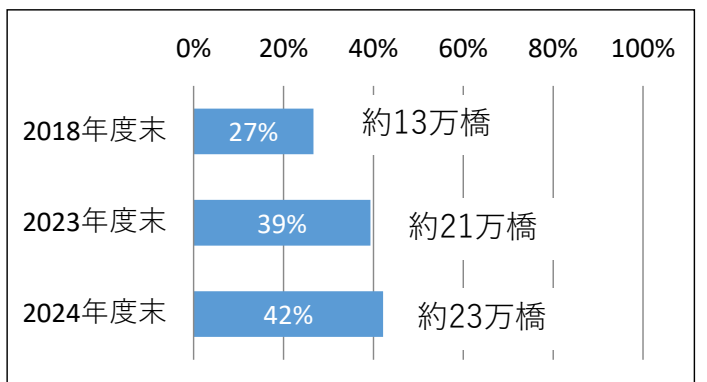
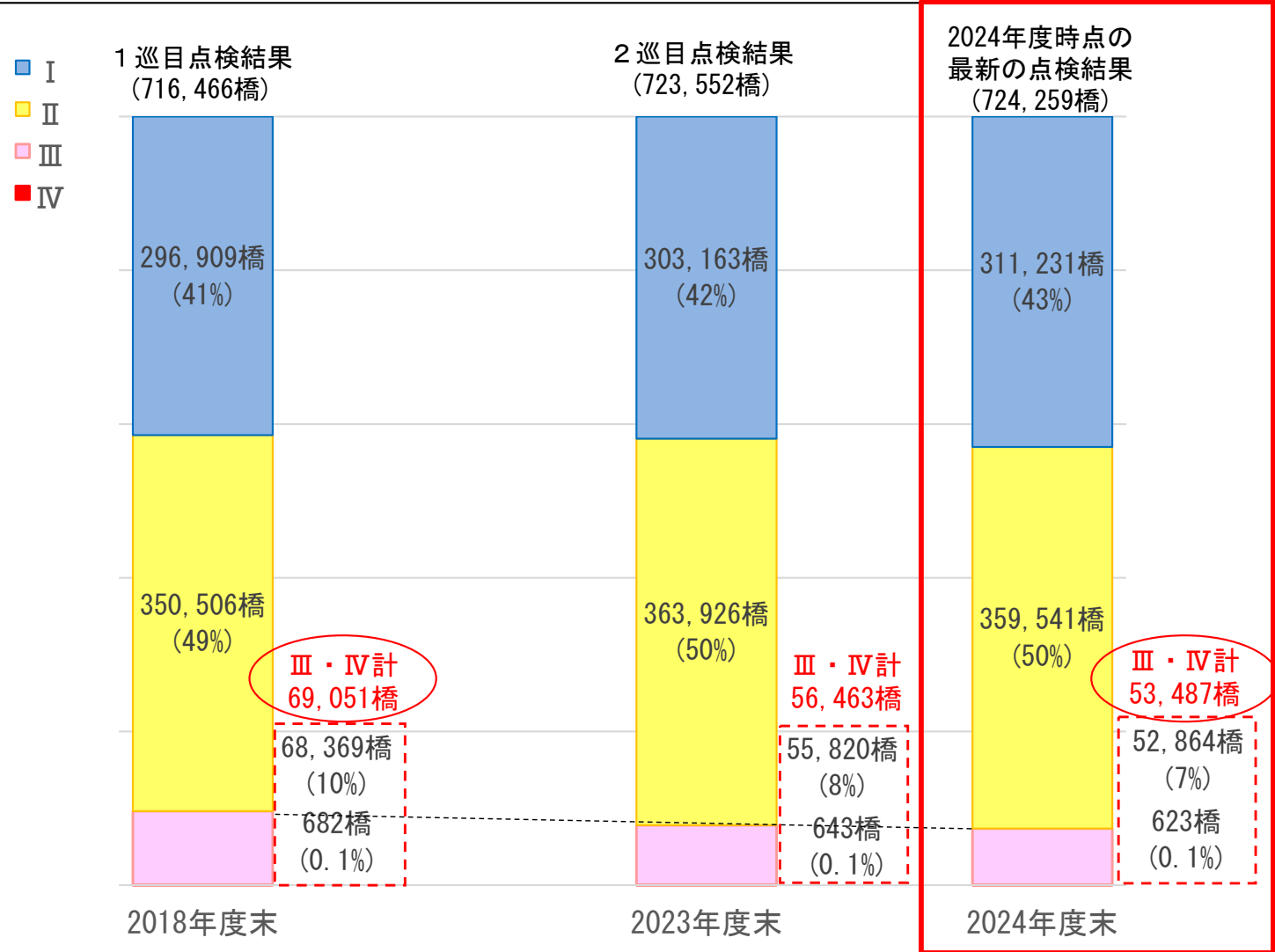
2巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況

- 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)	うち完了(C)	未着手 施設数	2024年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)		(参考)2023年度末時点	
					点検年度	0% 20% 40% 60% 80% 100%	措置に着手済 の施設数	うち完了
国土交通省	3,707	2,891 (78%)	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%)

過年度の点検(2014-24)の実施施設(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。
- 建設後50年以上経過した橋梁数は増加している一方で、1巡目点検終了時点と比較すると、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

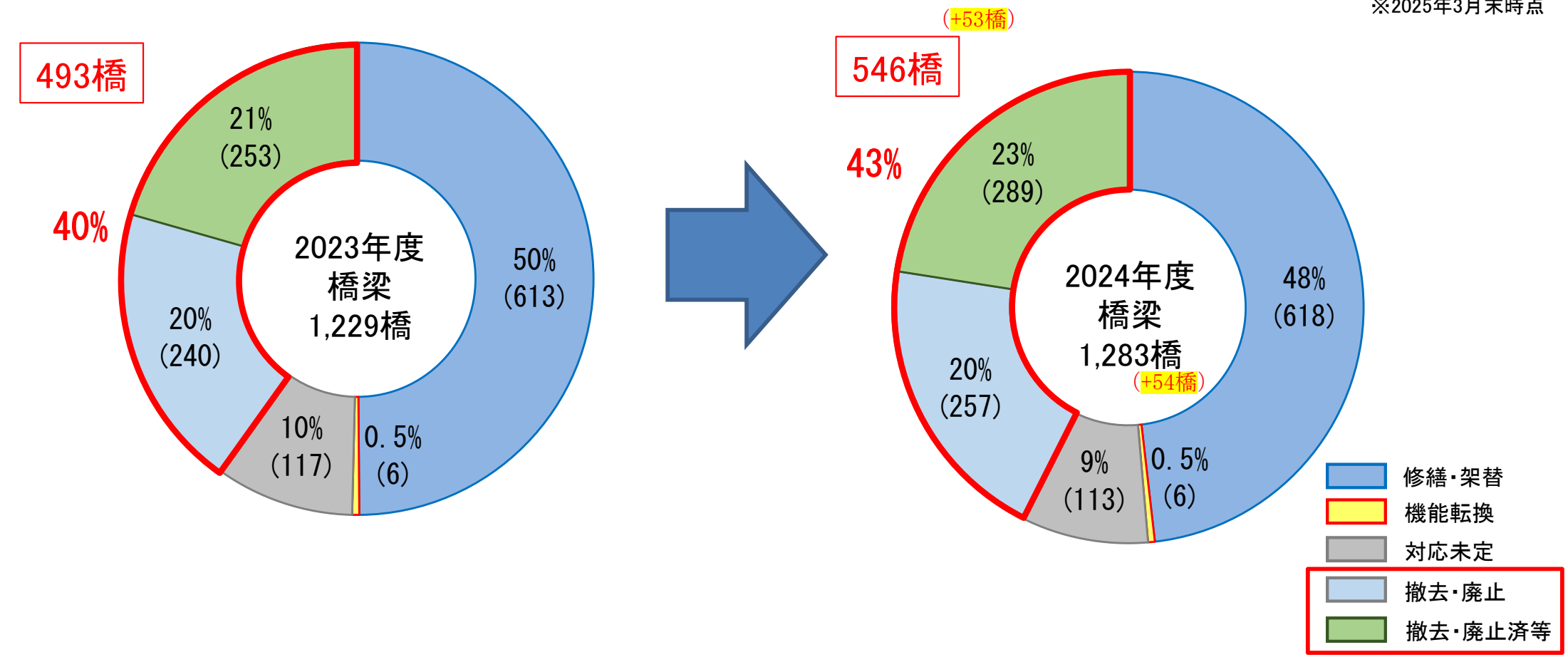
※この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁がある。

※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。

判定区分Ⅳの橋梁の措置状況

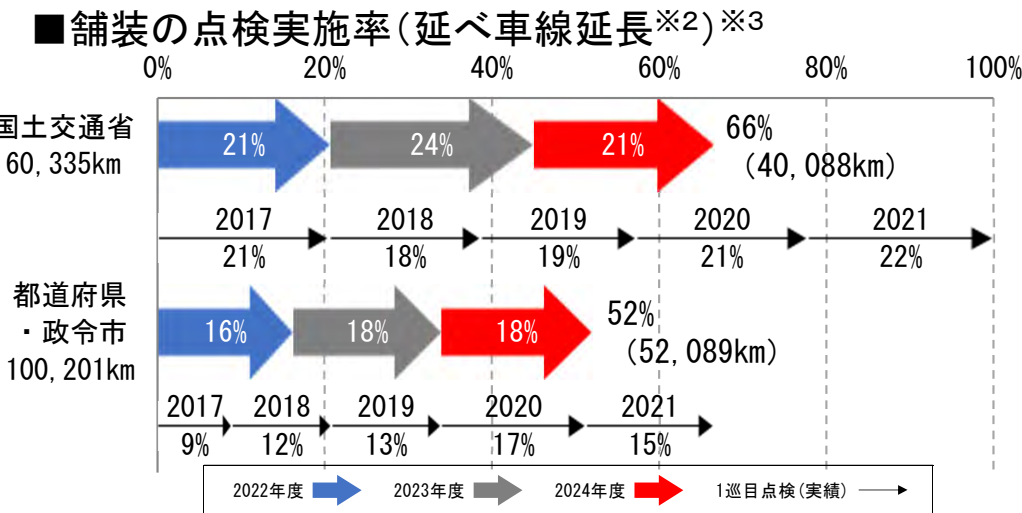
- 2024年度末時点で判定区分Ⅳと診断された橋梁は、1,283橋となり、前年度より54橋増加しており、その対策として、撤去又は廃止された橋梁は546橋（予定含む）と前年度末より53橋増加しています。
- 老朽化した道路インフラを適正に維持管理していくため、ライフサイクルコストや地域の実情を踏まえ、必要に応じて集約化・撤去などにより合理化を図っていく必要があります。

※2025年3月末時点



舗装の点検(2巡目)の実施状況

- 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ついて、2024年度における点検状況を整理した。
- 舗装点検については2021年度に1巡目点検が完了し、2022年度より2巡目点検を実施中であり、国土交通省が管理する道路では約66%、都道府県・政令市※1が管理する道路では約52%で点検を実施済み。
- 判定区分Ⅲ(修繕段階)の割合は、アスファルト舗装で国土交通省:約11%、都道府県・政令市※1:約14%、コンクリート舗装で国土交通省:約3%、都道府県・政令市:約5%

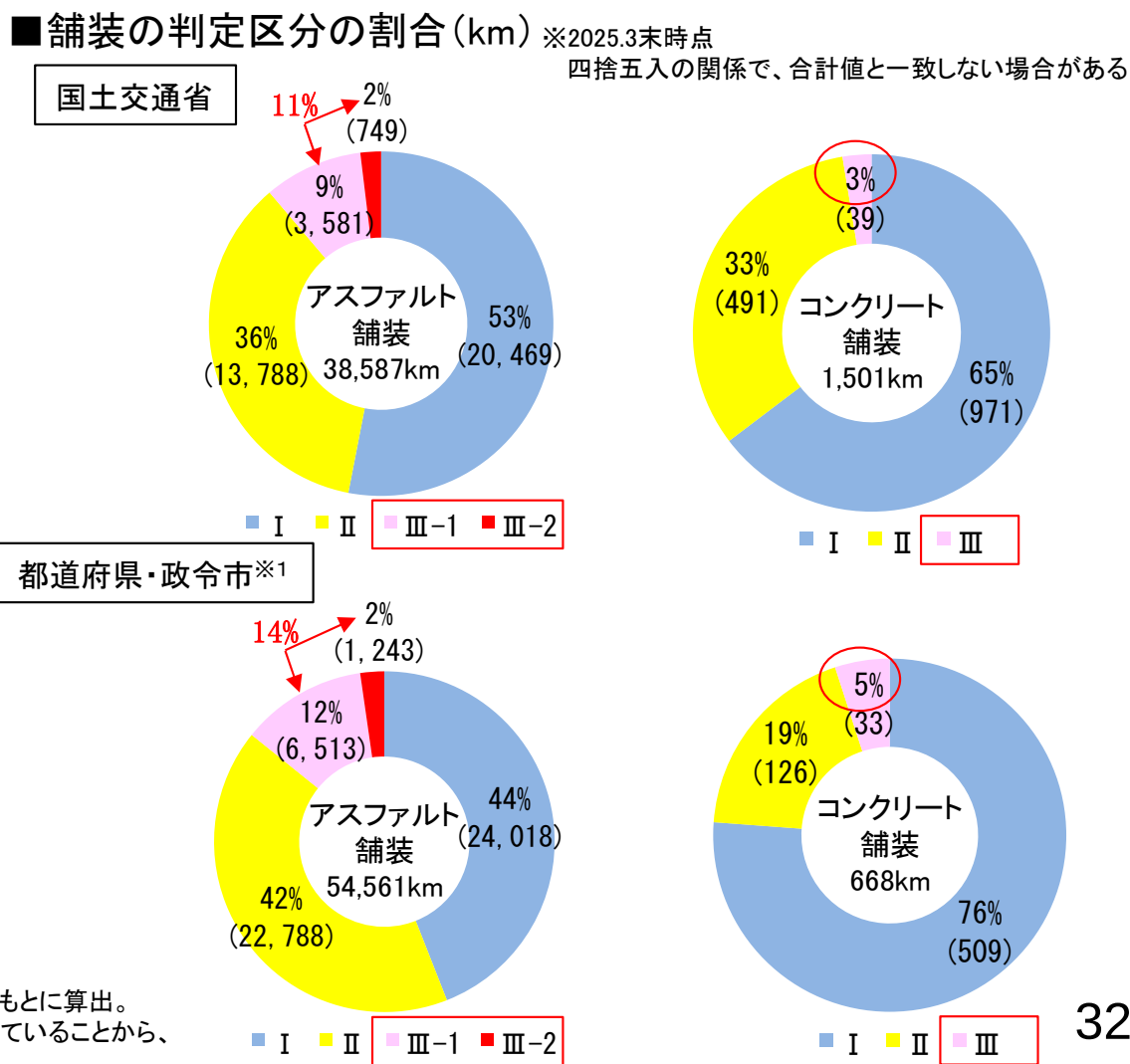


※四捨五入の関係で、年度毎の合計値とは一致しない場合がある。

判定区分(アスファルト舗装・コンクリート舗装)

＜アスファルト舗装＞		＜コンクリート舗装＞	
判定区分		判定区分	
I	健全	I	健全
II	表層機能保持段階	II	補修段階
III	修繕段階	III	修繕段階
III-1	表層等修繕		
III-2	路盤打換等		

※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を対象としている。
※2: 2025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。
※3: 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。



道路メンテナンス年報における舗装の集計方法

- 道路の舗装延長は約130万キロあり、重要物流道路などの重交通を担う道路(分類A・B)から生活道路まで幅広く、生活道路の舗装は損傷の進行が極めて遅いのに対して、重交通を担う道路では寿命が短い。
 - 重交通を担う道路において、路盤損傷に伴う表層修繕の繰り返しにより生じるコスト(ライフサイクルコスト、工事規制等による社会的影響等)を最小限にするため、早期の予防保全への移行を目指す。
- ⇒ 重交通を担う道路である分類A・Bに焦点を当てて見える化を図る。

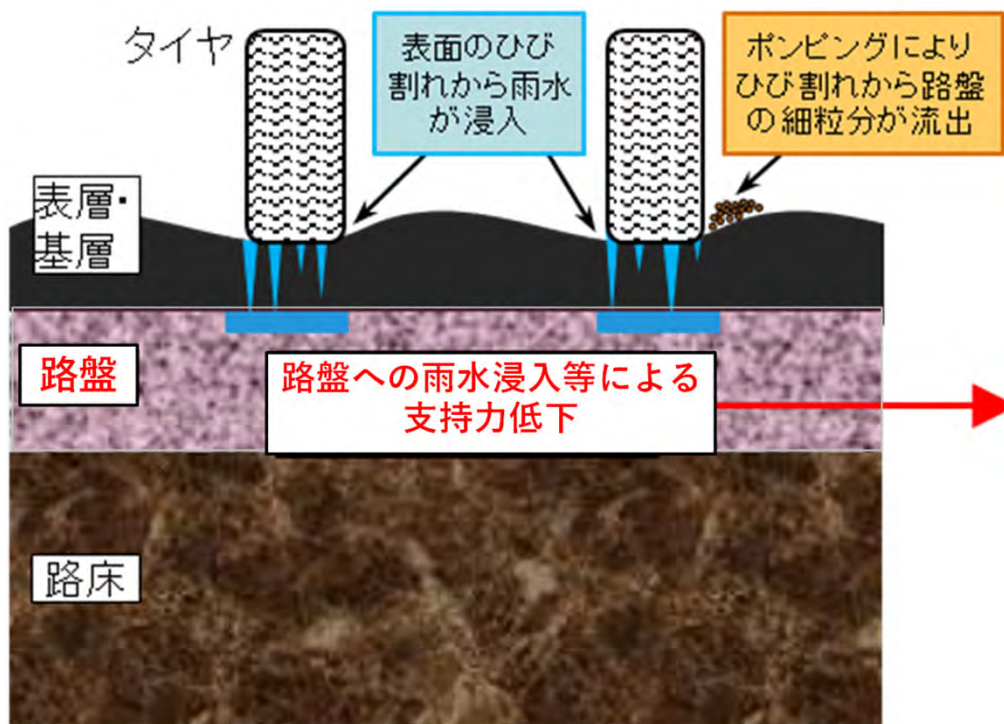
特性		分類	主な道路 (イメージ)				管理基準※1 ()内は直轄の基準	点検頻度	健全性の診断※2		車線延長※3
・高速道路等 (高速走行など求められるサービス水準が高い道路)		A	高速道路※4	直轄国道			ひび割れ率: 15～20% (20%以上) わだち掘れ量: 20～25mm (25mm以上) IRI: 3.5mm/m (3.5mm/m以上)	道路管理者が5年に1回以上適切に実施	分類A・Bの判定区分	I (健全): 損傷レベルが小	計:約40,700km ・高速管理: 約33,600km ・直轄管理: 約5,000km ・地方管理: 約2,700km
・損傷の進行が早い道路等 (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					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)			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 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)
・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	政令市・一般市道		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	分類C・Dの判定区分	I (健全): 損傷レベルが小	計:約360,000km	
・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								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

舗装は「ひび割れ」が原因で劣化する ～舗装の劣化メカニズム～

- 舗装を長期間もたせるためには、路盤や路床の支持力が確保されていることが重要。
- しかしながら、舗装は、ひび割れ率が40%を超えた状態で放置すると、降雨時に路盤から細粒分が流出し劣化する。
 - 路盤が痛んだ状態では、何度切削オーバーレイしても表層はすぐに劣化する⇒お金の無駄遣い
 - このため、ひび割れが40%に達しているものは、路盤の支持力を確認し、悪い場合には路盤を含め修繕する必要がある
 - また、ひび割れが40%に達しているものの、路盤の支持力がまだ確保されているものについては、切削オーバーレイ等の表層の修繕を行って、雨水の侵入を防止する措置が求められる
- また、近年、xROADのデータを用いた分析で、路盤の下、路床の支持力を適切に評価して、舗装設計を行うことの重要性が確認されており、軟弱地盤等の土地の成り立ちや早期劣化の度合いを踏まえて、路床（地盤）の改良から検討する必要がある。

◇路盤が損傷するメカニズム



【ポンピング】
路床土が輪荷重の繰り返しの影響によって泥土化し、路盤にくい込み、さらに目地やひび割れ部分から表面に吹き出す現象である。

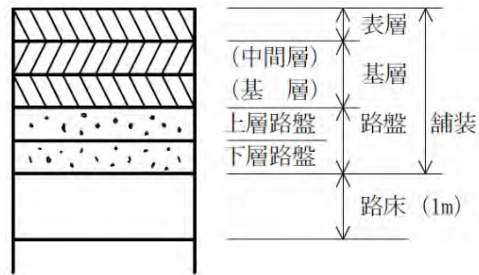


舗装の損傷事例

<アスファルト舗装>

判定区分Ⅲ：修繕段階

損傷レベル大：ひび割れやわだち掘れ、縦断凹凸等が生じており、表層あるいは路盤を含めた舗装打ち換え等の修繕措置が必要な状態



<アスファルト舗装の構成と各層の名称>



ひび割れ



わだち掘れ

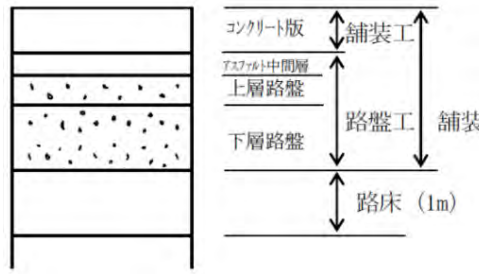


縦断凹凸

<コンクリート舗装>

判定区分Ⅲ：修繕段階

損傷レベル大：コンクリート版において、版中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



<コンクリート舗装の構成と各層の名称>

