

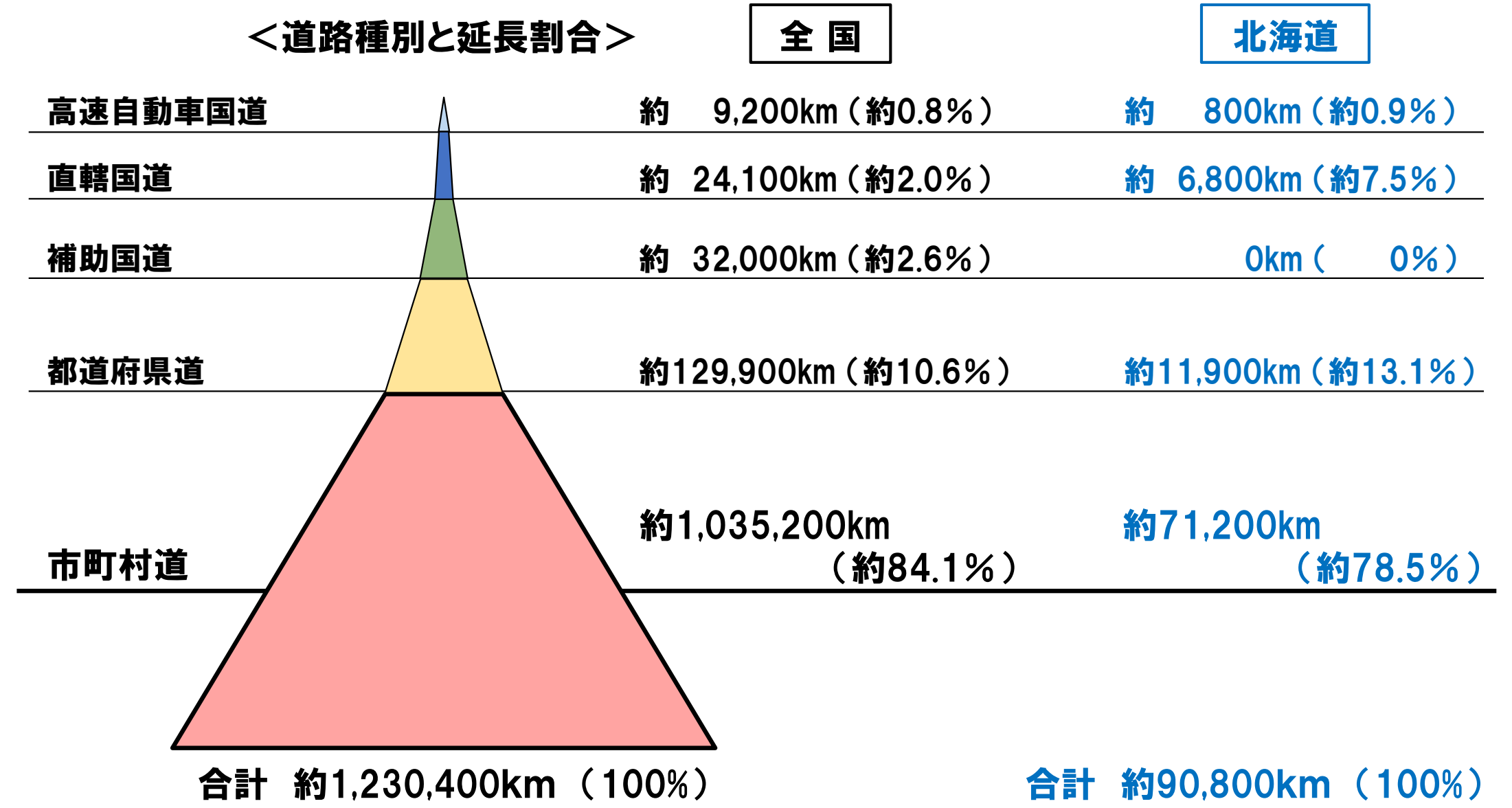
北海道における 道路メンテナンスの現状

2026年9月17日

国土交通省 北海道開発局 建設部

道路維持課 道路保全対策官 白戸 義孝

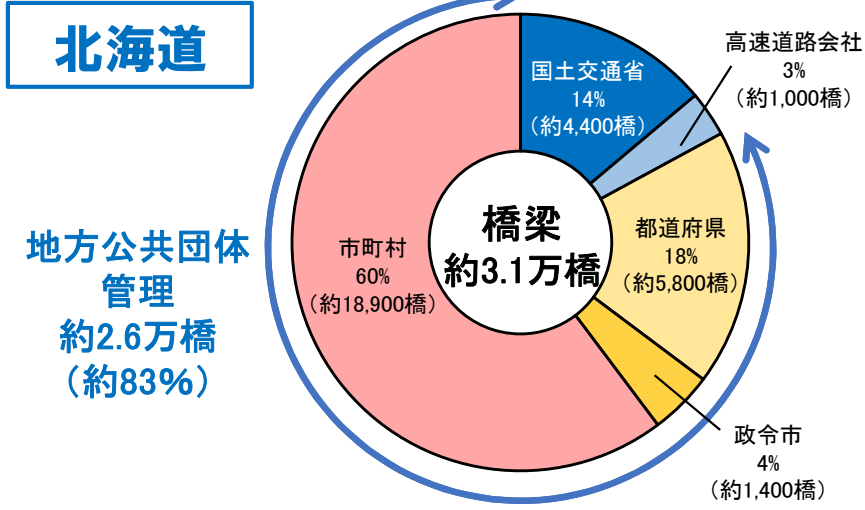
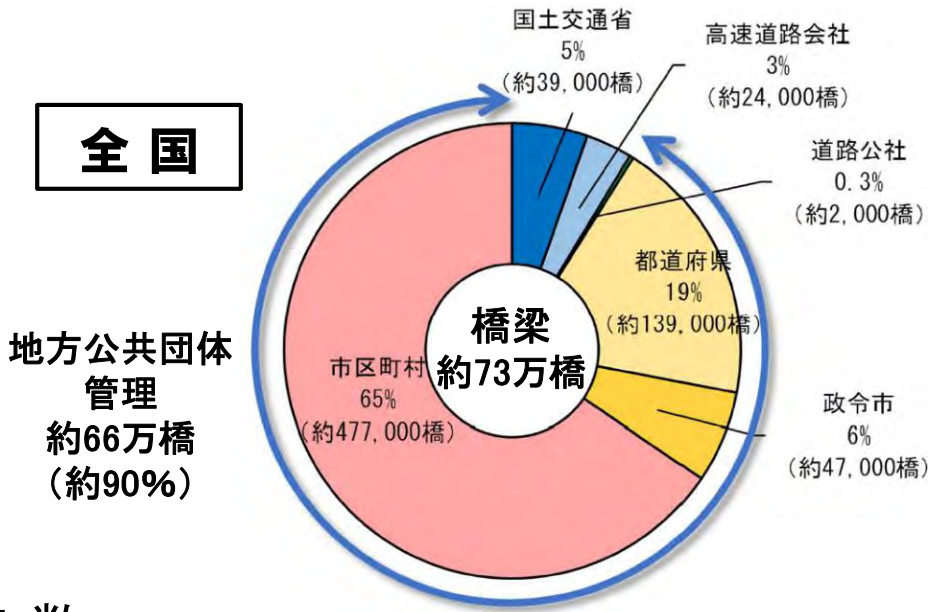
○我が国の道路延長は約123万km。うち、都道府県道は約11%、市町村道は約84%



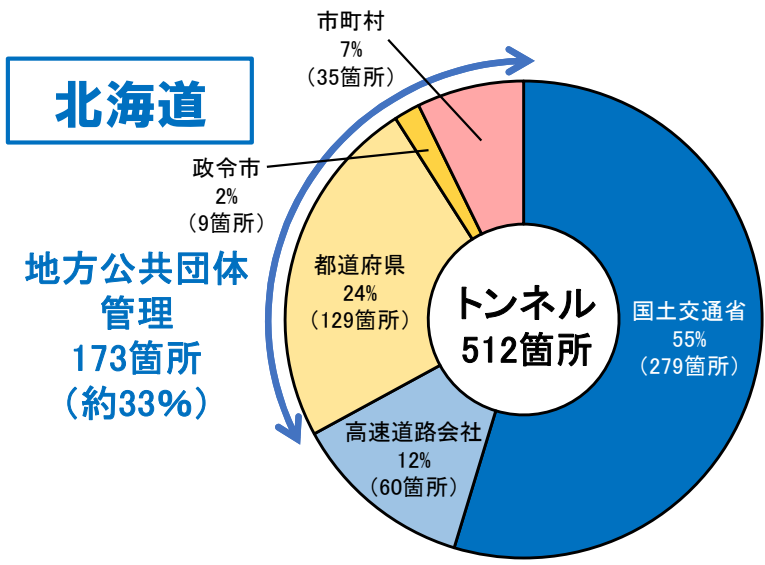
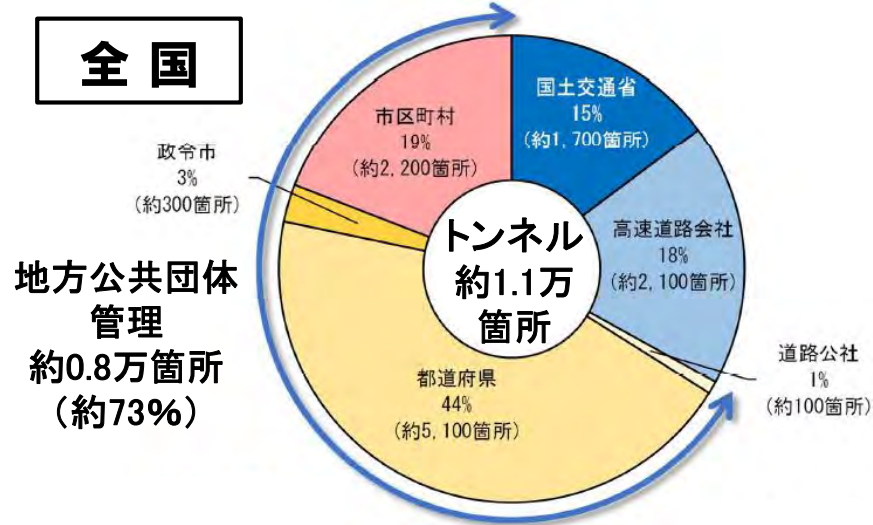
道路管理者別の橋梁数、トンネル数

○全国の橋梁数の約90%が、北海道の橋梁数の約83%が、地方公共団体管理
○全国のトンネル数の約73%が、北海道のトンネル数の約33%が、地方公共団体管理

■橋梁数



■トンネル数



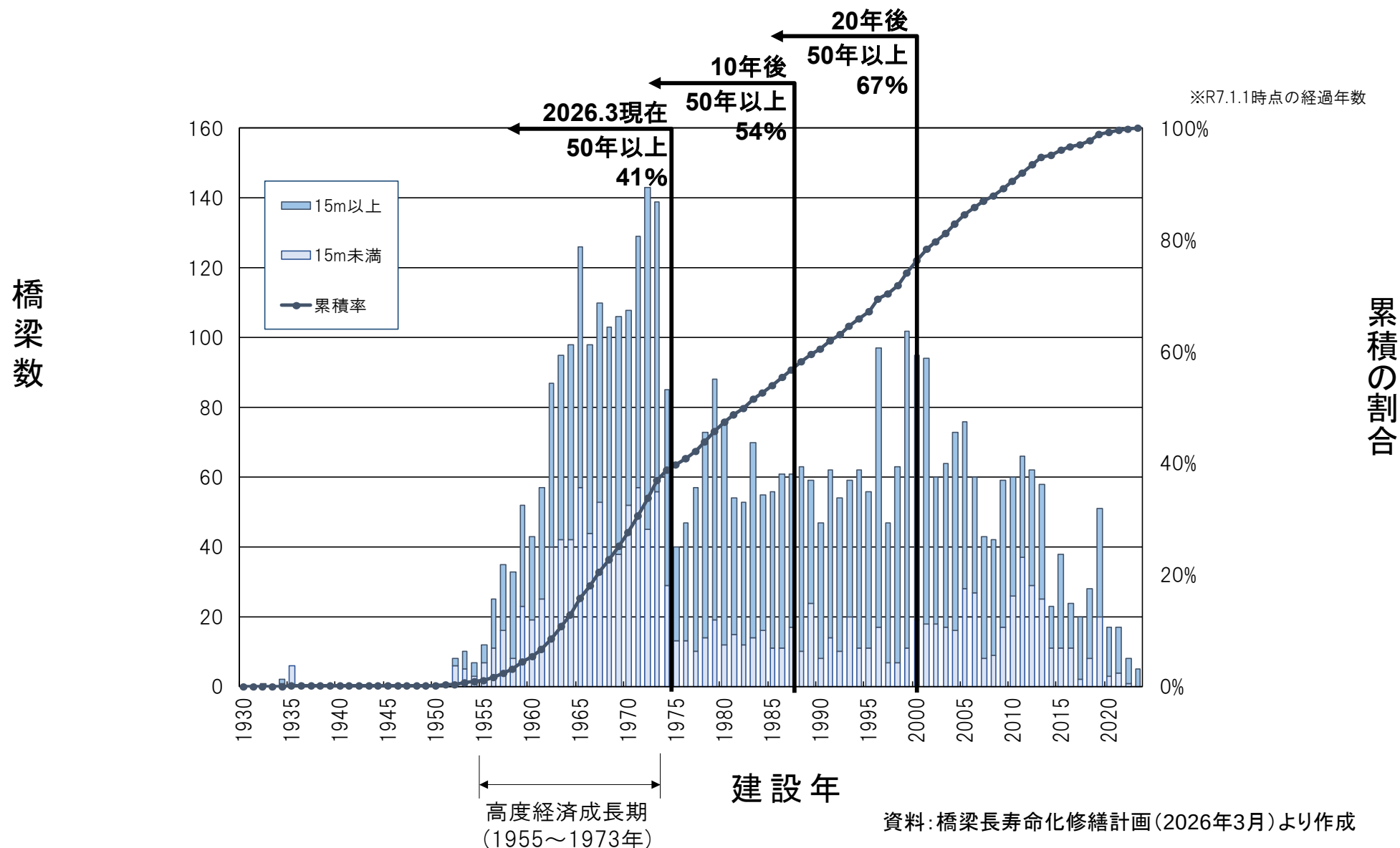
資料: 道路メンテナンス年報(2022年8月)より(2022.3末時点)

※北海道開発局調べ(2026.3末時点)

橋梁建設数の推移（建設後50年以上の割合）

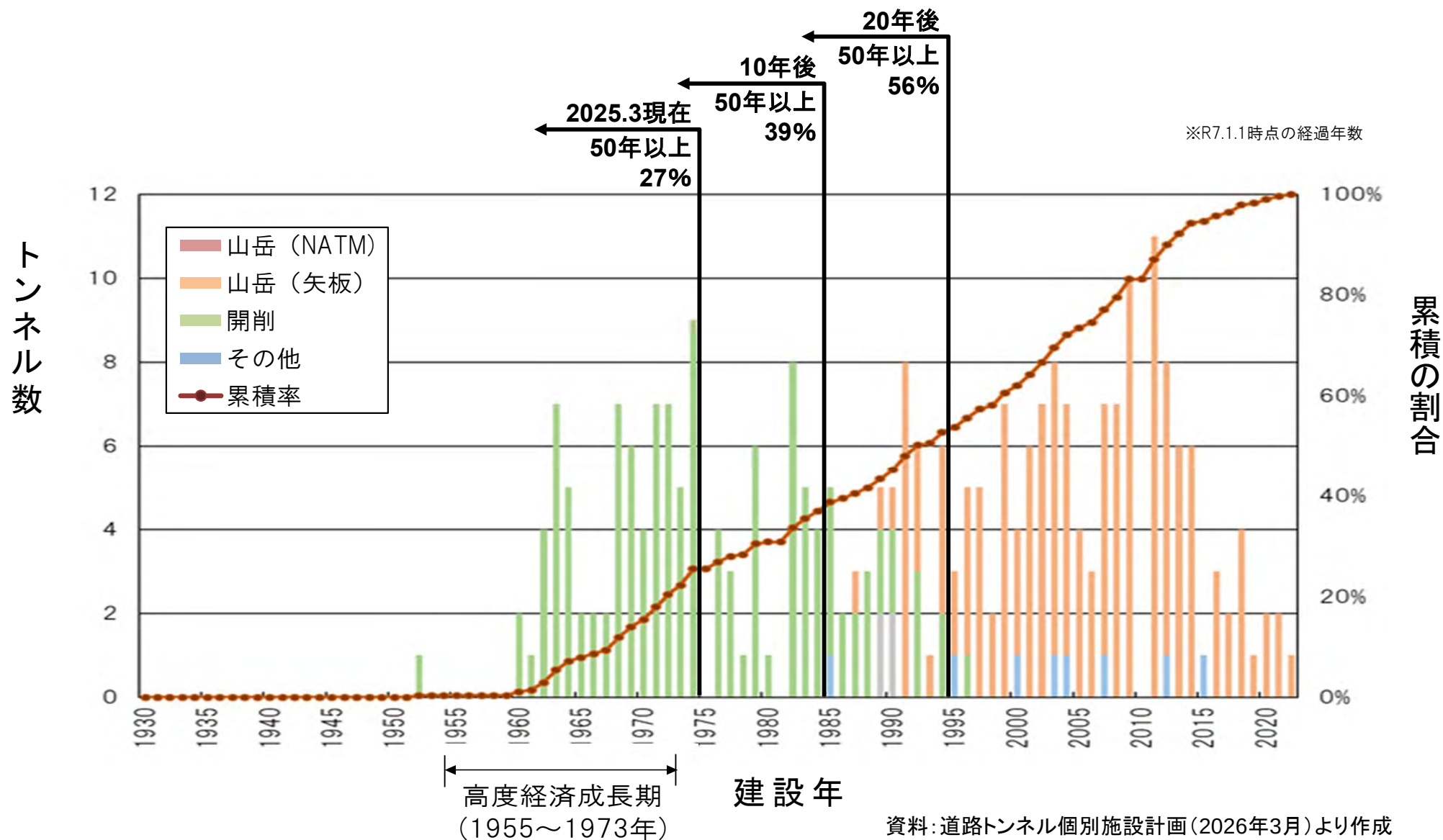
○北海道開発局が管理する橋梁は4,426橋。1955～1973年の高度経済成長期に建設されたものが約37%を占める。

○建設後50年を超えた橋梁は全体の41%だが、10年後には54%に、20年後には67%に増加。



トンネル建設数の推移（建設後50年以上の割合）

- 北海道開発局が管理するトンネルは279本。高度経済成長期の建設は約22%。
- 建設後50年を超えたトンネルは全体の27%だが、10年後には39%に、20年後には56%に増加。



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



橋梁点検車による点検



トンネル点検車による点検



近接目視による橋梁点検



近接目視によるトンネル点検

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



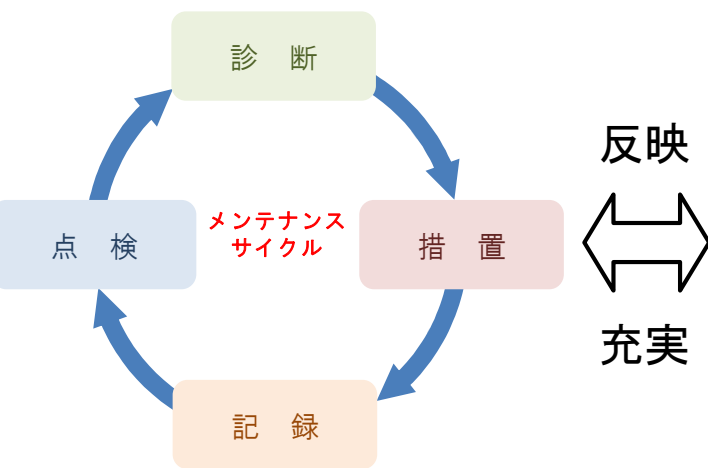
地方自治体管理 橋脚洗掘

個別施設計画(長寿命化修繕計画)

- 各道路管理者は、メンテナンスサイクル(点検→診断→措置→記録)を構築し、橋梁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る。
- 橋梁の個別施設計画を策定している道路管理者は全国で100%。(2025年度末時点)

個別施設計画: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の対応方針を定めた計画

橋梁の個別施設計画(北海道開発局)



- ・補修
- ・経過観察
- ・通行規制

施設諸元		管理者			橋長 (m)	全幅員 (m)	橋梁の 種類	建設		令和7年度以降の予定 点検・修繕計画 (○:定期点検 ●:修繕工事)					直近の点検結果		
施設名	路線名	開建	事務所	所在地				年度 (西暦)	経過 年数	R7	R8	R9	R10	R11	年度	判定	主な措置内容
経川橋	国道5号	札幌	札幌	札幌市	6.4	25	RC	1953	73			○			R4年度	I	
三樽別橋	国道5号	札幌	札幌	札幌市	10.4	25	PC	1971	55			○			R4年度	II	
新中の川橋	国道5号	札幌	札幌	札幌市	42.2	21	PC	1984	42			○			R4年度	I	
追分橋	国道5号	札幌	札幌	札幌市	5.8	25	PC	1953	73			○			R6年度	I	
発寒高架橋(下り)	国道5号	札幌	札幌	札幌市	441	8.5	鋼	1971	55	○●					R7年度		
発寒高架橋(上り)	国道5号	札幌	札幌	札幌市	441	8.5	鋼	1971	55	○●					R7年度		
新発寒橋(下り)	国道5号	札幌	札幌	札幌市	94.5	12.5	鋼	1971	55	○					R7年度		
新発寒橋(上り)	国道5号	札幌	札幌	札幌市	81.1	12.5	鋼	1971	55	○					R7年度		
八軒9条橋	国道5号	札幌	札幌	札幌市	3.5	50	RC	1971	55	○					R7年度		
琴似新橋	国道5号	札幌	札幌	札幌市	52.4	50	鋼	1971	55		○●				R3年度	III	床版補修
新川高架橋(下り)	国道5号	札幌	札幌	札幌市	429	8.5	鋼	1971	55		○●				R3年度	III	床版補修
新川高架橋(上り)	国道5号	札幌	札幌	札幌市	429	8.5	鋼	1971	55		○●				R3年度	III	支承補修
創橋	国道5号	札幌	札幌	札幌市	9.7	58.3	PC	1986	40			○			R4年度	I	
北1条横断橋	国道12号	札幌	札幌	札幌市	6.3	25	RC	2008	18	○					R7年度		
東橋(上り)	国道12号	札幌	札幌	札幌市	135.9	17.8	鋼	2009	17					○	R6年度	I	
東橋(下り)	国道12号	札幌	札幌	札幌市	135.9	11.5	鋼	2013	13					○	R6年度	I	
白石二線橋	国道12号	札幌	札幌	札幌市	15.4	21	PC	1960	66						R7年度		
望月寒橋	国道12号	札幌	札幌	札幌市	7.9	25	RC	1967	5			○			R4年度	I	
霜踏橋	国道12号	札幌	札幌	札幌市	19.6	25									R7年度		
厚別橋	国道12号	札幌	札幌	札幌市	58.2	25							○		R5年度	I	
釣橋	国道12号	札幌	札幌	札幌市	13.5	16						○			R4年度	I	
釣橋(左歩道)	国道12号	札幌	札幌	札幌市	13.5	4.5						○			R4年度	I	
釣橋(右歩道)	国道12号	札幌	札幌	札幌市	13.5	4.5	鋼	1979	47			○			R4年度	I	

○:定期点検
●:修繕工事

単純撤去事例

～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】

○集約・撤去(単純撤去)
【交通量調査】・【工事実施状況】

実際に撤去を行った事例の概要や
集約・撤去の経緯を掲載

【断面図】

【諸元】

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

【地図】

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)

集約・撤去を進めるうえでの主な検討項目 (検討事例)

表 5-1 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
	交通管理者(公安委員会)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

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

資料: 道路メンテナンス年報(2024年8月)より

10

○道路トンネルの本体工の対策区分の判定および附属物等に対する異常判定を行う点検者に対して、評価の客観性を高めるために、変状・異常程度の評価基準に応じた本体工の変状事例および附属物等の異常事例の写真のほか、補修・補強材の変状傾向の分析結果、変状事例の写真、点検時等の留意点を示したもの。

ISSN 1346-7328
国総研資料 第1206号
令和4年 7月

国土技術政策総合研究所資料
Technical Note of
National Institute for Land and Infrastructure Management
No. 1206 July 2022

道路トンネルの定期点検に関する参考資料（2021年版）
—道路トンネル変状・異常事例集—
七澤 利明・落合 良隆・佐藤 正・佐々木 政和
Reference to Inspection Manual for Road Tunnels (2021)
- Casebook of damage of road tunnels -
NANAZAWA Toshiaki, OCHIAI Yoshihisa, SATOU Tadashi, SASAKI Masakazu

国土交通省 国土技術政策総合研究所
National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

トンネル本体工の変状事例 変状種類 ②うき・はく離 10/13

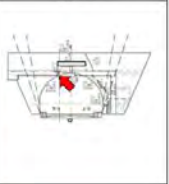
変状箇所	坑門	部位	面壁部	工法	劣化工法	対策区分	図
写真番号	2.3.18						変状展開図



坑門面壁部に発生したうき・はく離の例。
変状規模は、0.3m×0.6m程度で、縦筋のひび割れに沿ってうきが生じている。
ひび割れが閉合してブロック化しており、打音異常もある。
ひび割れ幅も大きいので、早期落下の可能性が極めて高い。

トンネル本体工の変状事例 変状種類 ②うき・はく離 10/13

変状箇所	坑門	部位	面壁部	工法	劣化工法	対策区分	図
写真番号	2.3.19						変状展開図



坑門面壁部に発生したうき・はく離の例。
変状規模は、0.3m×0.3m程度で、変色部位にうきが生じている。
ひび割れを伴っており、充填材劣化の進行により落下する可能性がある。

資料：国土技術政策総合研究所資料 道路トンネルの定期点検に関する参考資料（2021年版）より

公開URL : <http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1206.htm>

11

2巡目における定期点検の見直し

定期点検（法定点検）の質を確保しつつ、実施内容を合理化

① 損傷や構造特性に応じた点検対象の絞り込み

- 損傷や構造特性に応じた定期点検の着目箇所を特定化することで点検を合理化
※積算資料への反映
- 特徴的な損傷について、より適切に健全性の診断ができるよう、着目箇所や留意事項を充実



▲ 溝橋



▲ 水路ボックス



▲ トンネル目地部



▲ 橋脚水中部の断面欠損



▲ PC鋼材の突出



▲ シェッド主梁端部破断

② 新技術の活用による点検方法の効率化

- 近接目視を補完・代替・充実する技術の活用
※新技術利用のガイドラインや性能カタログの作成



▲ 橋梁の損傷写真を撮影する技術



▲ トンネルの変状写真を撮影する技術

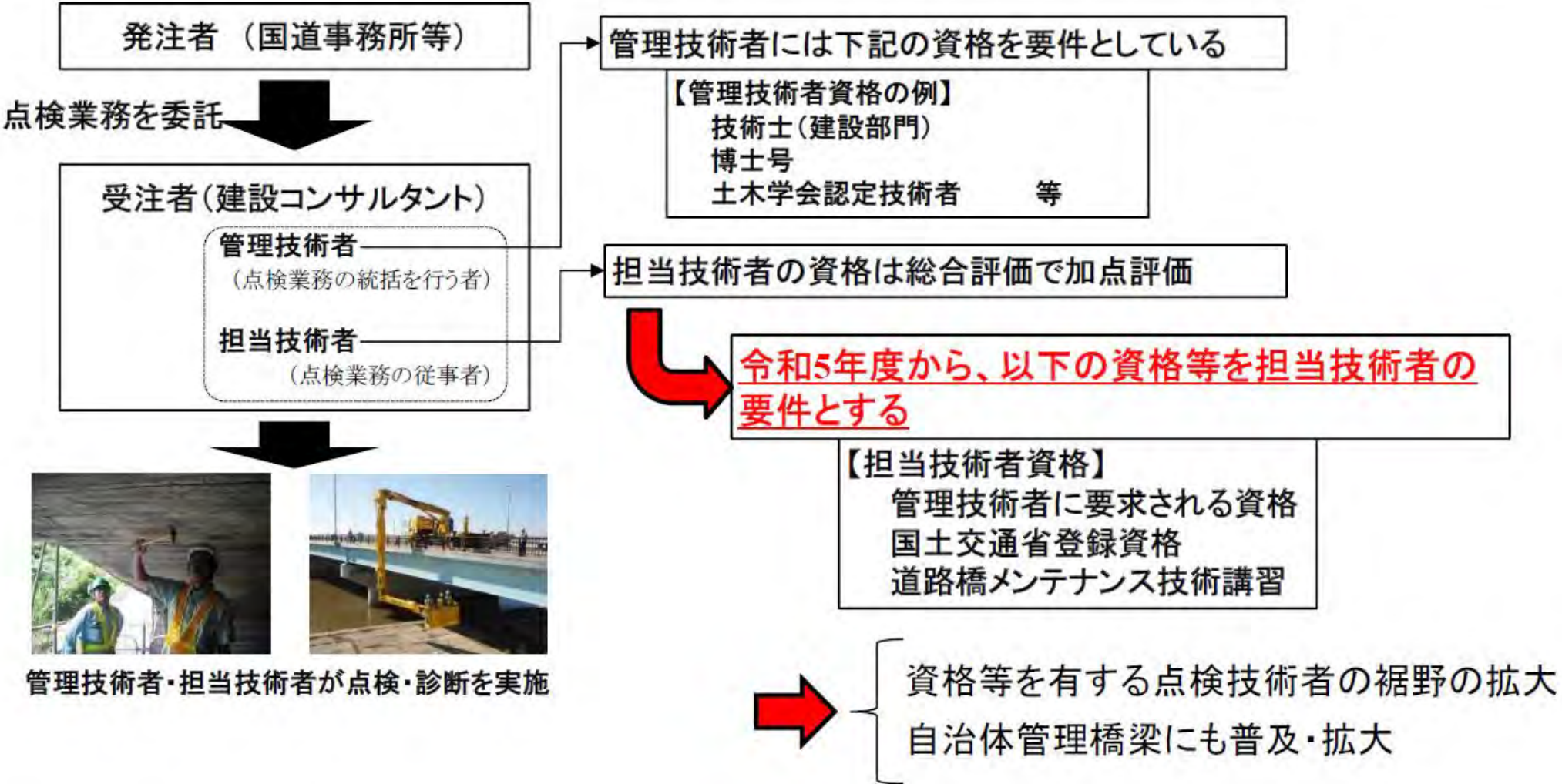


▲ コンクリートのうき・はく離を非破壊で検査する技術

直轄管理橋梁での点検資格等の取得義務化

(抜粋)令和4年3月22日 社会資本整備審議会
道路技術小委員会資料

- 直轄管理施設の点検・診断業務においても、担当技術者に資格等の取得を求めないケースがある
- 令和5年度以降、直轄管理橋梁の点検・診断業務については、担当技術者にも一定の資格等の要件を定め、全ての橋梁において、資格の取得又は講習を受講した者が点検・診断を行う事とする
- 直轄管理橋梁での義務化を通じ、資格等を有する技術者の裾野を拡大し、自治体管理橋梁でも有資格者により点検されるよう、環境整備を図る



3巡目における定期点検の見直し

全管理者共通

(旧)

(新)

法定義務

技術的助言・推奨

状態の把握(客観的事実)
(統一的記録は残らない)

マネジメント用記録の
データベースの提供
(管理者支援)

状態の把握(客観的事実)
(基礎データ収集要領※)

構造区分別の
告示に準じた健全性の診断の区分
(措置の考え方)

見直し(合理化)

構造区分別の性能の見立て
(工学的評価)

特定事象の該当等やその見立て
(工学的評価)

必要な情報把握が行われたことの証明
(告示の定義で構造区分毎に判定することに課題)

必要な技術的評価が行われたことの証明

自由筆記欄に記入すべき内容の明確化
→ 記入しやすさと記録の質の改善を期待

所見(知識と技能の反映)
(措置の考え方の根拠の自由筆記)

健全性の診断の区分の根拠としての記録

所見(知識と技能の反映)
(措置の考え方の根拠の自由筆記)

健全性の診断の区分の根拠としての記録

施設単位の健全性の診断の区分
(措置の考え方)

変更なし

道路管理者の判断
(告示による分類)

施設単位の健全性の診断の区分
(措置の考え方)

※橋梁の場合

3巡目における定期点検の見直し

従前

名等	路線名	所在地	起点標	緯度	〇°×′△″	橋梁ID
〇〇橋 (フリガナ)マルマルバシ	県道〇〇	〇〇県△△市〇				
管理者名	定期点検実施年月日	路下条件				
〇〇県〇〇振興局〇〇土木事務所	2013.5.〇	市道				

部材単位の診断(各部材毎に最も悪い健全性の診断結果を記入)

定期点検時に記録

部材名	判定区分 (Ⅰ～Ⅳ)	変状の種類 (Ⅱ以上の場合 に記載)	備考(写真番 位置等が分 ように記載)
上部構造	Ⅱ		
主桁	Ⅱ		
橋桁	Ⅱ		
床版	Ⅲ	ひびわれ	写真2、床版
下部構造	Ⅰ		
支承部	Ⅰ		
その他			

道路橋毎の健全性診断(判定区分Ⅰ～Ⅳ)

定期点検時に記録

(判定区分)	(備考)
Ⅰ	(適切に記録する)

構造区分単位で、「措置の考え方」を決定することは
実態とも整合せず、評価観点も曖昧で不合理

→

「健全性の診断の区分」の根拠の一部となる、技術的
評価の記入欄に変更

※)従来より、所見として自由筆記または、記録として
は残されていなかった

※)評価レベルが、従前より最低限行われていた程度
を想定(=知識と技能を有する者の概略の見立て)

H29道示前の暫定区分
→ 道示とも整合させ、合理化

↓

改定

構造安全性の推定結果	定期点検実施年月日	定期点検者

想定する状況

活荷重	地震	豪雨・出水	その他
C	C	A	()
上部構造	C	99	()
下部構造	A	A	()
上下部接続部	A	99	()
その他()			()

7

15

3巡目における定期点検の見直し

改定

様式2様式3

様式3

特定事象の有無、健全性の診断に関する所見

該当部位	特定事象の有無 (有もしくは無)						変 更 (複)
	疲労	飛来塩分 による塩害	ASR	防食機能 の低下	洗掘	その他	
上部構造	有	有	無	無			
下部構造		有	無	無	無		
上下部接続部	無	有	無	有			
その他()							

「措置の考え方」にも大きく影響する特定事象について、該当の有無等の記録が残せるように欄を追加

※)従来より、所見として自由筆記または、記録としては残されていなかった

【上部構造】
・内部の状態によっては既に踏み抜きの懸念もあること、劣化がかなり進行し、と考えられる。
・床版コンクリートの劣化は、主桁への水の供給源ともなっていると考えられ、この劣化の修繕を行うときに、併せて、桁内部の状態に対して調査し、耐荷力の評価を行う。
【下部構造】
・地震等による水平力によりせん断破壊に発展する恐れがあり、できるだけ早期に、剥落部に鉄筋が見られない一方で、上部構造の状態からすると塩害の可能性が考えられる。
【上下部接続部】
・下部構造との接合部の耐荷力の不足が懸念される。下部構造の劣化が進行している場合、上部構造の劣化も進行している可能性がある。
・支承本体は、現況の荷重条件が続くのであれば十分な支持機能があると考えられる。
・防食機能やヒンジの機能の回復を図る方が有利である可能性が高い。
・腐食環境の改善がないと、防食機能が発揮されない可能性が高く、同時に上部構造の劣化も進行している可能性がある。

「所見」の自由筆記欄は従前通りただし、
「性能の見立て」「特定事象」について別途記録欄があるため、主として
「健全性の診断の区分」の決定根拠のみを記入できるため質の改善が期待される

「構造物としての安全性や安定」「利用者被害」の観点で評価する記録様式(様式1)は踏襲する。

点検の記録の質の改善が期待される

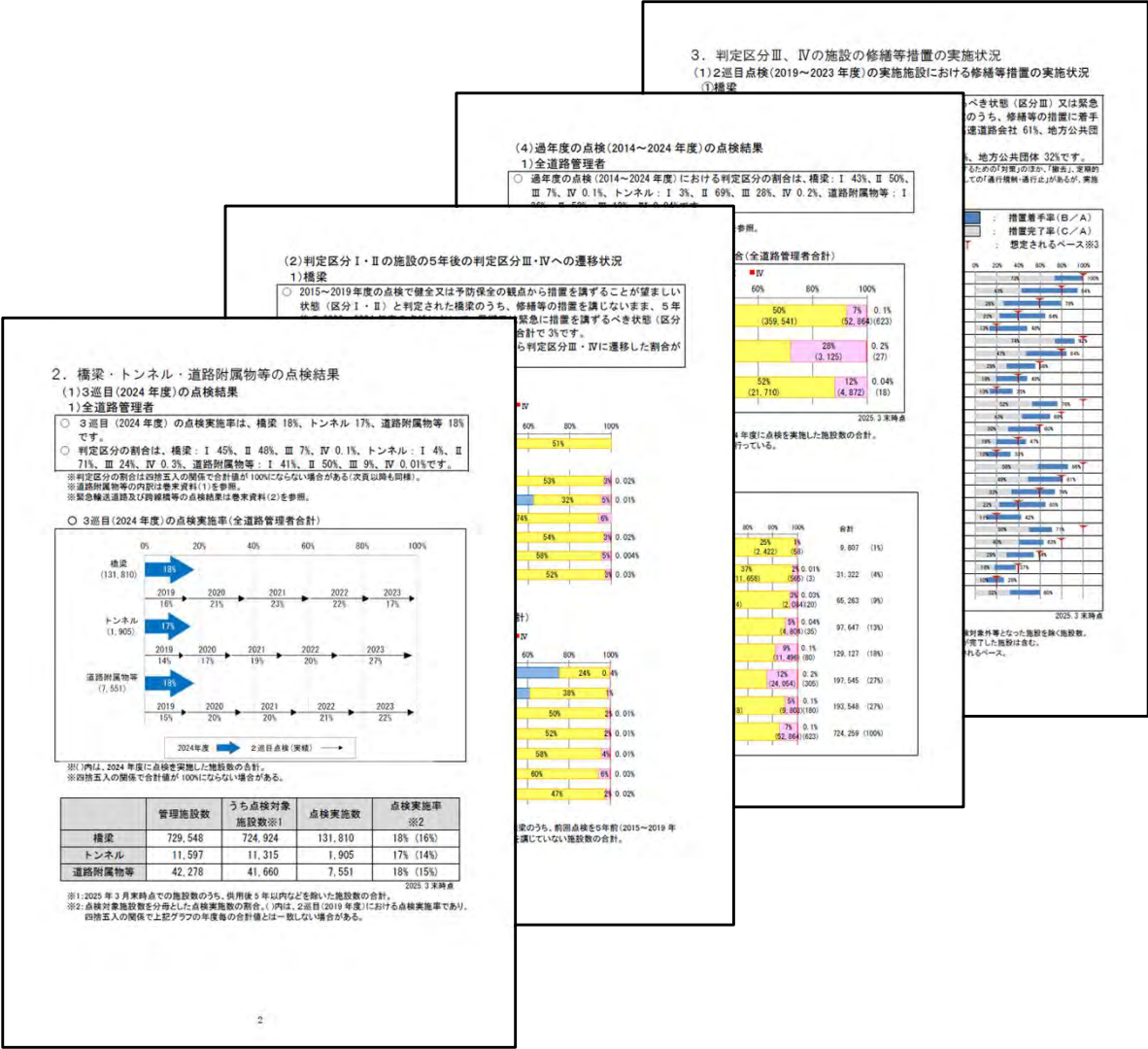
道路メンテナンス年報の公表

○国民・道路利用者の皆様に、道路インフラの現状と老朽化対策について理解を頂くため、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、公表している。

道路メンテナンス年報

国土交通省 道路局

2026 年 8 月

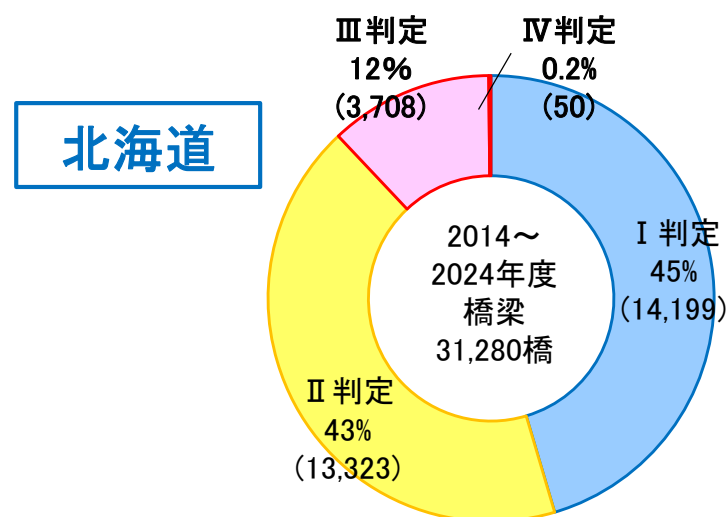
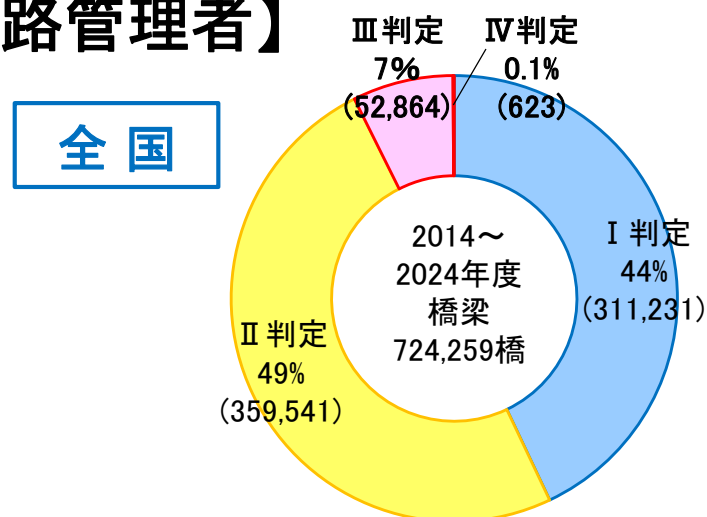


資料:道路メンテナンス年報 国土交通省道路局(2026年8月)より

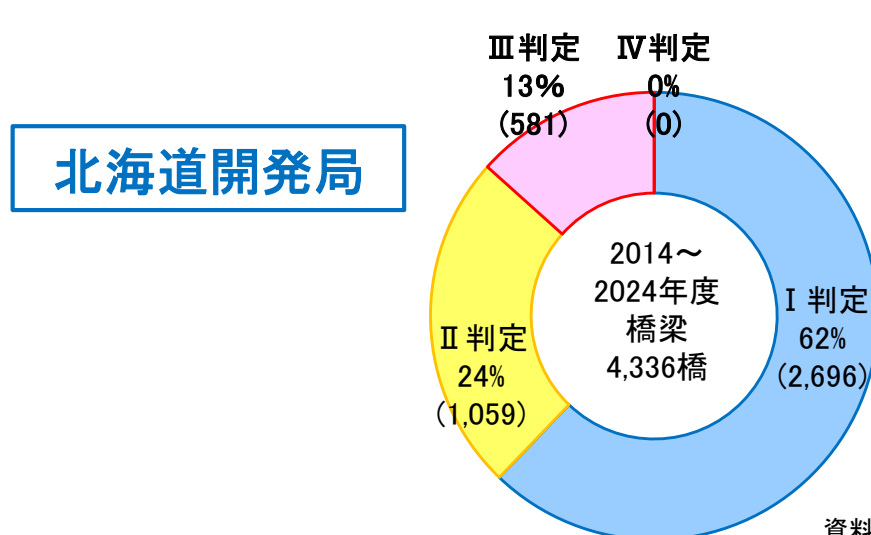
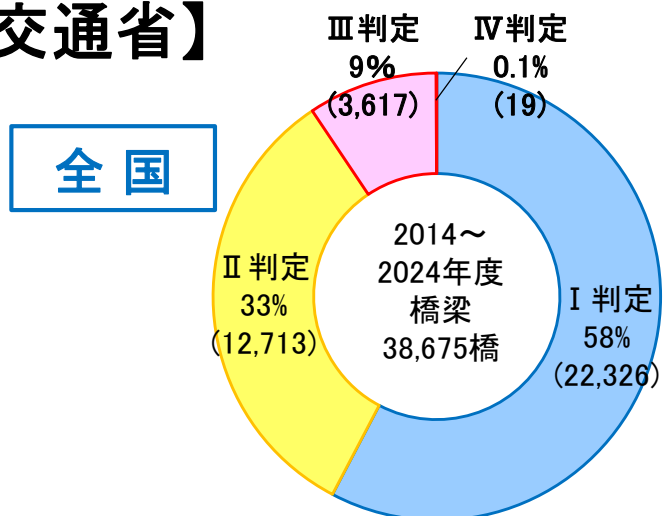
橋梁の点検結果(判定区分ごとの割合)

- 2024年度末時点の全道路管理者が管理する橋梁のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳの割合は、全国の7%に対して、北海道内は12%と大きい。
- 国土交通省が管理する橋梁では、全国の9%に対して、北海道開発局は13%と大きい。

【全道路管理者】



【国土交通省】



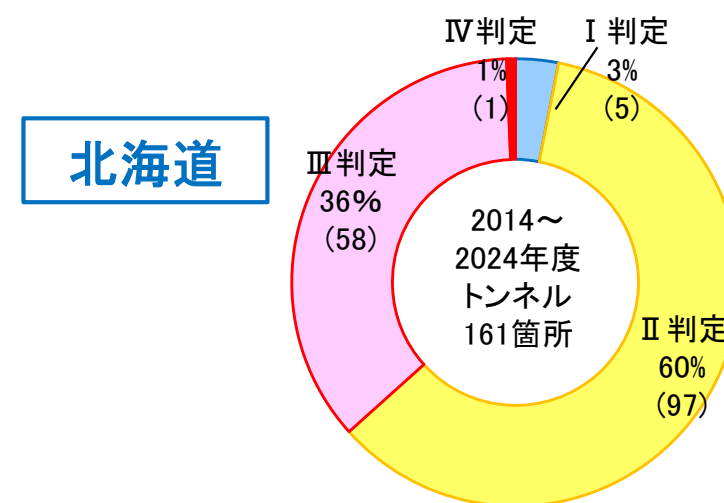
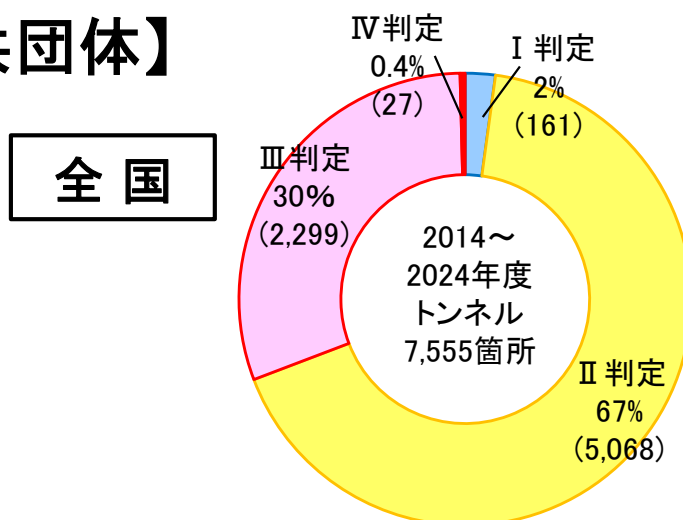
※ 2025年3月末時点の2014～2024年度の最新の点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が100%とならない場合がある。

資料: 道路メンテナンス年報
(2025年8月)より作成

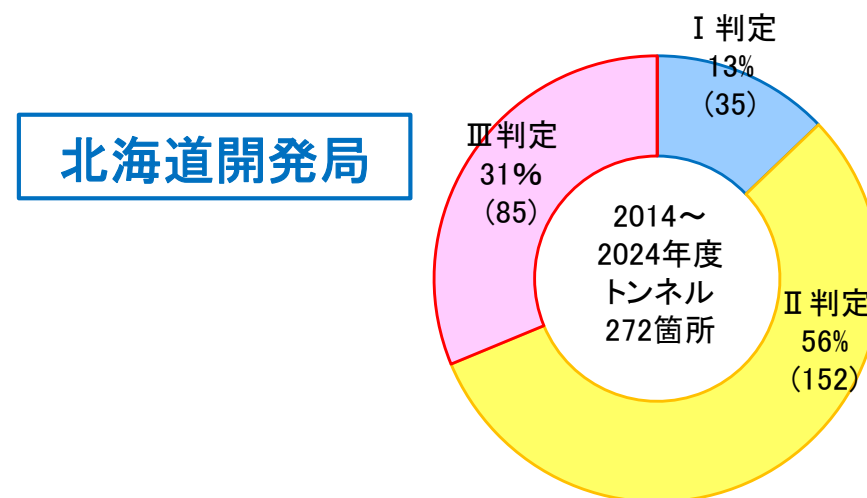
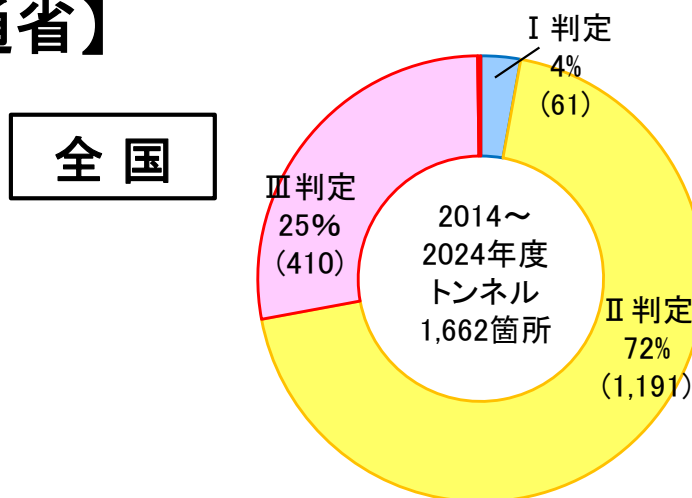
トンネルの点検結果(判定区分ごとの割合)

- 過年度の点検(2014～2024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Ⅲ・Ⅳの割合は、全国の30%に対して、北海道内は37%とやや大きい。
- 国土交通省が管理するトンネルでは、全国の25%に対して、北海道開発局は31%とやや大きい。

【地方公共団体】



【国土交通省】

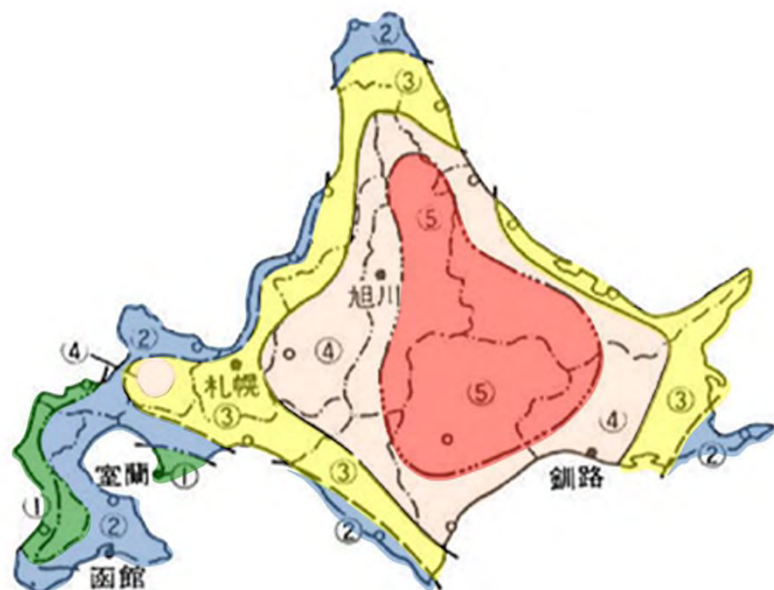


※ 2023年3月末時点の2014～2024年度の最新の点検結果をもとに作成したものである。
また、四捨五入の関係で合計が100%とならない場合がある。

北海道における老朽化(損傷原因)の特徴

- 北海道の橋梁は、本州より比較的新しいものの、凍害・塩害による損傷が特徴。
- 積雪寒冷地のため、**冬期に凍結融解を繰り返し「凍害」が発生。**

凍害による損傷事例



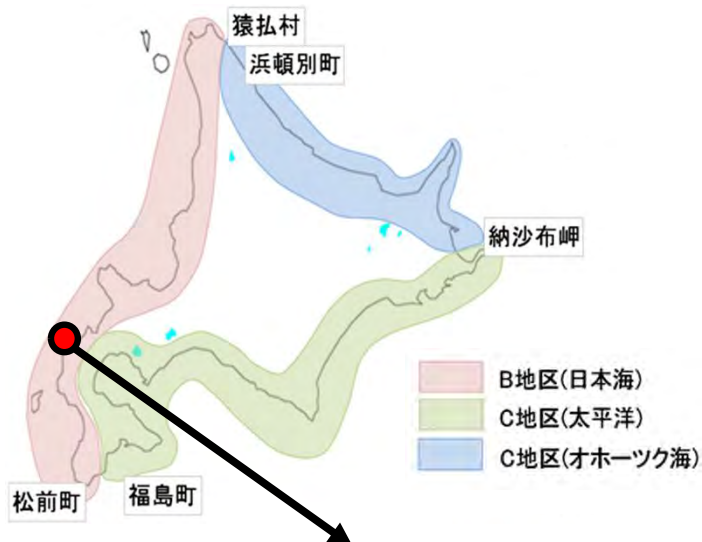
凍害発生レベル	凍害の予想程度
①	ごく軽微と予想される地域
②	軽微と予想される地域
③	やや大きいと予想される地域
④	大きいと予想される地域
⑤	極めて大きいと予想される地域

北海道における老朽化(損傷原因)の特徴

○日本海側は海水飛沫や飛来塩分の強い地域が多く、その影響を受けるため、それらに起因する塩害が発生。

海水飛沫や飛来塩分の多い地域

塩害による損傷事例



修繕等措置の状況【全国】

○2巡目点検(2019～2023年度)で区分Ⅲ・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、2025年度末時点で、国土交通省:91%、地方公共団体:69%。
○トンネルについては、国土交通省89%、地方公共団体79%。

橋梁		修繕等措置の状況		
管理者	措置が必要な施設数	措置に着手済の施設数	うち完了済	
国土交通省	3,684	3,370 (91%)	1,915 (52%)	
高速道路会社	2,725	2,157 (79%)	1,408 (52%)	
地方公共団体	48,494	33,541 (69%)	21,833 (45%)	
都道府県政令市等	16,907	13,653 (69%)	8,291 (49%)	
市区町村	31,587	19,888 (63%)	13,542 (43%)	
合計	54,903	39,068	25,156	

トンネル		修繕等措置の状況		
管理者	措置が必要な施設数	措置に着手済の施設数	うち完了済	
国土交通省	421	376 (89%)	258 (61%)	
高速道路会社	425	328 (77%)	272 (64%)	
地方公共団体	2,366	1,860 (79%)	1,344 (57%)	
都道府県政令市等	1,805	1,538 (85%)	1,149 (64%)	
市区町村	561	322 (57%)	195 (35%)	
合計	3,212	2,564	1,874	

※ 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は、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。うち完了済は、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。

修繕等措置の状況【北海道】

○2巡目点検(2019～2023年度)で区分Ⅲ・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、2023年度末時点で、国土交通省:55%、地方公共団体:55%、市区町村:48%。
○トンネルについては、国土交通省51%、地方公共団体72%、市区町村:18%。

橋梁			
修繕等措置の状況			
管理者	措置が必要な施設数	措置に着手済の施設数	うち完了済
国土交通省	569	311 (55%)	157 (28%)
高速道路会社	137	77 (56%)	48 (35%)
地方公共団体	3,257	1,780 (55%)	997 (31%)
都道府県政令市等	616	514 (83%)	275 (45%)
市区町村	2,641	1,266 (48%)	722 (27%)
合計	3,963	2,168	1,202

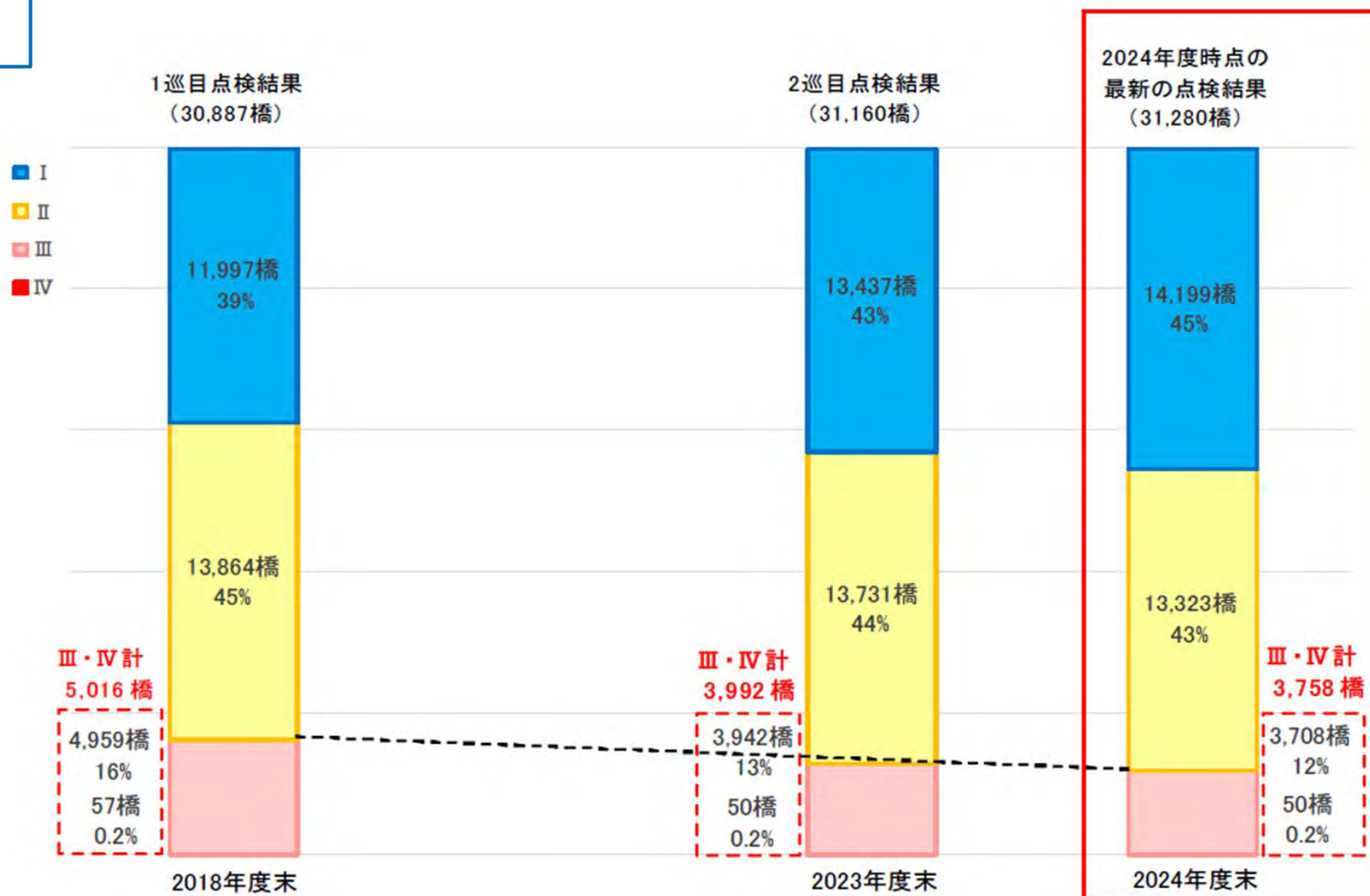
トンネル			
修繕等措置の状況			
管理者	措置が必要な施設数	措置に着手済の施設数	うち完了済
国土交通省	76	39 (51%)	12 (16%)
高速道路会社	34	31 (91%)	24 (71%)
地方公共団体	60	43 (72%)	20 (33%)
都道府県政令市等	49	41 (84%)	18 (37%)
市区町村	11	2 (18%)	2 (18%)
合計	170	113	56

※ 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は、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。うち完了済は、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。

判定区分毎の橋梁数・割合の推移（北海道）

- 過年度の点検（2014～2024年度）における判定区分の割合は、Ⅰ：45%、Ⅱ：43%、Ⅲ：12%、Ⅳ：0.2%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁は3,758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の橋梁の割合は着実に減少している。

北海道



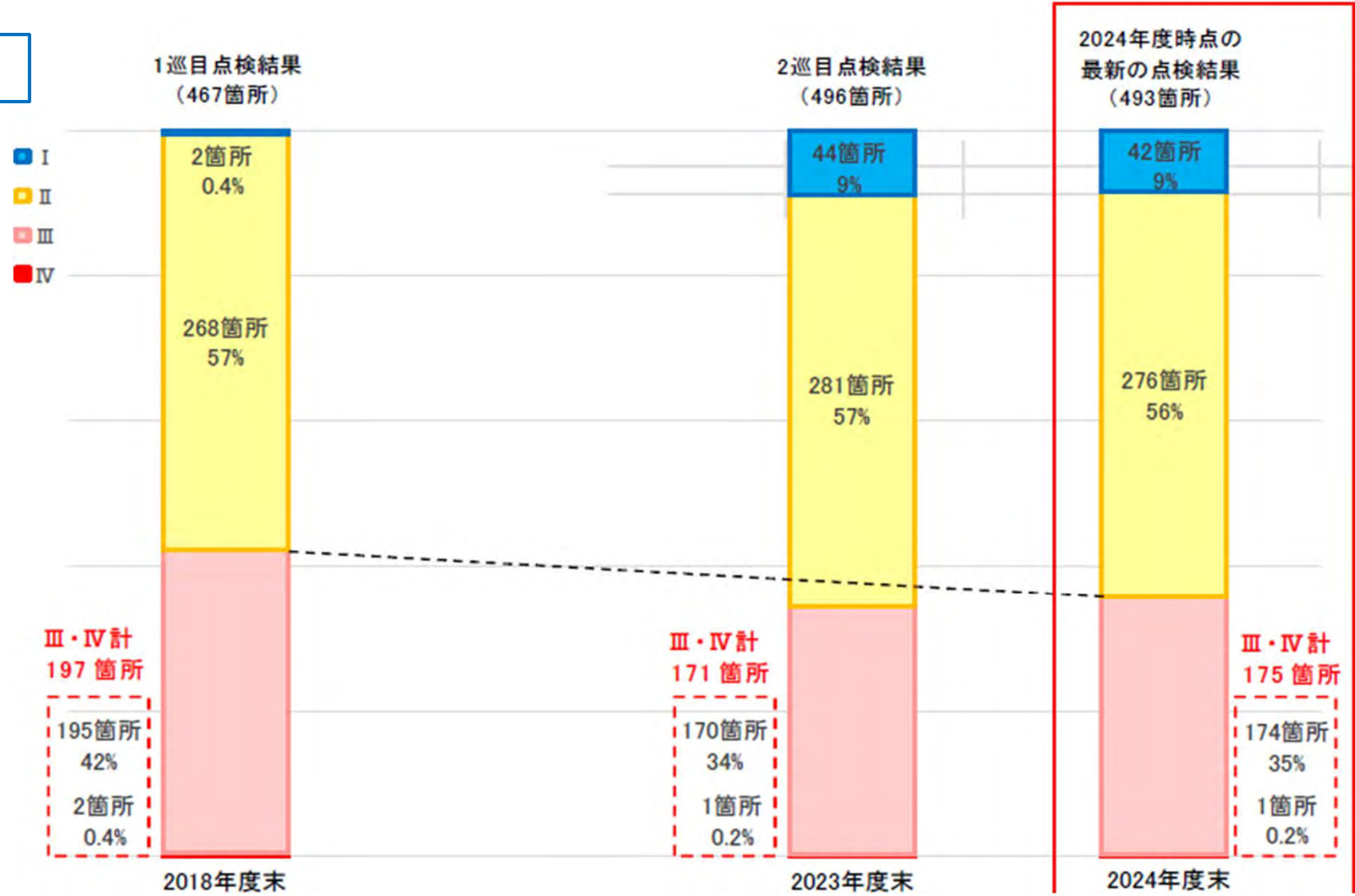
※ 四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。
 ※ 複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

資料：道路メンテナンス年報より作成

判定区分毎のトンネル数・割合の推移（北海道）

- 過年度の点検（2014～2024年度）における判定区分の割合は、Ⅰ：9%、Ⅱ：56%、Ⅲ：35%、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175箇所であった。
- 1巡目点検結果から推移をみると、判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルの割合は着実に減少している。

北海道



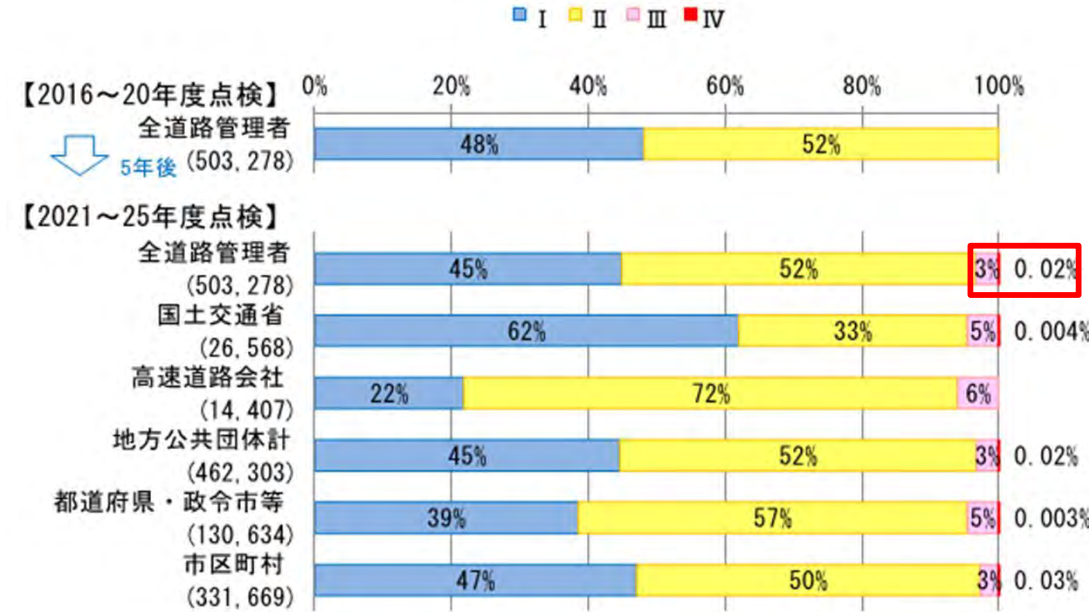
※ 四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。
※ 複数回点検している施設は最新の点検結果を基に集計を行っている。

橋梁の判定結果の遷移状況（全国）

- 1巡目の2016～2020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2021～2025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3%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。

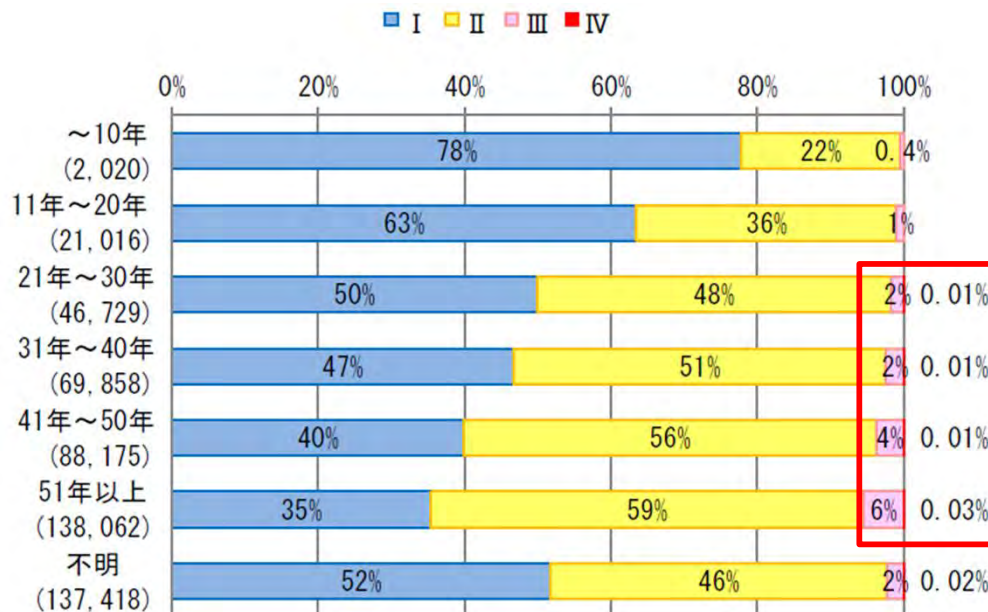
全国

道路管理者別の遷移状況



全国

建設後経過年数別の遷移状況
（全道路管理者合計）



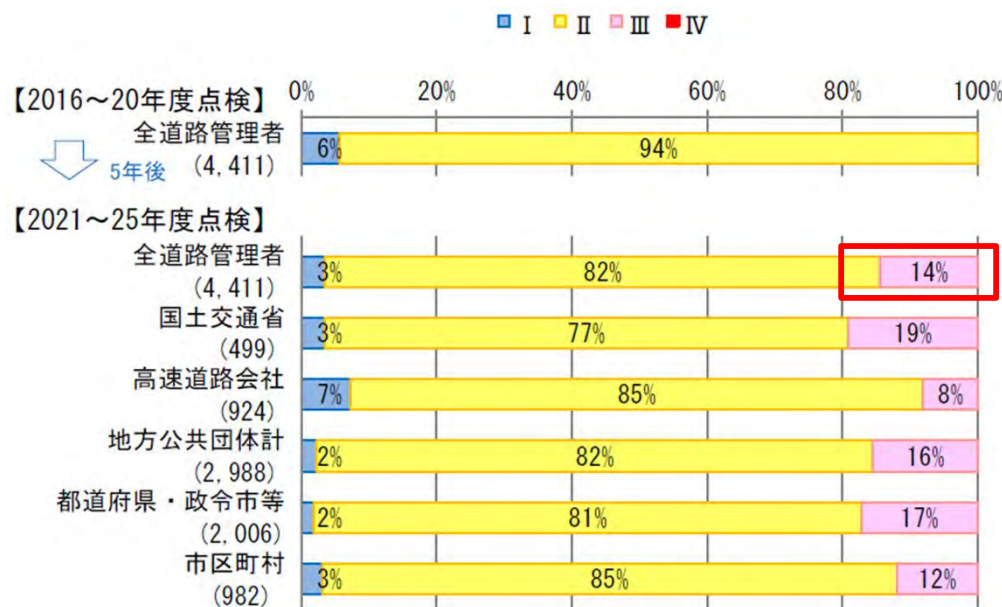
※（ ）内は、直近5年間（2021～2025年度）に点検を実施した橋梁のうち、前回点検を5年前（2016～2020年度）に実施しており、判定区分がⅠまたはⅡで修繕等の措置を講じていない施設数の合計。
 ※ 四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

トンネルの判定結果の遷移状況（全国）

- 1巡目の2016～2020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）と判定されたトンネルのうち、修繕等の措置を講じないまま、5年後の2021～2025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14%です。
- 建設後経過年数が31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。

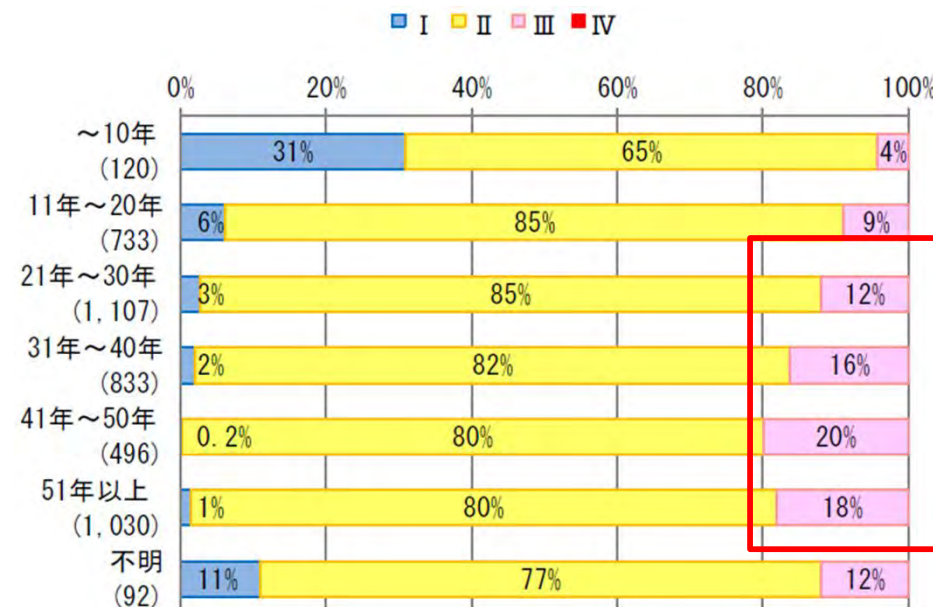
全国

道路管理者別の遷移状況



全国

建設後経過年数別の遷移状況 （全道路管理者合計）



※（ ）内は、直近5年間（2021～2025年度）に点検を実施した橋梁のうち、前回点検を5年前（2016～2020年度）に実施しており、判定区分がⅠまたはⅡで修繕等の措置を講じていない施設数の合計。

※ 四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

予防保全型の修繕

- 損傷が深刻化してから大規模な修繕を行う「事後保全型」から、損傷が軽微なうちに補修を行う「予防保全型」に転換
- それにより、構造物の長寿命化、ライフサイクルコスト(LCC)の縮減へ

予防保全：損傷が軽微なうちに補修

事例1：コンクリート床版の場合

路面を支える床版に、繰り返し荷重によるひび割れが発生



ひび割れの発生

そのまま放置※



対策例



炭素繊維シートの貼り付け

事例2：鋼製桁の場合

沿岸部や凍結防止剤の散布等により塗装の劣化が早期進行



桁の塗装劣化やさびの発生

そのまま放置※

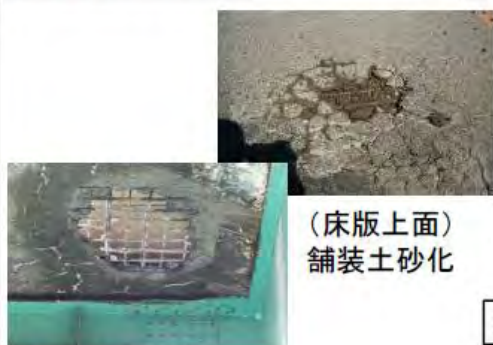


対策例



塗装の塗り替え

事後保全：損傷が深刻化してから大規模な補修



(床版下面)
床版の抜け落ち

(床版上面)
舗装土砂化



対策例



プレキャスト床版による
打ち替え



桁端部の腐食・貫通



対策例



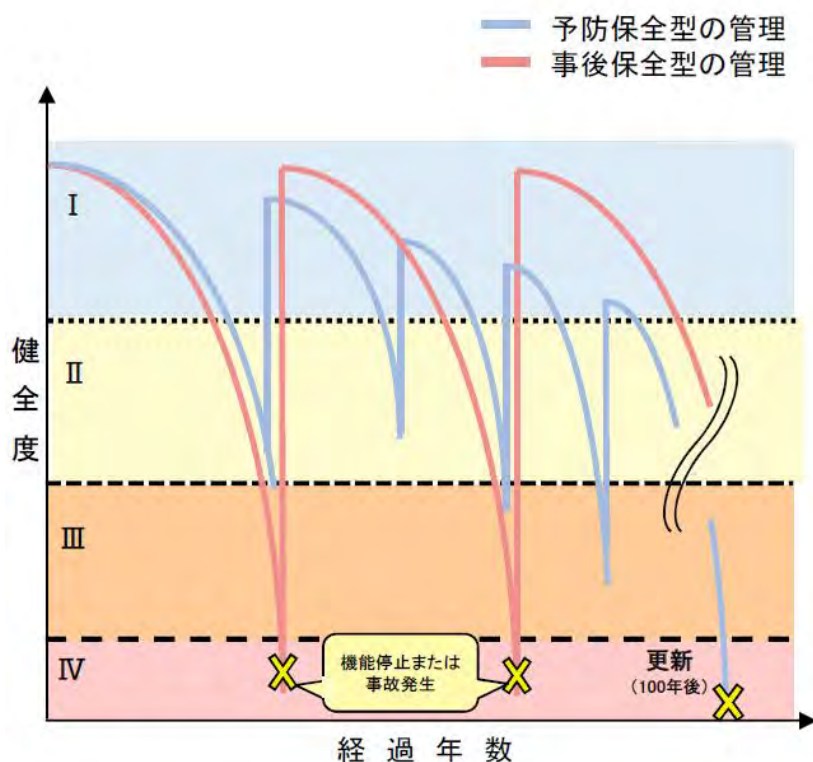
桁端部の当て板・塗装

※下段(事後保全)の事例は、上段(予防保全)の症状が進行した場合の類似事例(上段と下段は別の橋梁)

予防保全を前提としたメンテナンス

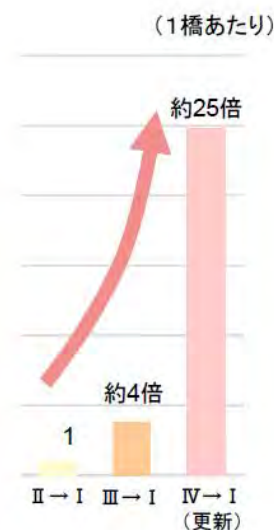
○ 予防保全により将来の維持管理費用を縮減

■ メンテナンスイメージ



※予防保全は、健全度II、IIIを健全度Iに補修
事後保全は、健全度IVを健全度Iに補修

橋梁修繕単価の変化
〔II→Iを1とした場合〕

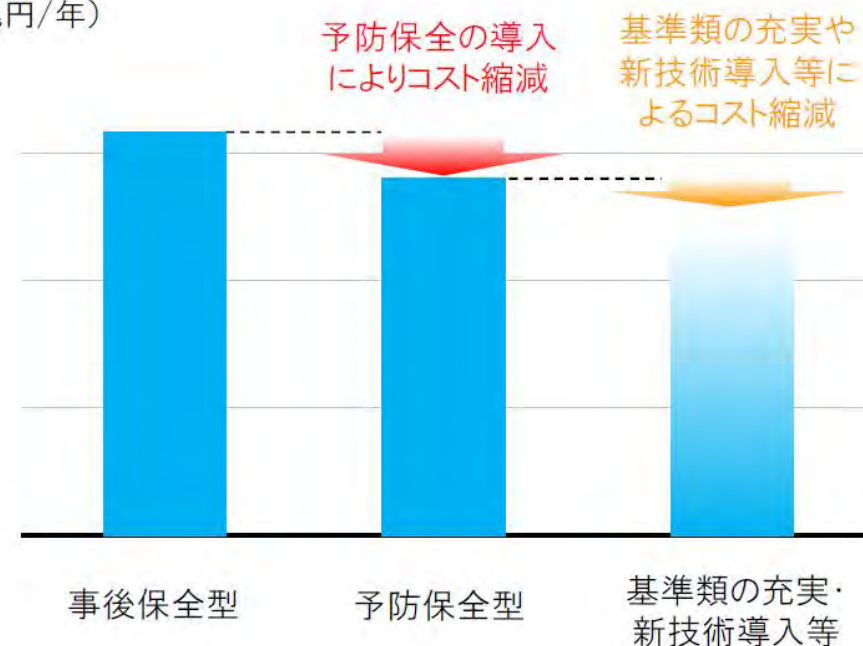


※橋梁修繕単価は、国の過年度修繕実績より設定
※IV→Iについては、実績が少ないため更新費の実績より設定

■ 将来修繕費用の方向性

予防保全：個々の道路環境を踏まえて、道路管理者が定期的に点検・診断を行い、最小のライフサイクルコストで安全・安心やその他の必要なサービス水準を確保する維持管理の考え方

（兆円/年）



定期点検における点検支援技術の活用

法令上の記載

- トンネル等の点検は、点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、近接目視により5年に1回の頻度で行うことを基本
 - 健全性の診断を行い、結果を分類する(区分Ⅰ～Ⅳ ※告示)
 - 措置を講じたときは、その内容を記録・保存する
- (道路法施行規則第4条の5の6)

点検要領(技術的助言)

[H31.2改正]

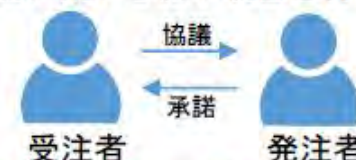
分野	●道路橋 ●道路トンネル ●シェット、大型カルバート等 ●横断歩道橋 ●門型標識等 ○舗装 ○小規模附属物 ○道路土工構造物 ●:5年に1回の定期点検を実施することを基本とする分野
本文	- 適用範囲 - 定期点検の頻度 - 定期点検の体制 - 状態の把握 - 健全性の診断 - 記録 - 措置 (点検支援技術に関する記載) 定期点検を行う者は、(略)近接目視により把握するか、または、自らの近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができる情報が得られると判断した方法により把握しなければならない。
付録	- 定期点検の実施に当たっての一般的な注意点 - 一般的な構造と主な着目点 - 判定の手引き - コンクリート片の落下等第三者被害につながる損傷の事例 ※道路橋のみ
参考資料	(点検支援技術の活用に関し、参考となる資料) - モニタリング技術も含めた定期点検の支援技術の使用について(令和2年6月) - 監視計画の策定とモニタリング技術の活用について(令和2年6月) - トンネル定期点検における本体工(覆工)の状態把握の留意点(令和2年6月) - トンネル定期点検における附属物の状態把握の留意点(令和2年6月) - 特定の条件を満足する溝橋の定期点検に関する参考資料(平成31年2月) - 水中部の状態把握に関する参考資料(平成31年2月) - 引張材を有する道路橋の損傷例と定期点検に関する参考資料(平成31年2月) 記録様式作成にあたっての参考資料(道路橋定期点検版)(平成31年2月) 記録様式作成にあたっての参考資料(道路トンネル定期点検版)(平成31年2月) 記録様式作成にあたっての参考資料(シェット、大型カルバート等定期点検版)(平成31年2月)

点検に関する「新技術利用のガイドライン」

[H31.2策定]

- 定期点検業務の中で使用する技術を受発注者が確認するプロセスを明示
- 技術の性能値の確認に用いる標準項目を明示

技術の選定・確認
調査計画の立案



性能カタログ、技術マニュアル、
点検要領の参考資料の活用

点検支援技術性能カタログ^{233技術 (R5.3時点)}

- 標準項目に従い、各技術の性能値を整理・掲載
(今後、拡充予定:主な掲載技術[橋梁/トンネル])

画像計測

・橋梁 :61技術
・トンネル :32技術

非破壊検査

・橋梁 :31技術
・トンネル :21技術

計測・モニタリング

・橋梁 :53技術
・トンネル :14技術

データ収集・通信

(3技術)

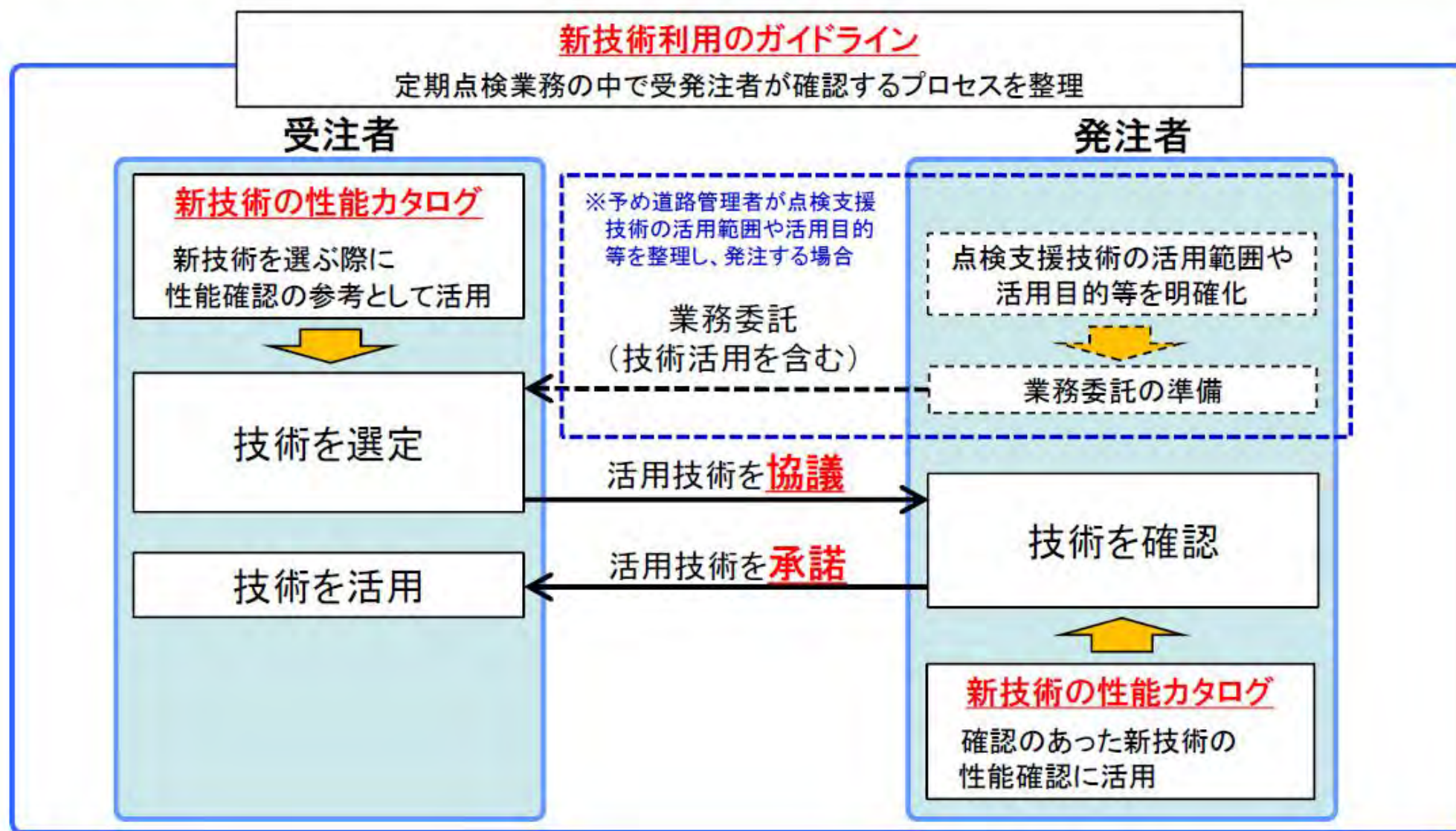
開発者が作成する「技術マニュアル」

- 性能カタログに掲載する技術ごとに、開発者が作成
- 現場で機器等を適切に活用するために必要な情報を整理



ガイドライン・性能カタログの概要

- ガイドラインは、定期点検業務の中で受発注者が使用する技術を確認するプロセス等を例示。
- 性能カタログは、国が定めた技術の性能値を開発者に求め、カタログ形式でとりまとめたもので、受発注者が新技術活用を検討する場合に参考とできる。



点検支援技術__性能カタログの充実

○ 点検支援技術性能カタログは、国が定めた標準項目に対する性能値を開発者に求め、開発者から提出されたものをカタログ形式でとりまとめたもの。（令和8年4月に新たに54技術を追加）

＜主な掲載技術＞

【橋梁・トンネル】（H31. 2 ～） 【土工】（R5. 11 ～）

画像計測

- ・橋梁 : 91(11)技術
- ・トンネル : 40 (2)技術
- ・土工 : 10 (3)技術



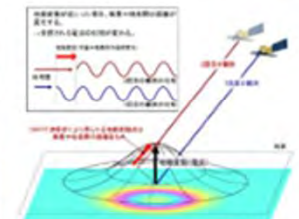
ドローンによる損傷把握



レーザースキャンによる変状把握



MMS※1を活用した
斜面・のり面点検



衛星SAR等を活用した
道路土工点検及び防災点検※2

非破壊検査

- ・橋梁 : 48(4)技術
- ・トンネル : 25(2)技術
- ・土工 : 2 (-)技術



AEセンサを利用した
PCグラウト充填把握



レーダーを利用した
トンネル覆工の変状把握

計測・モニタリング

- ・橋梁 : 76(5)技術
- ・トンネル : 22(3)技術
- ・土工 : 1(1)技術



光ファイバーセンサによる
橋梁モニタリング



トンネル内附属物の
異常監視センサ

データ収集・通信

- ・5(1)技術

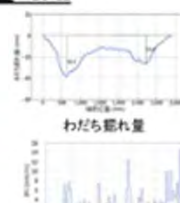
【舗装】（R4. 9 ～）

ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI

- ・55(15)技術



AIによる自動判定



わだち掘れ量



スマートフォンで取得した画像
と加速度による路面性状測定

【道路巡視】（R5. 3 ～）

ポットホール・区画線の摩耗・建築限界の超過・標識隠れ

- ・32(7)技術



スマートフォンで取得した画像
によるポットホール検知



ドライブレコーダーで取得した
画像による区画線の摩耗判定

※()内は今回新たに追加された技術数

※1 MMS(モバイルマッピングシステム)
※2 国土地理院ウェブサイトより出典

点検支援技術の活用による効率化・合理化

- 2024年度からの3巡目点検にあたり、点検支援技術を積極的に活用することにより点検の効率化・合理化を推進しています。

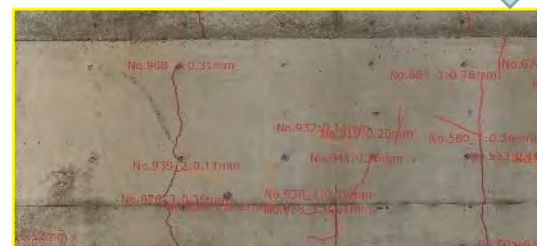
従来点検

(ロープアクセスによる
近接目視)



新技術活用点検

(ドローンを用いた
画像解析技術の活用)



新技術 ひびわれ画像解析



- ✓ 点検支援技術とは定期点検において、近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができる情報が得られる技術のことです。

点検支援技術の活用による効率化・合理化

- 2024年度からの3巡目点検にあたり、点検支援技術を積極的に活用することにより点検の効率化・合理化を推進しています。

従来点検

(スケッチによるチョーキングの記録)

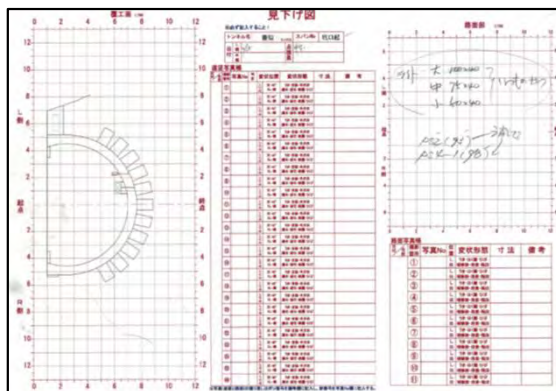


チョーキングのスケッチ状況

近接目視(チョーキング)完了後にスケッチ用紙に損傷等を記入

スケッチ記録から損傷図を作成

スケッチによる
損傷図の作成



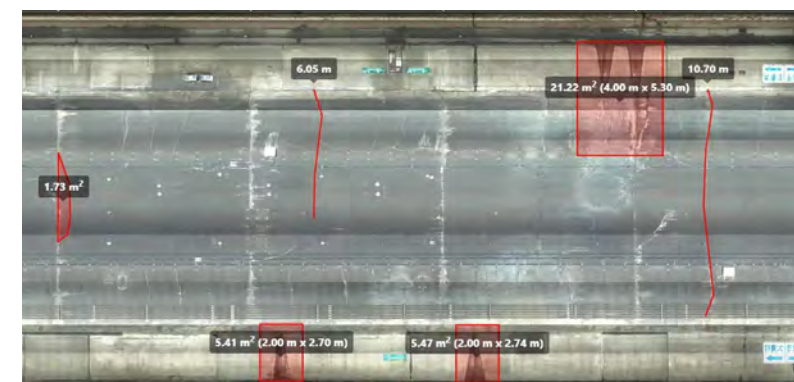
新技術活用点検

(覆工撮影による
記録・調書作成)



画像計測技術による覆工撮影

覆工展開画像から
損傷図を作成



- 点検支援技術とは定期点検において、近接目視によるときと同等の健全性の診断を行うことができる情報が得られる技術のことです。

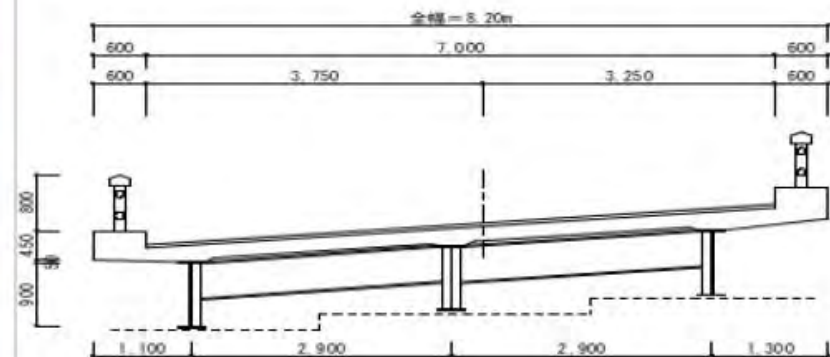
新技術の活用事例（奥尻町）

橋梁概要

- 橋名：梁芽谷地橋（米岡1号線）
- 橋長：18.0m
- 判定区分：Ⅲ（2016年度点検）
- 橋梁形式：鋼リベット橋 1桁
- 対象部位・部材：床版・主桁等
- 対象とする変状・損傷の種類：ひびわれ、腐食等



上部断面図
S=1:100



従来技術

点検車による近接目視



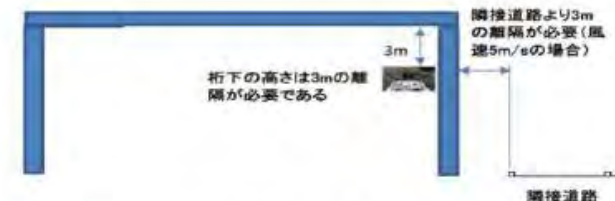
- 離島のため点検車の輸送費が多くかかる

新技術活用

技術名称：非GPS環境対応型ドローンを用いた
近接目視点検支援技術

点検支援技術性能カタログ（案）技術番号：

BR010015-V0120



- 離島の場合、海上運搬費等、定期点検車の輸送コストが削減される

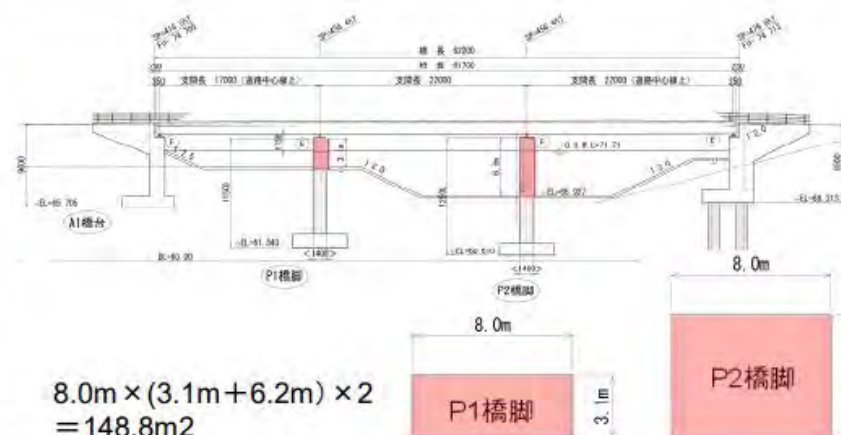
新技術の活用事例（美深町）

橋梁概要

- 橋名: ウルベシ橋
- 橋長: 62.20m
- 判定区分: I (2016年度点検)
- 橋梁形式: 3径間連続パネルHBB橋
- 対象部位・部材: 橋脚
- 対象とする変状・損傷の種類:
ひび割れ、剥離・鉄筋露出



側面全景



従来技術

橋梁点検車による近接目視



- 橋梁点検車による現橋調査
- 交通規制が必要となるため、複数人数での作業が必要
(点検者・補助員、交通誘導警備員の6人程度)
- 時期により、交通誘導警備員の確保が困難

新技術活用

技術名称: マルチコプタ点検システム「マルコ」
点検支援技術性能カタログ(案) 技術番号:

BR010017-V0120

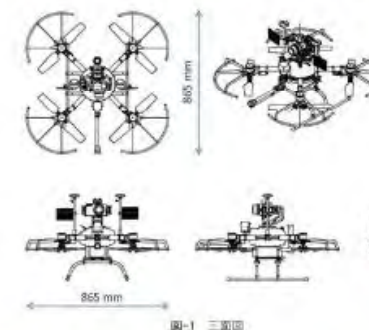


図-2 外観写真



図-3 飛行撮影状況



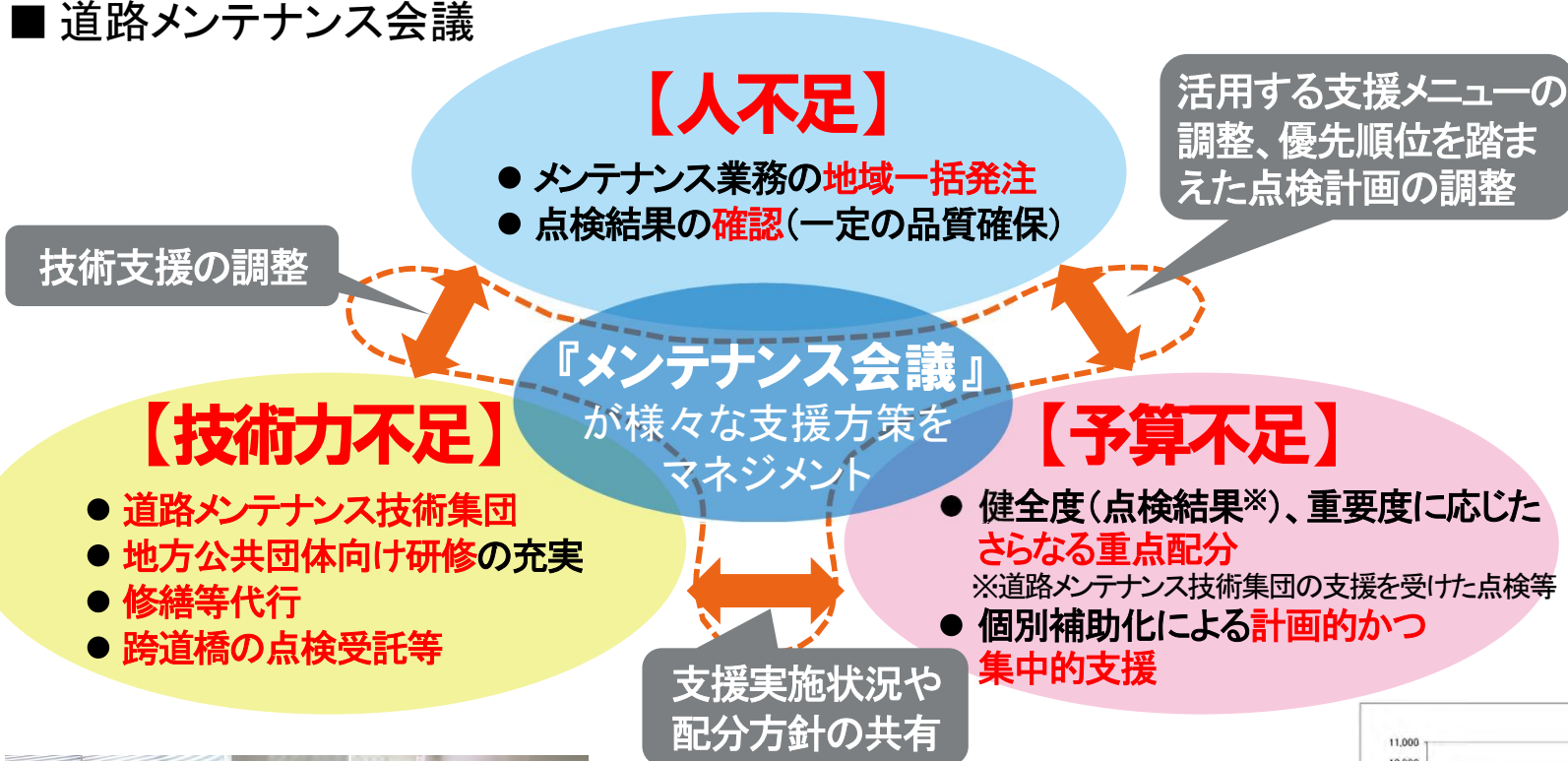
図-4 飛行撮影状況

- 交通規制が不要
- 作業は操縦者、操縦補助者、精度管理者の3人程度
- 作業の効率化及び省力化
- 現橋調査における精度・品質の確保・向上

関係機関の連携（道路メンテナンス会議）

- 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。
- 2014年度より、国土交通省、地方公共団体の職員等を対象に、橋梁等の点検に関する研修を実施しており、2025年度までの受講者数は10,000人超（地方公共団体：7,868人）。

■ 道路メンテナンス会議



▲ 研修状況

■ 研修受講者数（累計）



※2026年3月末時点



▲ メンテナンス会議の状況

資料：道路メンテナンス年報（2026年8月）

道路メンテナンス講習会（北海道道路メンテナンス札幌地方会議の例）

日 時 : 令和7年9月19日（金） 13:30 ~ 15:00

場 所 : 一般国道5号 札幌市 発寒高架橋（上り）

対 象 : 札幌開発建設部管内の30市町村

参 加 者 : 15市町 22名

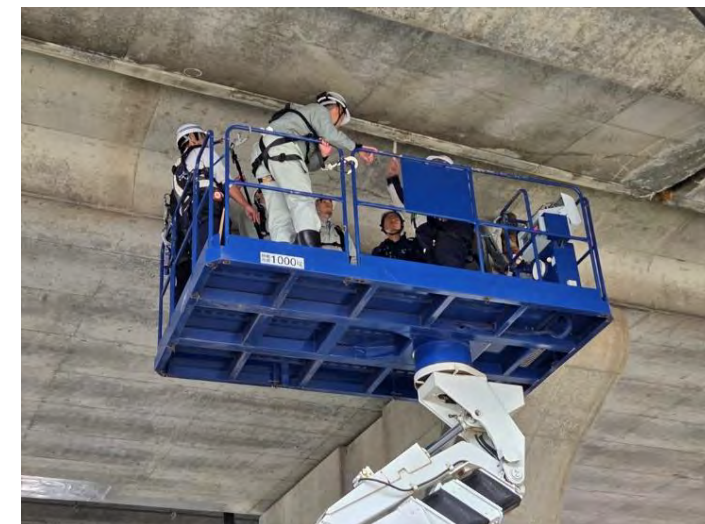
（WEB参加9名：北広島市、浦臼町、石狩市、沼田町、由仁町、砂川市、千歳市、新十津川町

現地参加13名：美唄市、北広島市、芦別市、滝川市、江別市、当別町、歌志内市、南幌町）

主 催 : 北海道道路メンテナンス札幌地方会議

事務局 札幌開発建設部

目 的 : 橋梁等の定期点検要領の改訂に伴う点検調書作成の際の注意点について、自治体への技術支援を目的として、現地調査に伴う留意点を中心に講習を行うとともに実演講習を行う。

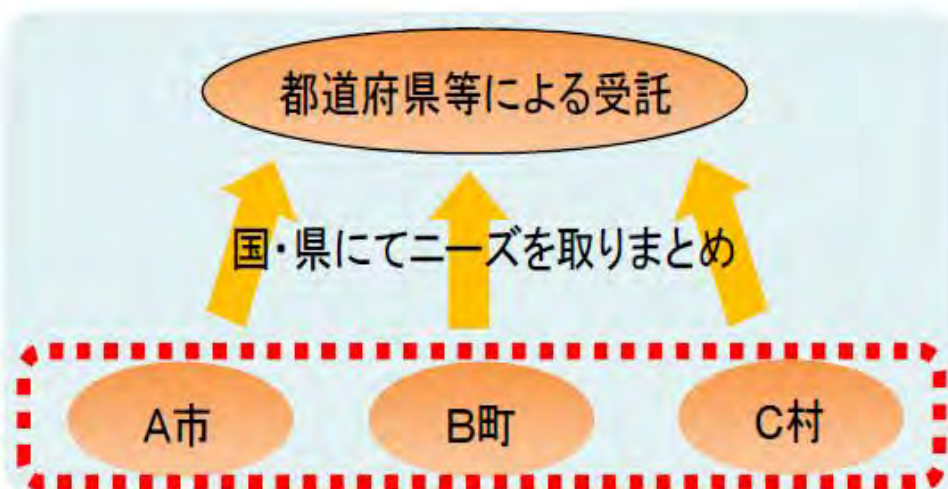


点検業務の地域一括発注

- 市区町村の不足・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。
- 2024年度は392市区町村（29道府県）が地域一括発注を活用しています。

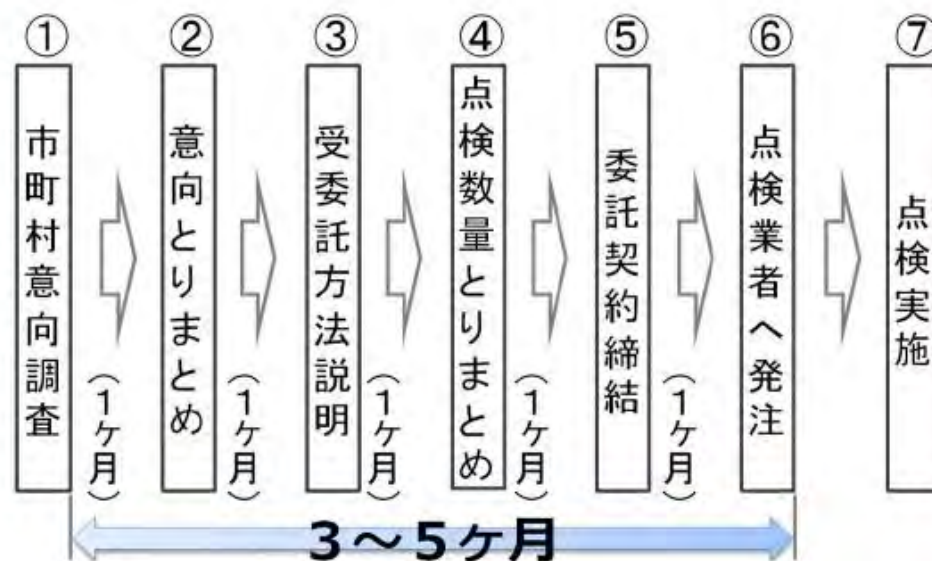
【イメージ図】

- ・ 市町村のニーズを踏まえ、地域単位での点検業務の一括発注等の実施



【手続きの流れ】

- ・ 国、都道府県にて市町村の意向調査を実施し、点検数量をとりまとめた上で、点検業者へ発注



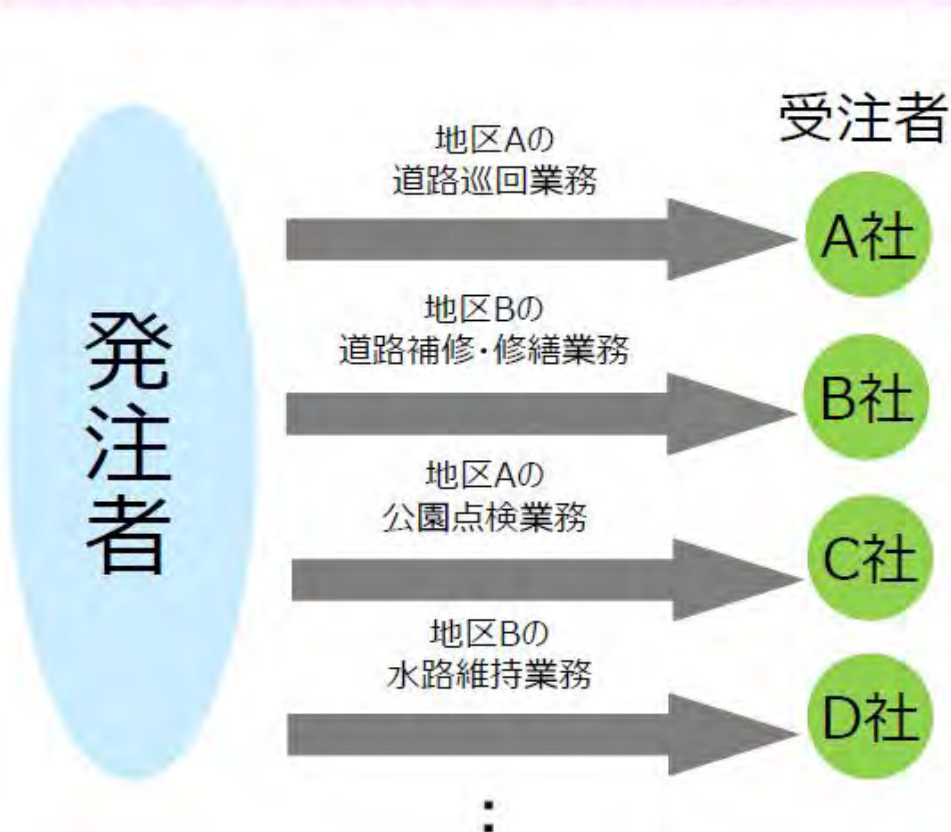
包括的民間委託

○ 包括的民間委託とは、受託した民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率的・効果的に業務を実施できるよう、複数の業務や施設を包括的に委託すること。

<包括化のイメージ>

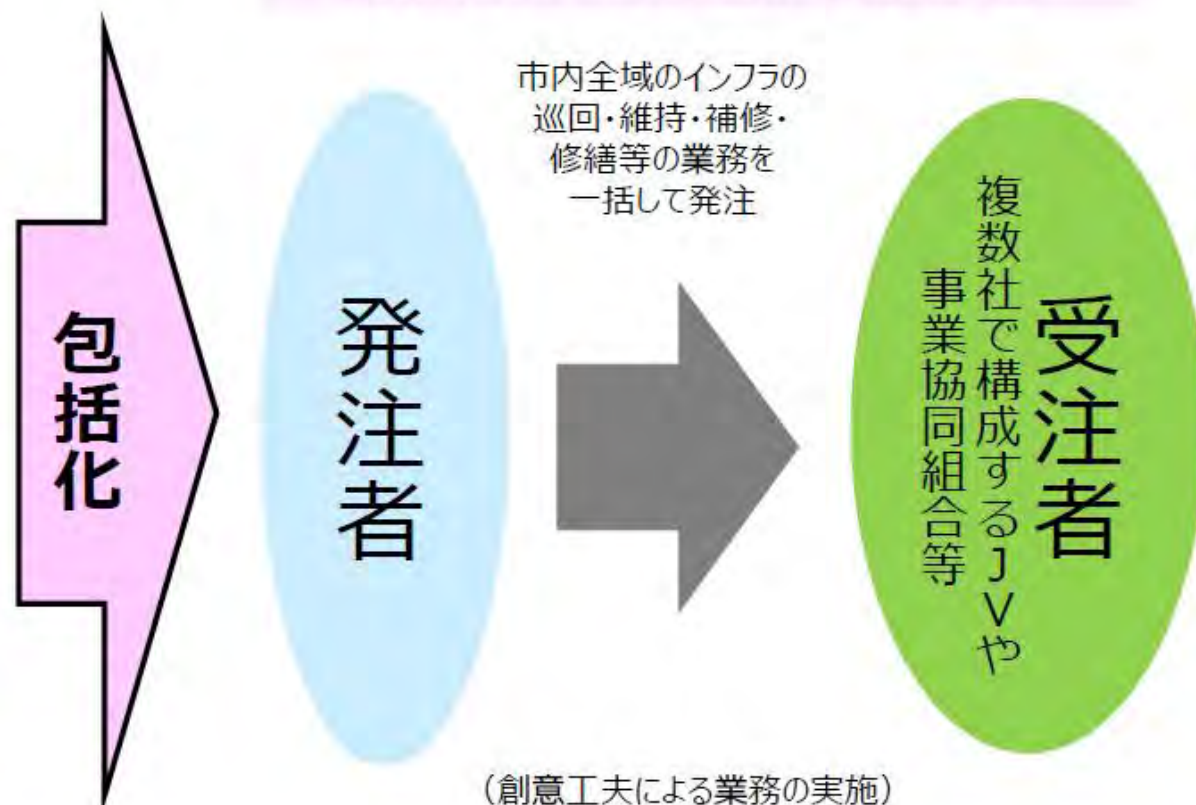
【従来の発注方式例】

個別のインフラ施設について地区・業務ごとに業務を発注し、それぞれの業務を個別の業者が受注



【包括的民間委託の発注方式例】

複数の業務やエリア、分野を包括化し、一つの業務でまとめて発注し、JV等が受注



- 市区町村が抱える課題を踏まえつつ、適確にインフラ機能を発揮させるためには、個別施設のメンテナンスのみならず「**地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）**」の考え方が重要。
- 既存の行政区域に拘らない広域的な視点で、道路、公園、上下水道といった**複数・多分野のインフラを「群」として捉え**、更新や集約・再編、新設も組み合わせた検討により、効率的・効果的にマネジメントし、地域に必要なインフラの機能・性能を維持するもの。

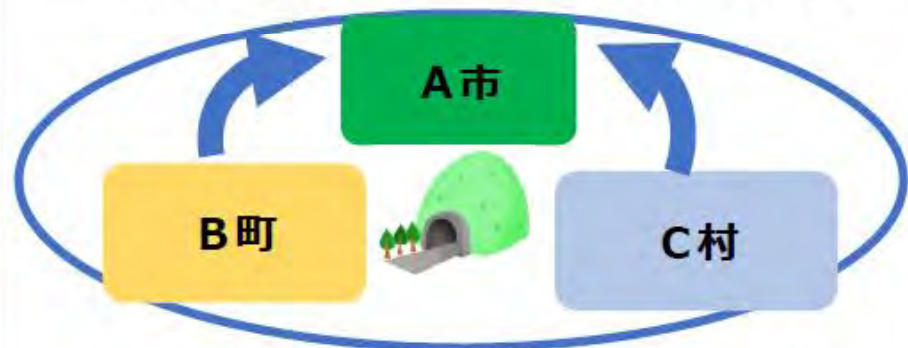
群マネのイメージ

提言： https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo03_sg_000214.html

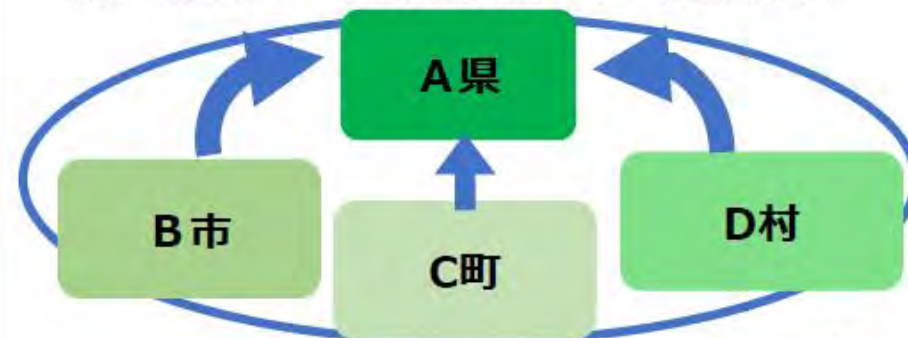


＜ケース1：広域連携＞

一つの市区町村がリードし、複数市区町村で連携



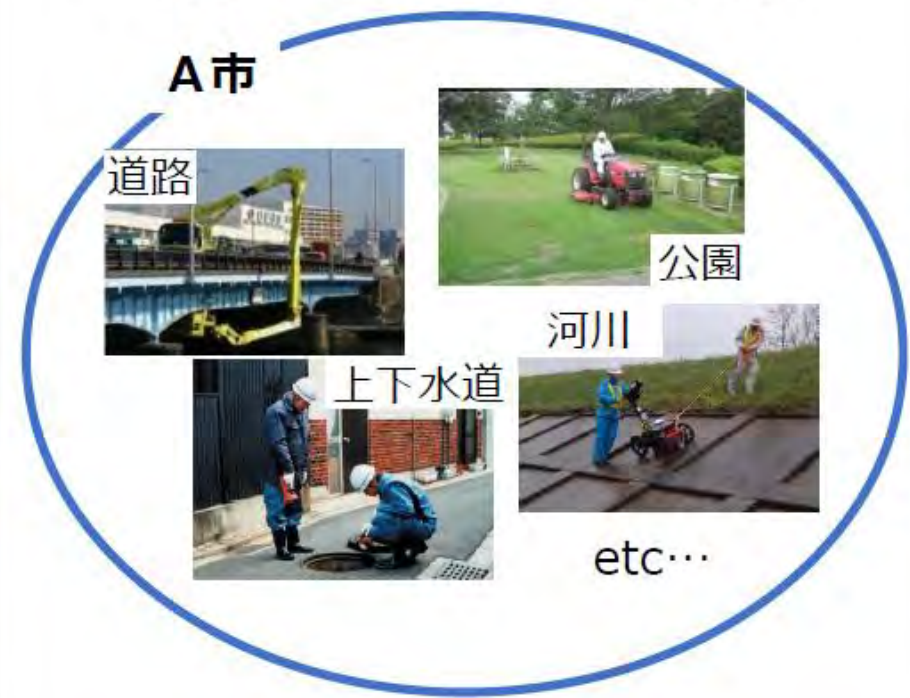
都道府県がリードし、管内の市区町村と連携



etc...

＜ケース2：多分野連携＞

多分野のメンテナンスをまとめて実施

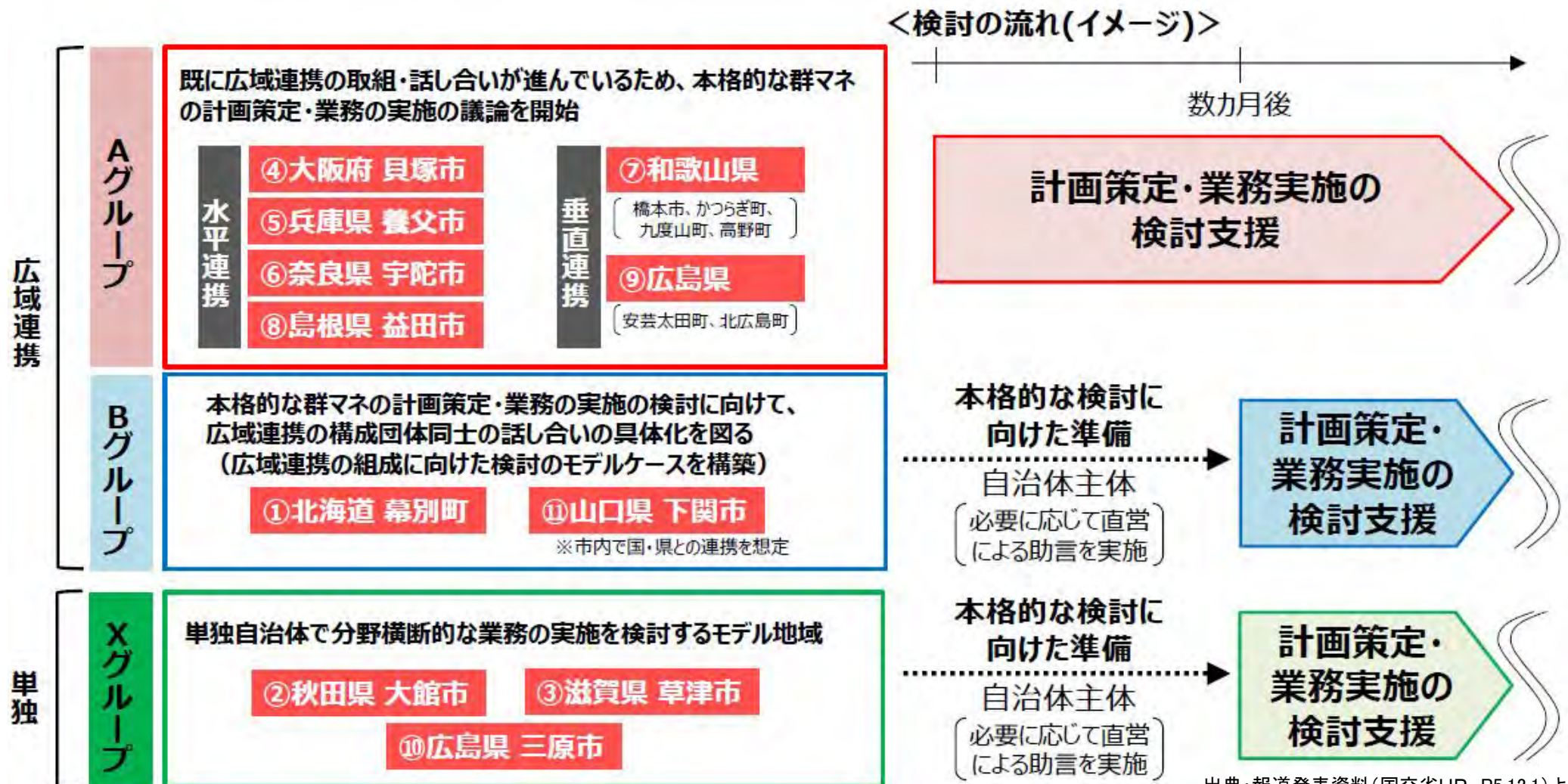


出典：報道発表資料（国交省HP、R5.12.1）より

群マネモデル地域の支援について

- 群マネモデル地域として計 11 者を選定し、支援を実施
- 今回選定する 11 者については、適切な支援体制の確保や、取組・話し合いの状況、広域連携の実現性が高い案件を重視するといった観点から、Aグループ・Bグループ・Xグループに分けて支援

※記載の自治体名は、応募の代表自治体のみ記載



直轄診断・修繕代行

- 地方公共団体への支援として、要請により緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設について、地方整備局、国土技術政策総合研究所、土木研究所の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」による「直轄診断※」を実施。
- 診断の結果、診断内容や地域の実情等に応じ、修繕代行、道路メンテナンス事業補助等を実施。
- 北海道では、白老橋(白老町)において2020年度に直轄診断を、2021年度から修繕代行を実施。

※ 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。

■ 白老橋

至
苫
小
牧
市



至
室
蘭
市

〔白老橋〕 3径間連続RC桁橋2連＋単純PC床版桁橋
橋長 148.2m 幅員7.5m

- 橋梁全体に塩害による損傷や支承部の著しい腐食等が確認され、補修を施した箇所において再劣化が見られており、補修工法の検討に高度な技術力が必要。

■ 直轄診断・修繕代行の状況

- 北海道開発局、国土技術政策総合研究所、土木研究所、寒地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」が2020年度に診断を行い、技術的な助言を行った。



白老町戸田町長(右)に、橋梁の状況を説明

- 白老橋は、2021年度から国による修繕代行事業を実施している。

道路データプラットフォームの概要

- 道路関係の基礎的なデータを集約し、各道路管理者や民間事業者等のニーズに合わせて、様々なデータを作成・活用できるようにするツールとして、道路データプラットフォームを公開します。
- 道路データプラットフォームは、「ポータルサイト」「道路データビューア」の機能で構成されています。

道路データプラットフォームの機能構成

ポータルサイト

URL: <https://www.xroad.mlit.go.jp/>

- ・データの概要や閲覧できるリンク、連携するAPI仕様書等を確認できる、道路関係の情報を知る入口となるカタログサイト

ポータルサイトのトップページ



ポータルサイトでAPIを紹介しているデータ

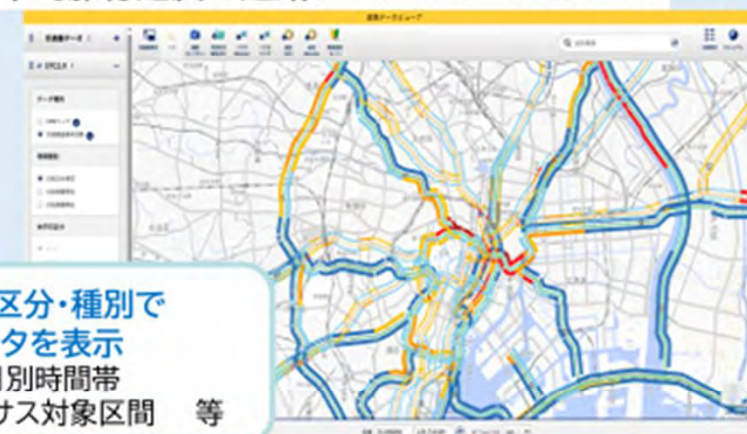
- ・常時観測交通量
- ・全国道路施設点検DB
- ・道路交通センサスOD
- ・DRM-DB

道路データビューア

URL: <https://view.xroad.mlit.go.jp/>

- ・各データを一元的に閲覧でき、地図上で重ねて表示することができるWEBマップ

例: ETC2.0平均旅行速度の道路データビューアイメージ



多様な区分・種別でデータを表示

- ・日別時間帯/月別時間帯
- ・道路交通センサス対象区間 等

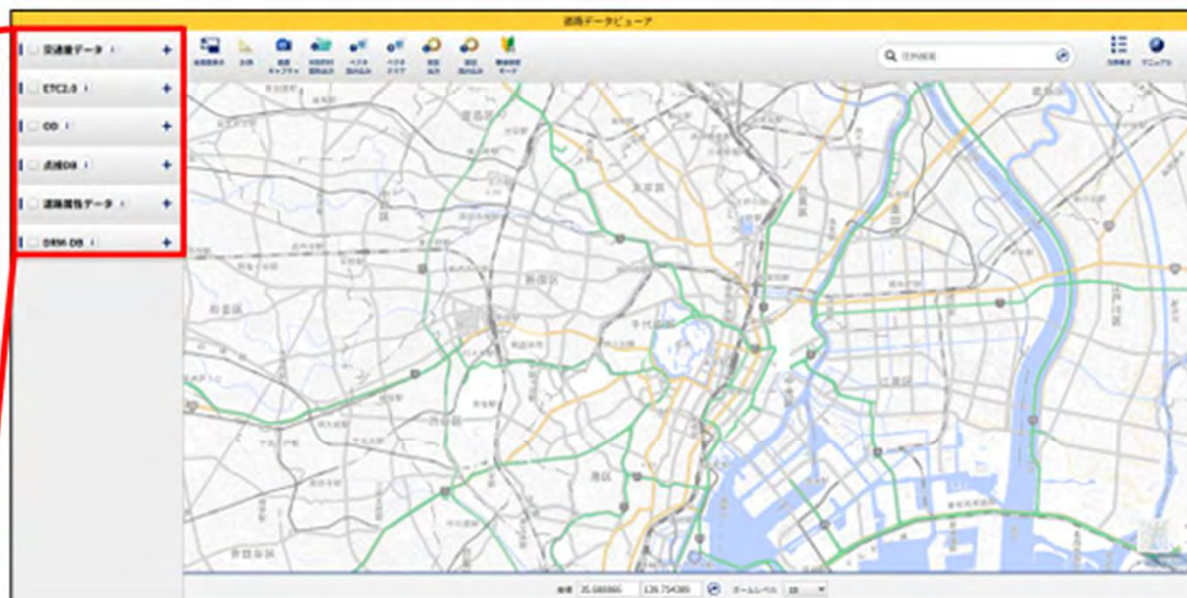
道路データビューアで重ね合わせ可能なデータ

- ・常時観測交通量
- ・全国道路施設点検DB
- ・ETC2.0平均旅行速度
- ・道路属性データ
- ・道路交通センサスOD
- ・DRM-DB

- 道路データビューアにおいて、表示可能なデータは下記のとおりです。
- これらデータに、自らが作成したベクタデータを重ねて表示することも可能です。

道路データビューアの画面イメージ

表示可能なデータ



【交通量データ】



直轄国道に設置された
トラフィックカウンターにより
観測された交通量データ

【ETC2.0】



ETC2.0車載器にて、
プローブ情報として収集された
道路区間毎の旅行速度データ

【OD】



令和3年全国道路・街路交通
情勢調査の
自動車起終点調査結果

【点検DB】



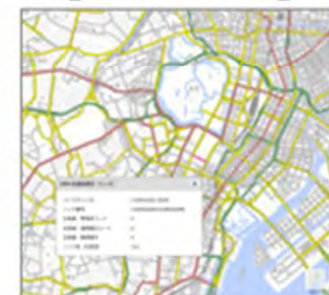
「全国道路施設点検データベース」
に登録されている道路構造物の
諸元や点検結果等のデータ

【道路属性データ】



重要物流道路等として
指定された路線に
関するデータ

【DRM-DB】



主要道路の位置、接続の状況、
基本属性を収集した全国デジタル
道路地図データベース



ROAD

全国道路施設点検データベース

☒ 点検DBの利用規約に同意します。

利用規約は利用するサービスによって異なります。
各規約は必ずご覧ください。

[利用規約\(閲覧・取得サービス\)](#)
[利用規約\(登録サービス\)](#)

ログイン

データベースの利用、公開用APIの利用をご希望の方、及び新着情報の確認は
[全国道路施設点検データベースのご案内ページ](#)をご覧ください

無償公開データの閲覧については、
[全国道路施設点検データベースへ損傷マップ~をご利用ください。](#)

本サイトの「偽サイト」にはご注意ください。
(正) <https://road-structures-db.mlit.go.jp/>

お知らせ

© 2022 日本みち研究所

ユーザー登録はこちらへ
サンプルデータ、料金、APIの仕様等
についてもこちらからご確認を

無料分はこちら

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



○全国の道路施設の諸元、点検結果等の基礎データは「全国道路施設点検データベース ~ 損傷マップ ~」から閲覧可能。 → <https://road-structures-map.mlit.go.jp/>

全国道路施設点検データベース ~ 損傷マップ ~

下記の条件を設定して、表示ボタンを押して下さい

施設区分

道路管理者区分

その他条件

表示

検索

概要情報

施設・管理者ごとの表示や、対策状況・判定区分で色分け表示が可能

アイコンをクリックで諸元・点検データ等の表示が可能

施設詳細

区間属性

平成27年度全国道路・街路交通情勢調査の重ね合わせ・区間属性の表示が可能

詳細地図 (地理院タイル)

表示設定

施設詳細

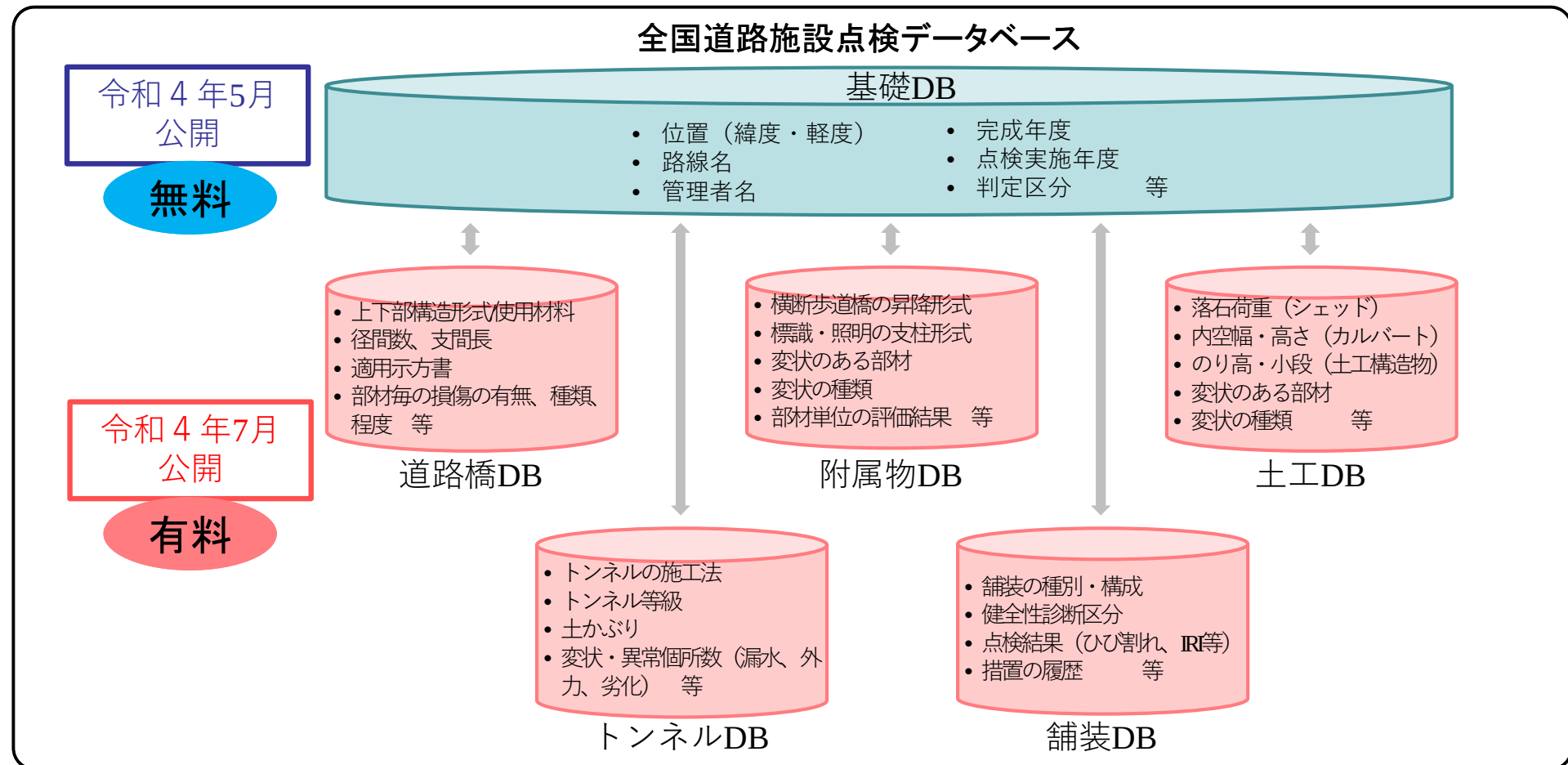
施設・管理者ごとの表示や、対策状況・判定区分で色分け表示が可能

施設詳細

施設・管理者ごとの表示や、対策状況・判定区分で色分け表示が可能

全国道路施設点検データベース_概要

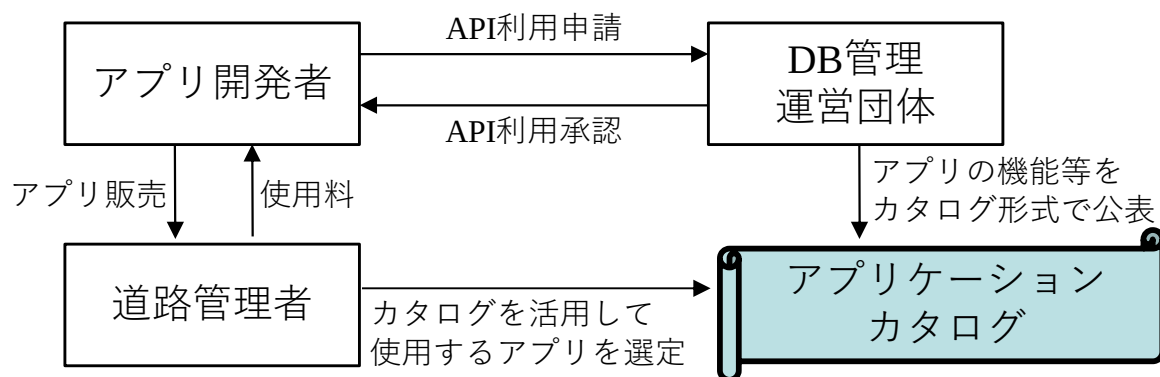
- 道路施設の定期点検は令和 6 年度から 3 巡目に入るところ、道路管理者毎に様々な仕様で膨大な点検・診断のデータが蓄積
- その様なデータを一元的に活用できる環境を構築：全国道路施設点検データベース
- 全国道路施設点検データベースは、基礎的なデータを格納する基礎DB及び道路施設毎のより詳細なデータを格納するデータベース群（詳細DB）で構成
- 基礎DBは令和 4 年5月に、詳細DBは令和 4 年 7 月に公開開始：webブラウザからの閲覧等が可能。加えてAPI（Application Programming Interface）を公開



令和4年度以降の取組

- 全国道路施設点検DBは、全国の道路施設の諸元・点検結果等を一元的に収集するシステム
- 効率的な道路の維持管理のためには、民間開発のアプリケーションとDBを一体で活用することが必要
- 道路管理者でのアプリケーションの活用を促進するため、DB管理運営団体がアプリケーションの機能等を取りまとめ、カタログ形式で公表

【アプリケーション活用の流れ】



【期待される導入場面の例】

～点検結果を効率的に入出力～



前回点検結果を
現場で確認

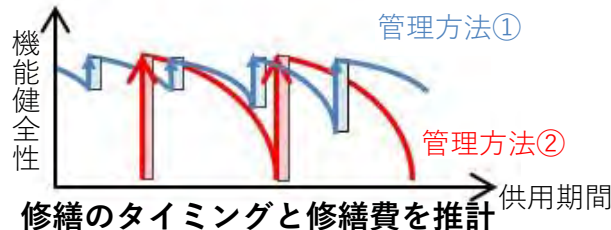


点検結果を
現場で入力



道路橋
DB

～維持修繕計画の最適化～



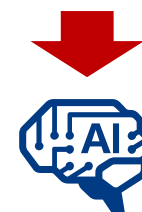
トータルコストを比較



～健全性の診断を支援～



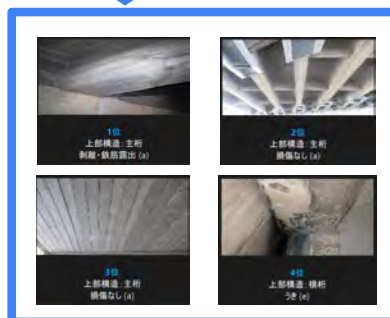
確認したい変状の写真



画像認識
AI



道路橋
DB



AIによりDBから
類似画像を出力

橋 梁

73万橋 200項目

国管理

3.8万橋 1,400項目

ト ン ネル

1.1万本 100項目

国管理

0.2万本 300項目

舗 装

国管理

4.6万km^{※1} 130項目

横 断 歩 道 橋

1.2万橋 130項目

国管理

0.2万橋 1,300項目

大 型 カ ル バ ー ト

0.8万施設 30項目

国管理

0.25万施設 100項目

※数字は全て概数
※1：上下線別の数字

データ閲覧・取得料金表 (2024年4月1日～)

[単位：円/組織※1・年]

利用者	道路橋 データベース	トンネル データベース	道路附属物 データベース	舗装 データベース	土工 データベース
道路管理者 (国)	55,000 (50,000)	33,000 (30,000)	22,000 (20,000)	66,000 (60,000)	55,000 (50,000)
道路管理者 (国以外)	11,000 (10,000)	11,000 (10,000)	11,000 (10,000)	11,000 (10,000)	11,000 (10,000)
個人又は 大学、企業等	全国：209,000 (190,000) 地域※2：55,000 (50,000)	55,000 (50,000)	11,000 (10,000)	66,000 (60,000)	11,000 (10,000)

※ 上段：税込み価格
(下段)：税抜き価格

※ 利用開始時期に関わらず、利用を開始した年度の年度末(3/31)までのデータ閲覧・取得料金

※1 組織 道路管理者(国)：地方整備局本局、事務所(改築事務所含む)、技術事務所、メンテナンスセンター
道路管理者(国以外)：上記に相当する組織
個人又は大学、企業等：1組織最大30人程度

※2 地域：地方整備局等のエリアを1つの地域(九州・沖縄は1地域)とし、地域内の全道路管理者の施設を閲覧・取得。
4地域以上を購入した場合は全国版の料金。
県や高速道路会社が複数地域を跨ぐ場合は、各地域で閲覧・取得可能。