

A light blue map of Hokkaido, Japan, with white outlines of its prefectural boundaries. The map is centered in the background of the slide.

国土交通行政の最新動向

令和8年10月20日
北陸地方整備局 道路部
道路保全企画官 吉田 健一



目 次

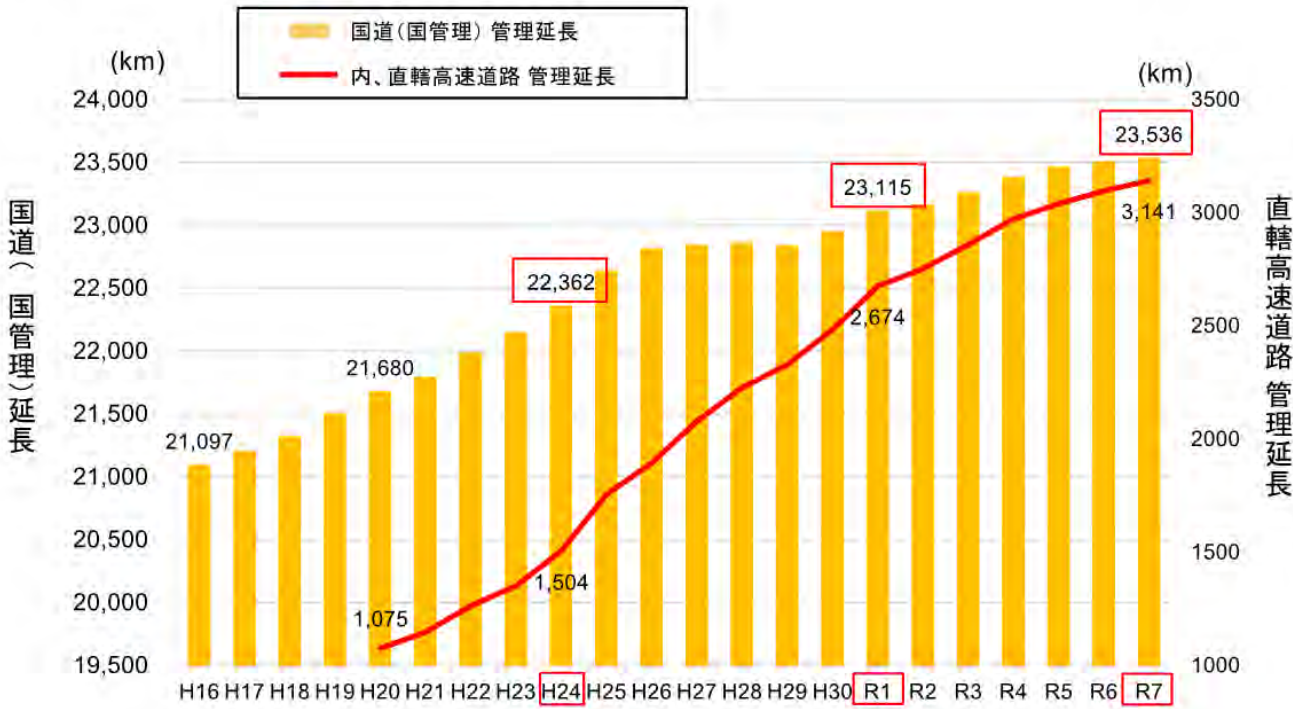
1. 日常管理
2. 老朽化対策
3. 取組事例の紹介
4. その他（関連トピック）
5. 第5回 北陸橋梁保全会議

1. 日常管理

国管理道路の管理延長と管理体制

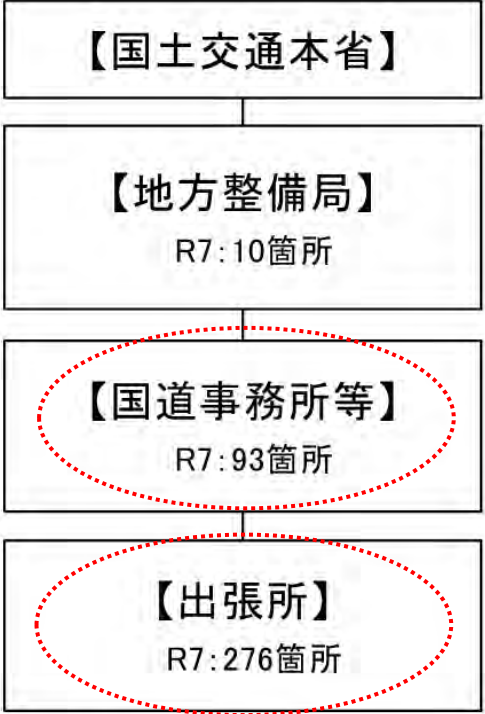
- 国道(国管理)の管理延長は、令和7年度で約23,536kmとなり、令和元年度と比べて約421km増加。
- このうち、国が管理する高速自動車国道及び自動車専用道路の管理延長は、令和7年度で約3,141kmとなり、令和元年度と比べて約1.2倍(467km)に増加。

■ 国道(国管理)の管理延長推移



※ 直轄高速道路：国が管理する高速自動車国道及び自動車専用道路

■ 国土交通省の国道(国管理)の主な管理体制



※ 令和7年4月1日現在の数
※ 改築事務所及び改築出張所を除く

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

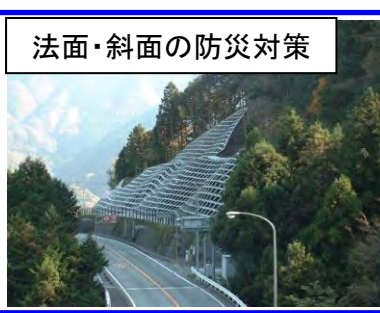


防災・震災対策

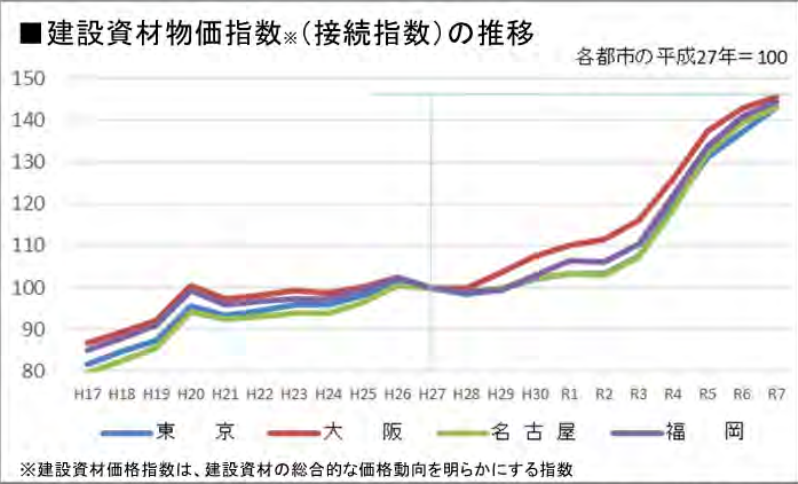
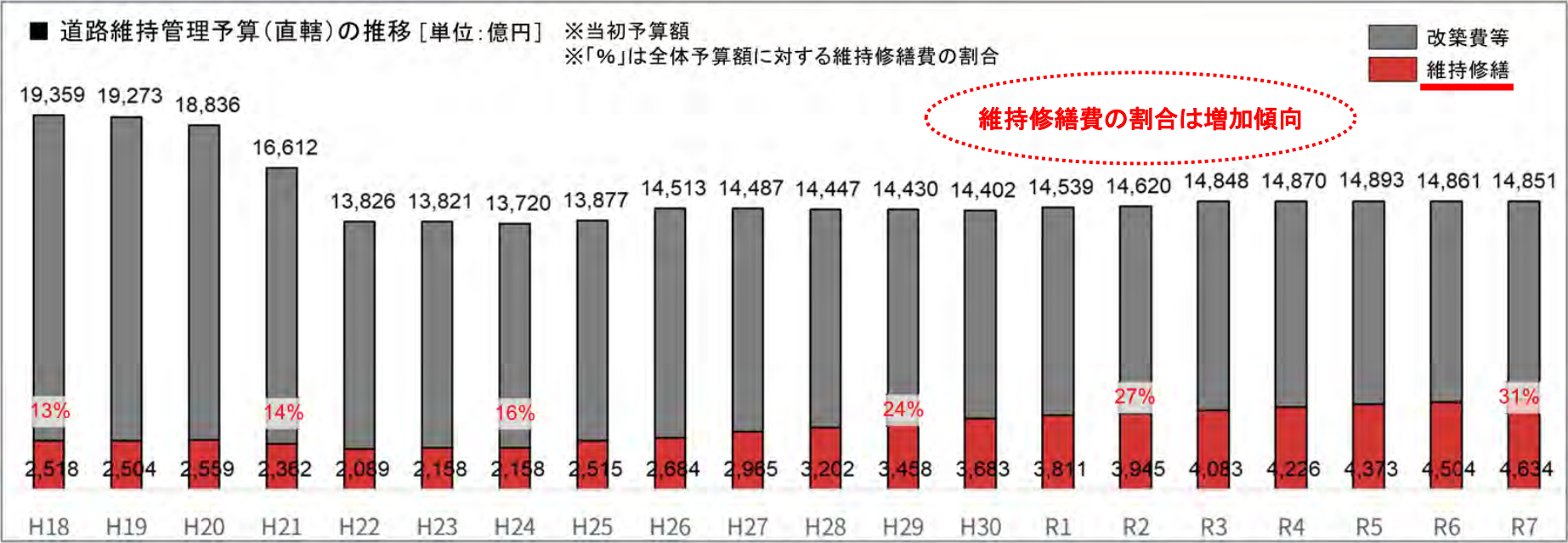
耐震補強



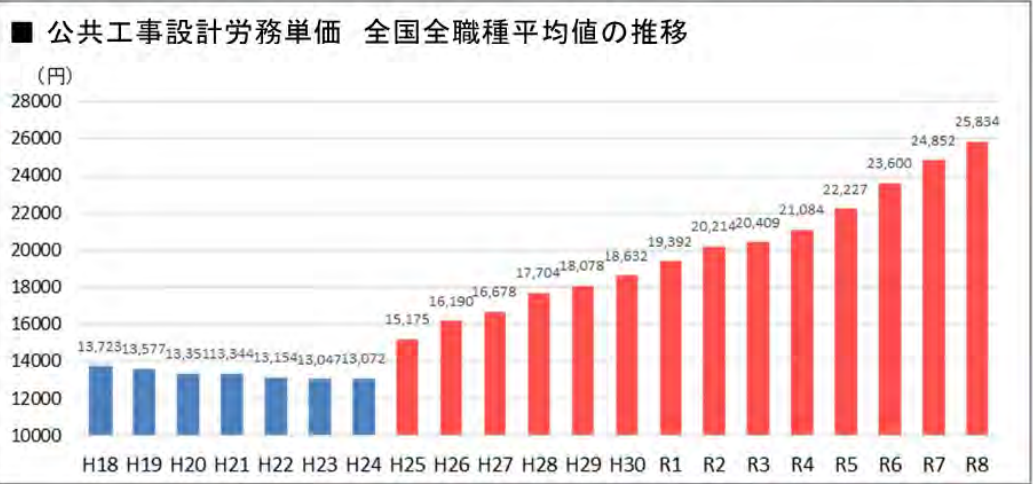
法面・斜面の防災対策



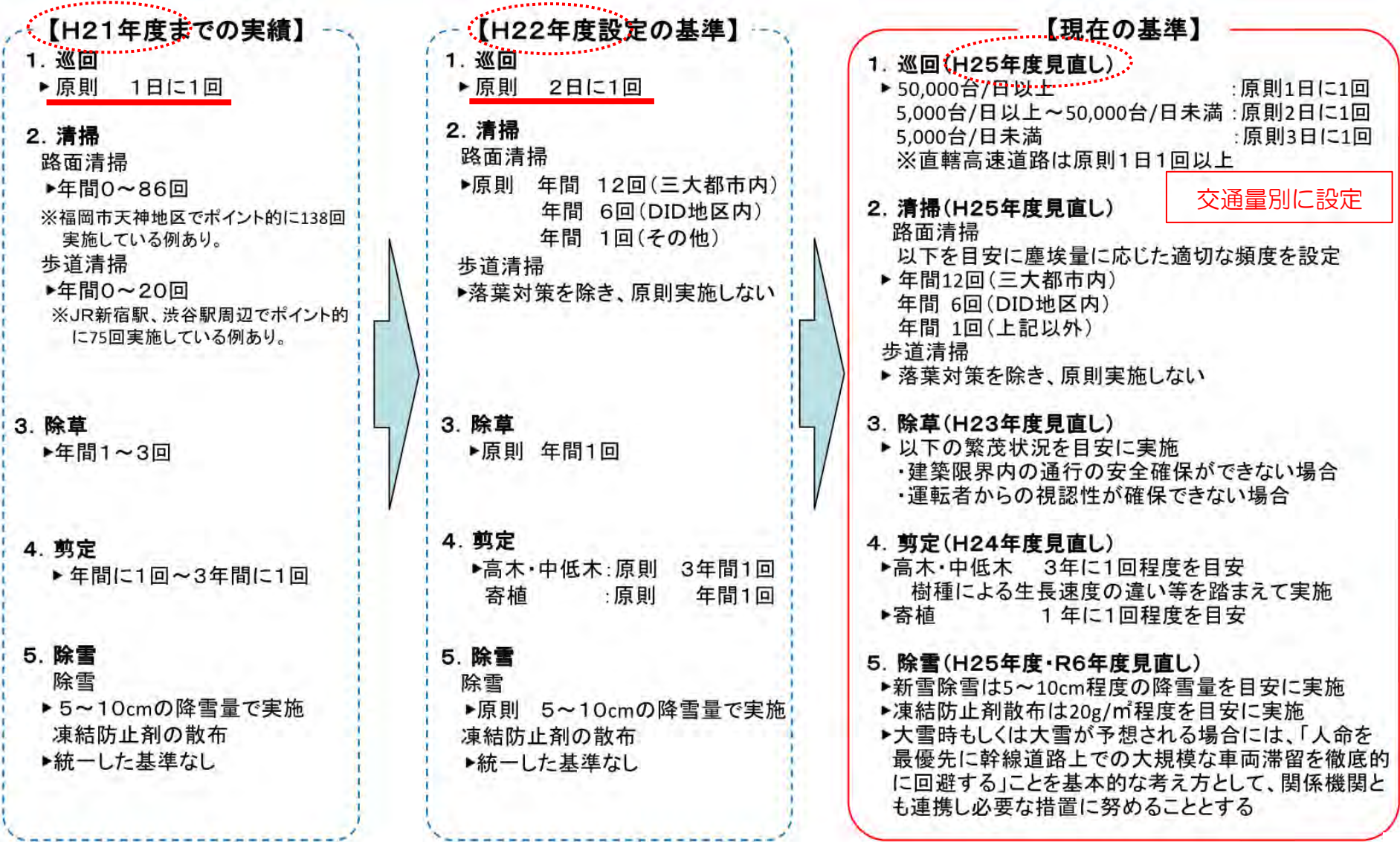
道路維持修繕予算の推移



(出典)一般財団法人 建設物価調査会



国道(国管理)の維持管理基準の変遷



維持管理基準(案)の改訂

■ 第1回検討会(令和8年3月23日)

- 検討会の経緯・目的
- 道路の維持管理を取り巻く最近の動向
- 国道(国管理)の維持管理基準に基づく管理状況と課題(フォローアップ)
- 今後の進め方について



■ 第2回以降 検討会

- 「弾力的な運用」、「地域や民間等との連携」、「ICT・AI等の新技術の活用」のさらなる展開
- 維持管理実態や道路を取り巻く状況などを踏まえた維持管理基準の見直し 等



■ 令和8年秋頃 維持管理基準(案)の改訂

道路排水施設の損傷把握について

➤ これまでも道路巡視などを通じて、道路排水施設の異常は把握しているものの、国管理道路の維持管理基準では、清掃以外の項目で道路排水施設に関する明記が無い

■ 道路排水施設

側溝



- ✓ 道路に降った雨水を排水するための施設で一般的に道路に沿って設置
- ✓ 損傷に伴う陥没は側溝脇での発生が多く、陥没深さも比較的浅い
- ✓ 直轄国道（約2.4万km）の両側にあると仮定した場合、施設量は約4.8万km

集水枡



- ✓ 側溝を流れる雨水を集め下流側に流す施設で、側溝のゴミや泥を溜める役割も
- ✓ 損傷に伴う陥没は集水枡脇での発生が多く、陥没深さは側溝よりは深い
- ✓ 一般的に20～30m間隔で設置されており、直轄国道の側溝が4.8万kmとした場合、集水枡の施設量は約240万箇所

横断水路



- ✓ 主に雨水を河川などの流末に流すために道路を横断させる必要がある場合に設置
- ✓ 損傷に伴う陥没は車道上で発生するケースが多く、陥没も深い
- ✓ 直轄道路における道路管理者の横断水路は約7万6千箇所、うち管径1m以上の管路は約6千箇所（管径1m未満が全体の約9割）



施設損傷時の影響の大きさなども考慮したうえで、損傷状況把握の向上を図るべきではないか

道路排水施設の損傷把握(議論のたたき台)

- これまでの損傷状況の把握や道路土構造物点検要領を考慮しつつ、陥没時の影響の大きさを考慮した損傷状況把握手法を検討。
- 損傷状況等の把握は、目視又はICT・AI技術等の新技術により確認するものとする。
- 現場での試行を行いつつ、維持管理基準への記載内容について検討

■ 道路排水施設の損傷把握 (議論のたたき台)

	側溝・集水桝	横断水路
<u>通常巡回</u> <u>(車上パト)</u> ※これまでも実施しているが基準上の記載なし	・路面変状の他、降雨時における路面冠水状況を確認	
<u>定期巡回等</u> <u>(徒歩パト等)</u> ※これまでも実施しているが基準上の記載なし	・通常巡回で異常を確認した箇所周辺の施設について、破損の有無等を確認 【破損等が疑われるため】 ・路面下空洞調査で確認された空洞のうち、陥没に至る可能性が高い箇所周辺の施設について、破損の有無等を確認 【破損等が疑われるため】 ・陥没が発生した箇所周辺の施設について、破損の有無等を確認 【同様の環境下にある側溝や集水桝の破損等の可能性があるため】	
<u>定期点検</u> ※陥没時の影響を考慮し加えて実施	—	・緊急輸送道路にある横断水路について、計画的に破損の有無等を確認※2 【陥没時の影響が大きいいため】

※2 点検対象や点検頻度については、施設量や下水道管路の技術基準の検討状況なども参考に設定

路面下空洞調査の実施状況（2025年度・国土交通省）

- 直轄国道における2025年度の路面下空洞調査の調査延長は2,788km（調査対象延長の約12%）
- 調査の結果、路面下空洞が8,419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194箇所（2%）
- 区分Aの194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	2,788km	8,419箇所	194箇所 (194)※	3,842箇所 (169)※	4,383箇所 (33)※

※ 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)

2026.3末時点

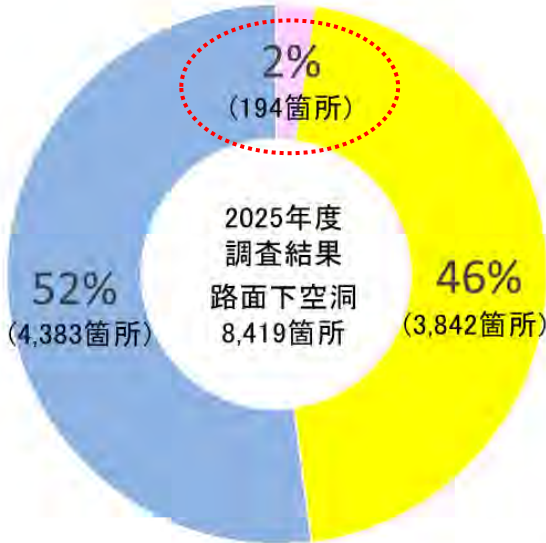
■修繕等の優先度が高い箇所の修繕実施状況

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)	194箇所	194箇所(100%)	194箇所(100%)
B(中程度)	169箇所	131箇所(78%)	131箇所(78%)
C(低い)	33箇所	31箇所(94%)	31箇所(94%)

※ 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)

2026.8.26時点

■路面陥没の可能性判定区分の割合



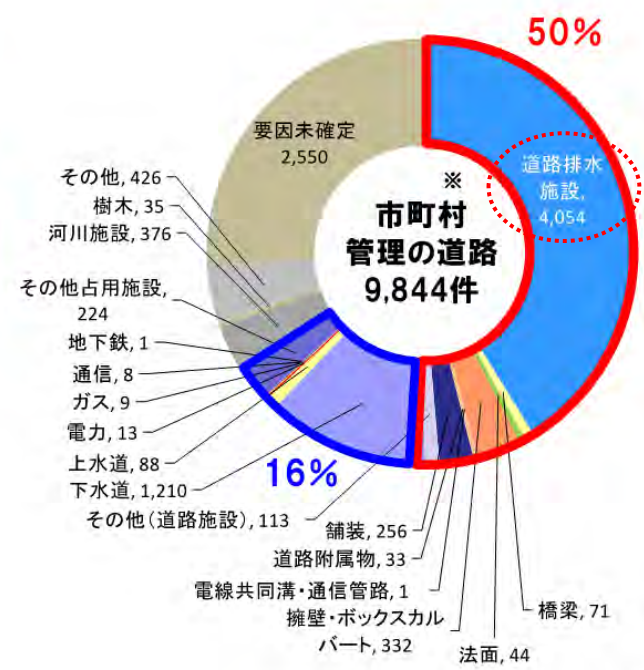
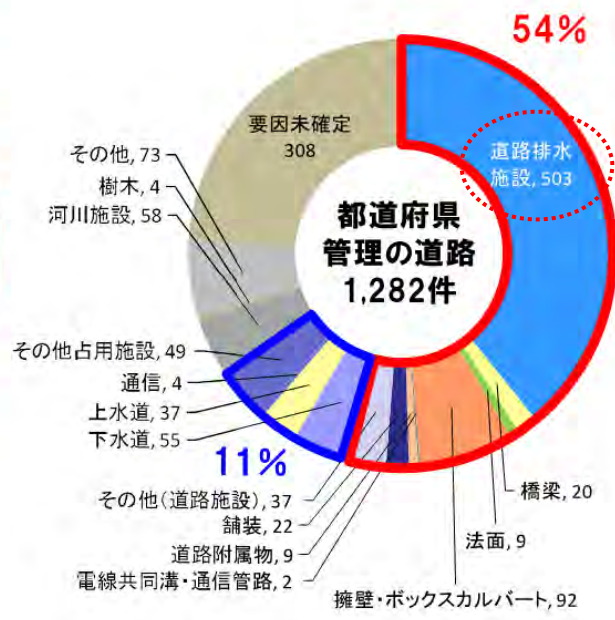
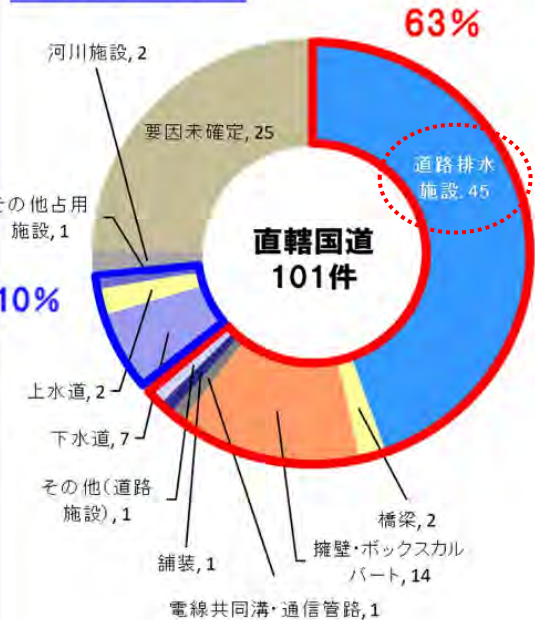
- A: 陥没の可能性が高い空洞
- B: 陥没の可能性が中程度の空洞
- C: 陥没の可能性が低い空洞

道路陥没の発生件数とその要因（全道路）

- 2025年度に発生した道路陥没件数は直轄国道で101件、都道府県管理道路で1,282件、市町村管理道路で9,844件です。
- 陥没の要因は様々ありますが、水が流れる施設（道路排水施設、下水道、水道）の件数が多く、その中でも道路排水施設の割合が高くなっています。

道路陥没発生件数の内訳

2025年度



※ 政令市、特別区含む

* ポットホールは含まない

 道路施設が要因の陥没

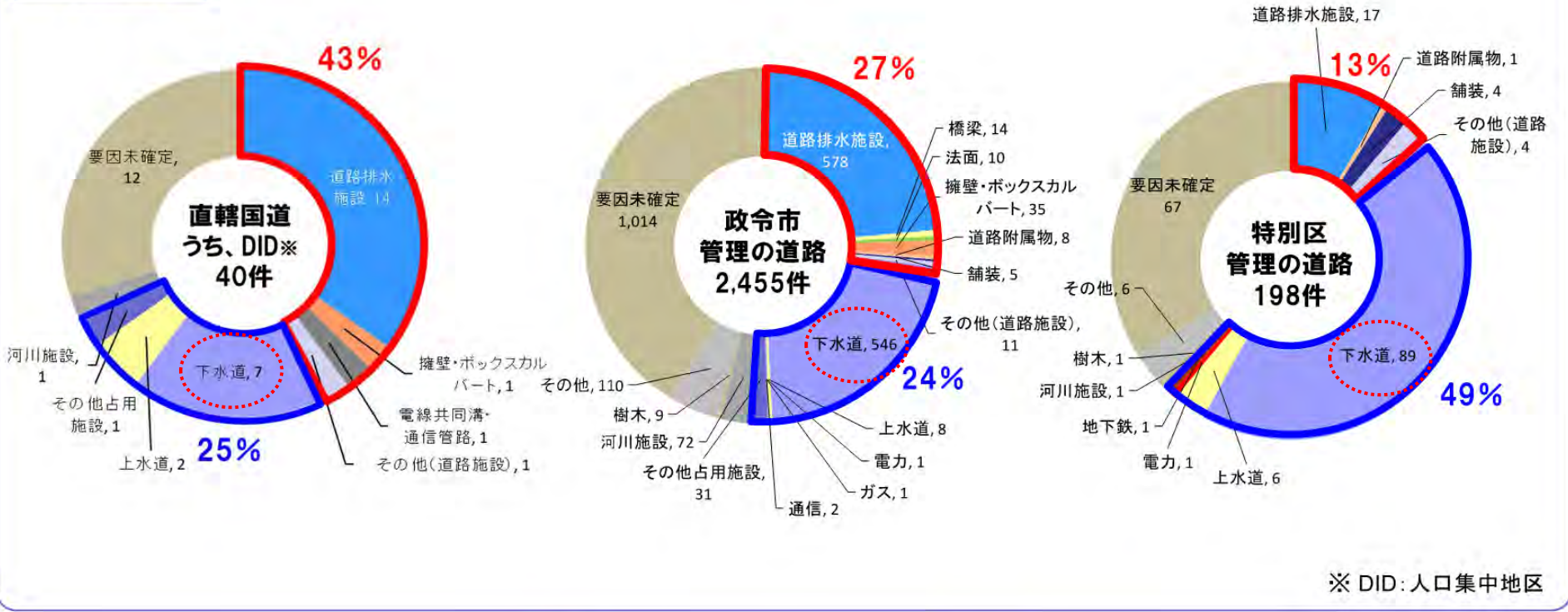
 道路占有物件が要因の陥没

道路陥没の発生件数とその要因（都市部）

○ 2025年度に発生した道路陥没件数のうち、都市部で発生したものについては、全道路と比較すると、占用物件を要因とする割合が大きく、特に下水道が多くなっています。

道路陥没発生件数の内訳

2025年度



* ポットホールは含まない

 道路施設が要因の陥没

 道路占用物件が要因の陥没

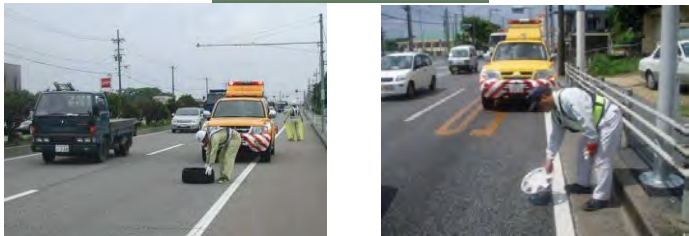
道路巡回(通常巡回)

○ 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。
⇒ 通行の危険を未然に防止。

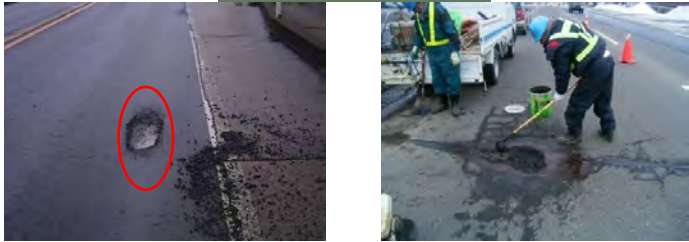


交通量に応じて
1日2回～3日に1回

路上落下物の回収



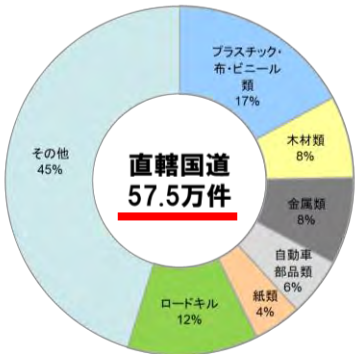
路面の異常を発見



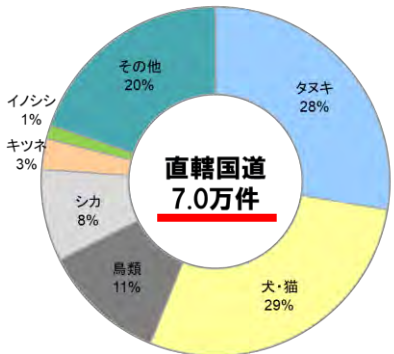
道路附属物の損傷を発見



日常パトロールでの対応状況
(直轄国道の実績)
※ 令和4年度の実績



落下物処理件数の内訳

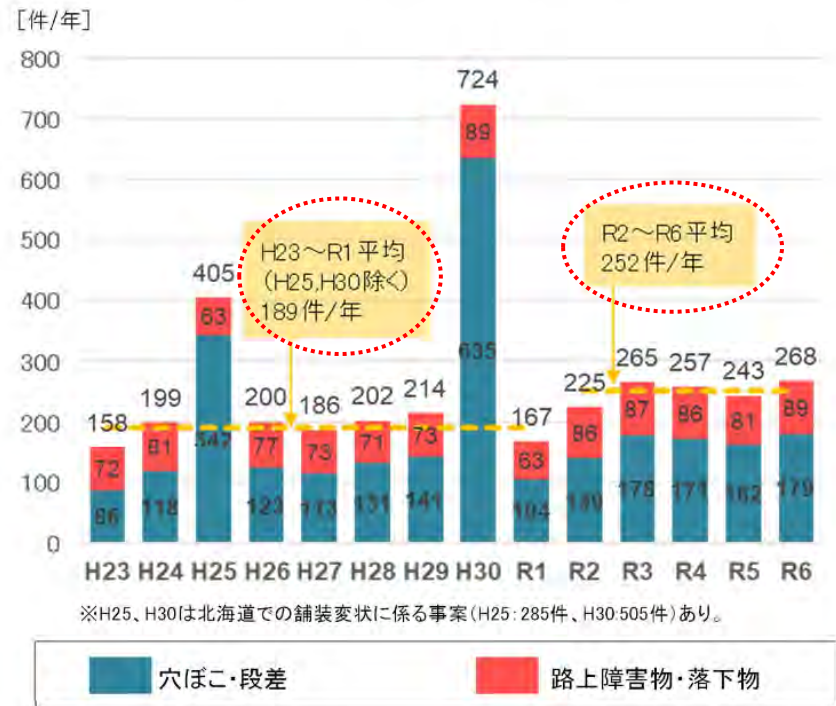


ロードキル(動物死骸)の内訳

通常巡回の評価指標

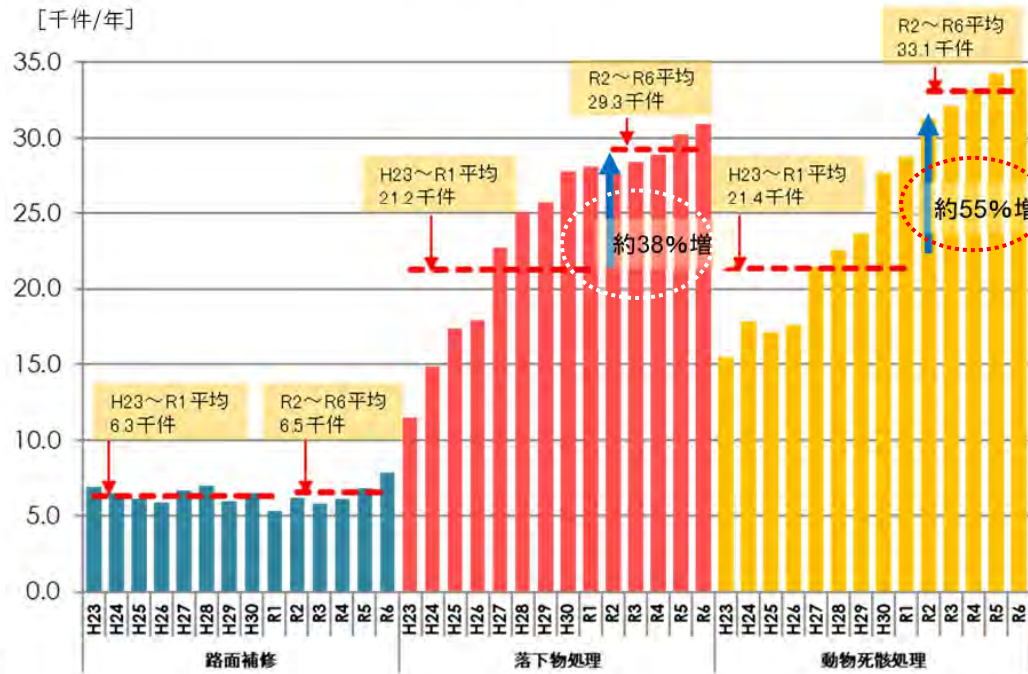
- 路面異状・障害に関する管理瑕疵件数は、H23～R1 (H25,H30を除く) の平均件数と比較して、R2～R6の平均件数は増加。 (H23～R1:平均189件/年 ⇒ R2～R6:平均252件/年)
- 路面異状(路面補修)に関する意見・要望件数は、横ばいで推移。
- 一方で、路面障害(落下物処理、動物死骸処理)に関する意見・要望は増加傾向。

■ 路面異状・障害に関する管理瑕疵件数の推移
(H25～R6年度)



※データ出典:国土交通省調べ

■ 路面異状・障害に関する意見・要望件数の推移
(H23～R6年度)



※データ出典:国土交通省調べ

道路異状の通報受付（LINEアプリの活用）



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



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

原形は「道路緊急ダイヤル」で、
2005年12月にスタート

対象エリア
全国の道路（高速道路、国道、都道府県道、市町村道など）
※道路以外の通報や、私道など私有地の通報は対象外です。

- 道路利用者が LINE お友達登録により通報可能
- 異状等に関する写真・位置情報を添付可能
- 位置情報や道路区分に基づき、該当する道路管理者へ自動でメール送信
- 令和6年3月より全国運用を開始。

令和8年
➤ 友だち登録者数 約 27.7 万人 (5/12 時点)
※前年同時期:18.5万人 (5/8 時点)

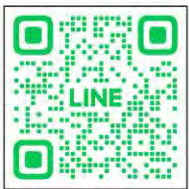
➤ LINE 通報件数 2,340 件 (5/6 0:00～5/12 23:59)
※前年同時期:2,008件 (5/2 0:00～5/12 23:59)

(1日あたり通報件数 約 334 件)
※前年同時期:約287件

道路異状の通報受付（LINEアプリの活用）

LINEによる通報システム 通報の流れ①

二次元コードを読み込み、「トーク」ボタンを押して友だち登録をします

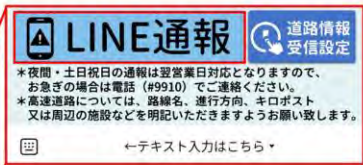
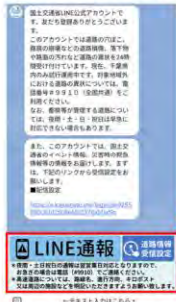


友だち登録用二次元コード

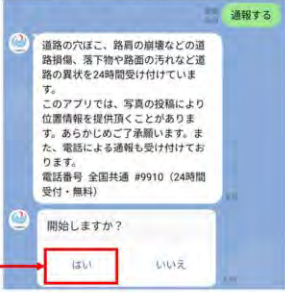


「トーク」ボタンをタップ

アカウントに関する説明文が表示され、「LINE通報」をタップします



通報種別(路面の穴ぼこ・段差、落下物等)をスライドし選択し、通報を開始します



■通報種別：路面の穴ぼこ・段差、落下物（落石などの自然物以外）、動物の死骸、ガードレール・標識等の損傷、路面の汚れ、落石・土砂流入等の災害

通報種別

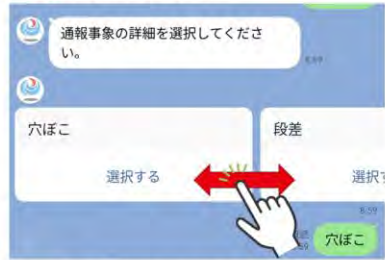
- ①路面の穴ぼこ・段差・路面標示
- ②落下物（落石などの自然物以外）
- ③動物の死骸
- ④ガードレール・標識等の損傷
- ⑤路面の汚れ
- ⑥落石・土砂流入等の災害

橋梁に関する場合は
②または④

道路異状の通報受付（LINEアプリの活用）

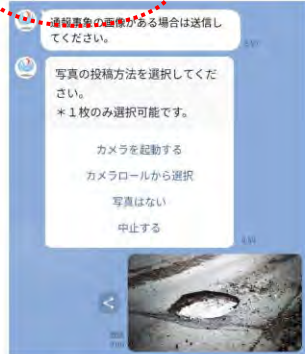
LINEによる通報システム 通報の流れ②

損傷状況の詳細を選択します



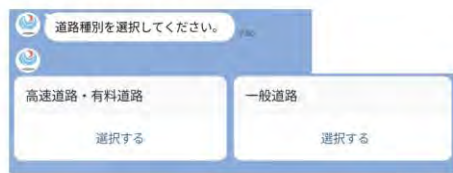
■通報事象の詳細を選択肢で選択
(落下物の場合の詳細選択肢：段ボール、ゴミ袋、木材、鉄類、衣料品、倒木など)

写真を投稿します



■写真の投稿方法を選択（カメラを起動、カメラロールから選択）
■写真を投稿しない選択も可能

道路種別を選択します



■「高速道路・有料道路」「一般道路」から選択します。

LINEによる通報システム 通報の流れ③

位置情報を送信します



■現在位置から調整可能
■位置情報は自動・手動の両方から選択可能

テキストにより詳細の情報を送信することも可能です



■URLをタップして項目を入力
■テキスト入力はスキップ可能

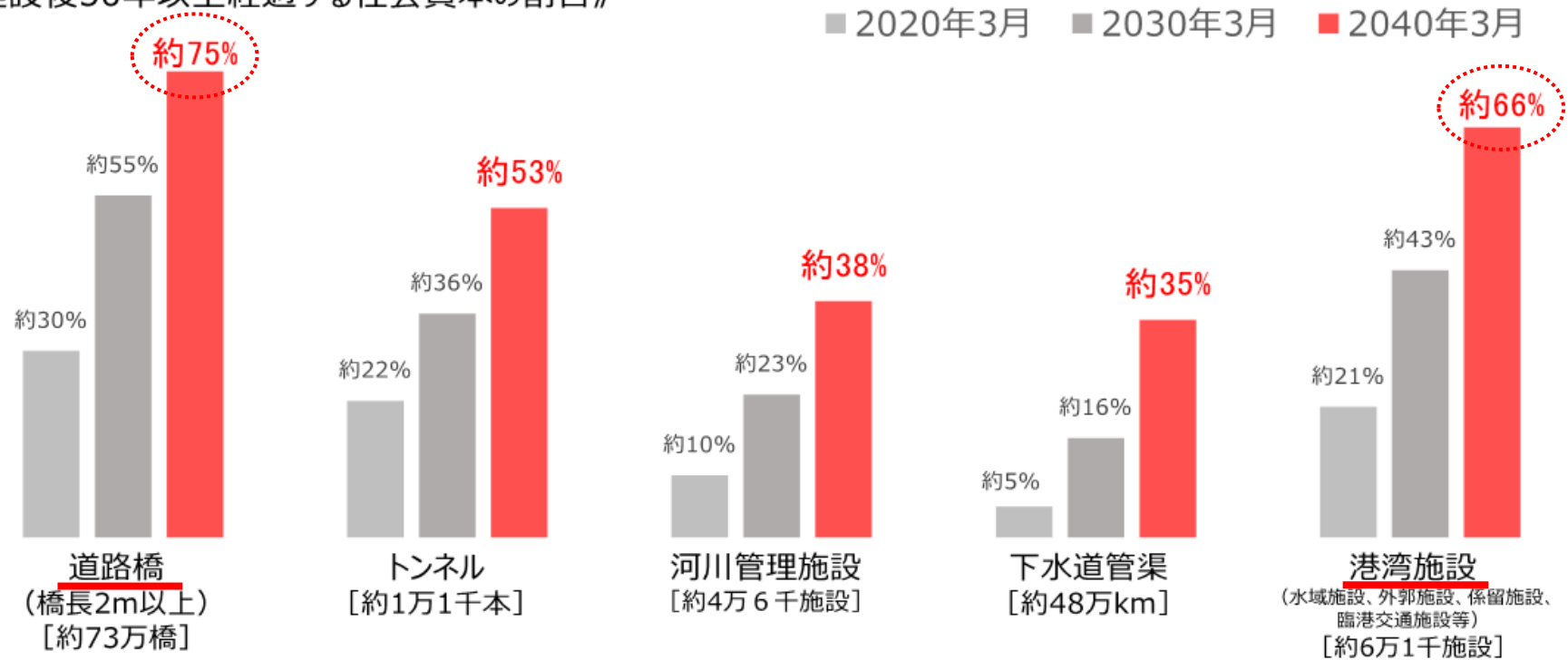
通報完了です

2. 老朽化対策

○高度経済成長期以降に整備された道路橋、トンネル、河川、下水道、港湾等について、今後20年で建設後50年以上経過する施設の割合が加速度的に高くなる。

・建設後50年以上経過する社会資本の割合が加速度的に増加する

《建設後50年以上経過する社会資本の割合》

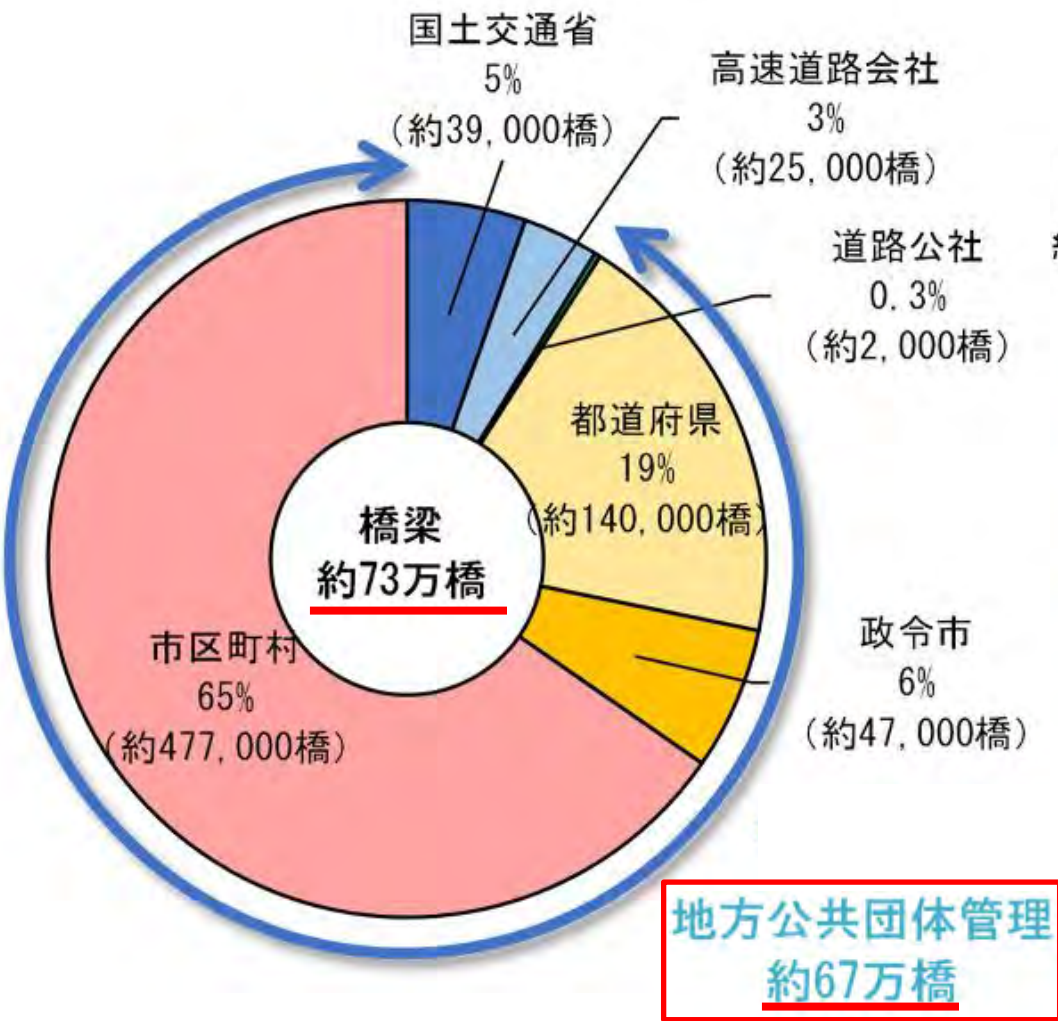


注1) 建設後50年以上経過する施設の割合については建設年度不明の施設数を除いて算出
注2) 国：堰、床固め、閘門、水門、揚水機場、排水機場、樋門・樋管、陸閘、管理橋、浄化施設、その他（立坑、遊水池）、ダム。
独立行政法人水資源機構法に規定する特定施設を含む。
都道府県・政令市：堰（ゲート有り）、閘門、水門、樋門・樋管、陸閘等ゲートを有する施設及び揚水機場、排水機場、ダム。
注3) 一部事務組合、港務局を含む

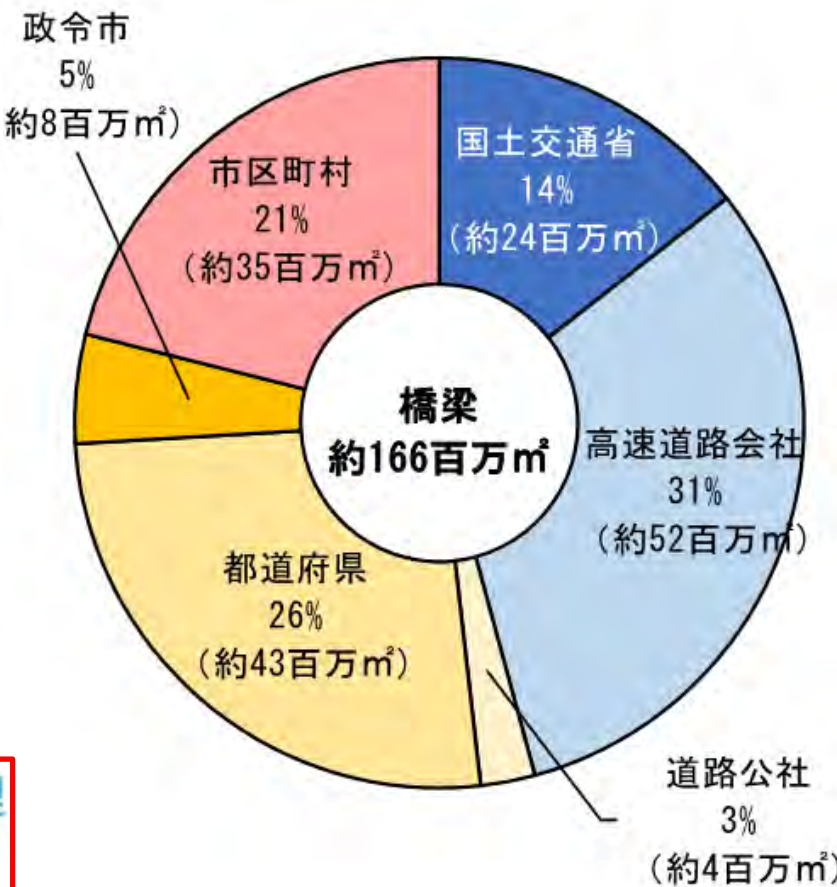
橋梁の老朽化の現状(全国)

○ 全国には橋梁が約73万橋あり、このうち地方公共団体が管理する橋梁は約67万橋と、約9割以上を占めている

■道路管理者別橋梁数



■道路管理者別橋面積

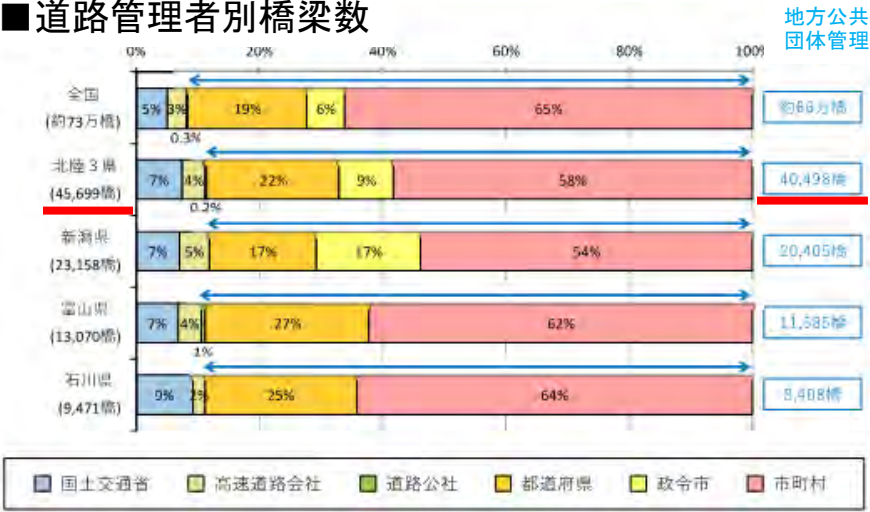


(出典)道路メンテナンス年報 全国版(2025年8月)

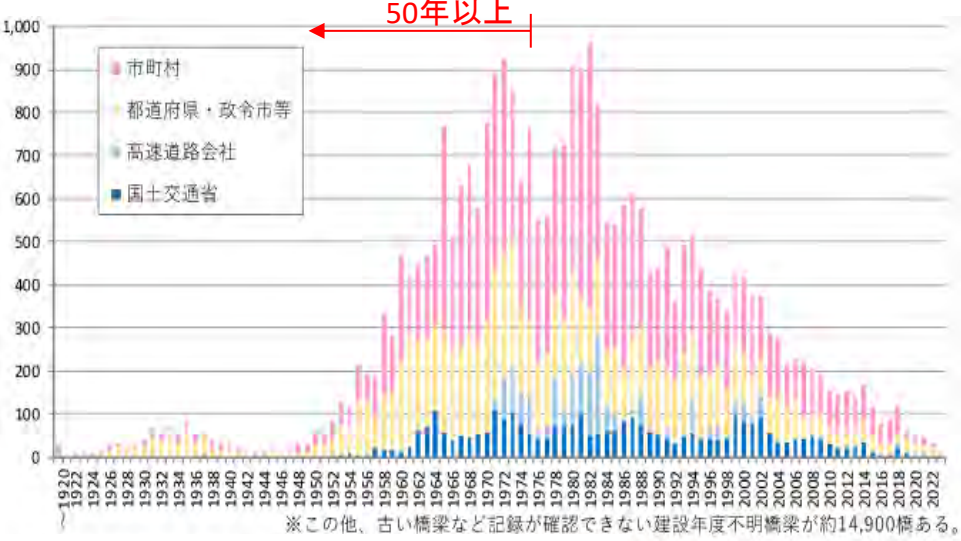
橋梁の老朽化の現状(北陸)

- 北陸3県には橋梁が約4.6万橋あり、このうち地方公共団体が管理する橋梁は約4.1万橋と、約9割を占めている
- 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62%
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67%
橋長15m以上の橋梁の割合は、10年後に約53%

■ 道路管理者別橋梁数



■ 建設年度別橋梁数



管内の橋梁の損傷事例

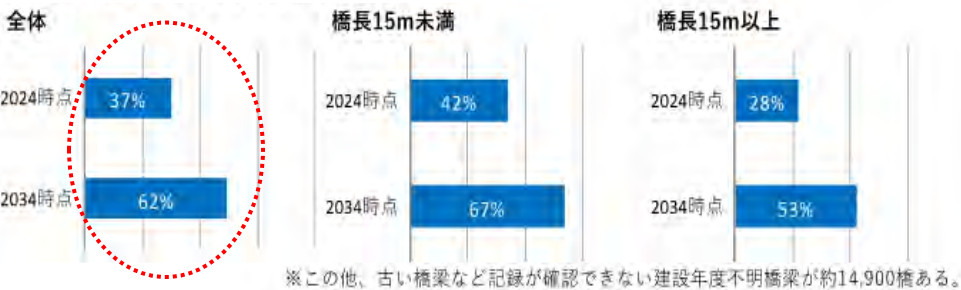


塩害によるコンクリート桁のひび割れ



鋼桁の腐食

■ 建設後50年を経過した橋梁の割合



橋梁の長寿命化の事例

○適時適切な補修・補強により、95歳を超えても大きな損傷なく使用

ばんだいばし

萬代橋(国道7号新潟市)

1929(昭和4)年開通：(今年で97歳)



さいがわおおはし

犀川大橋(国道157号金沢市)

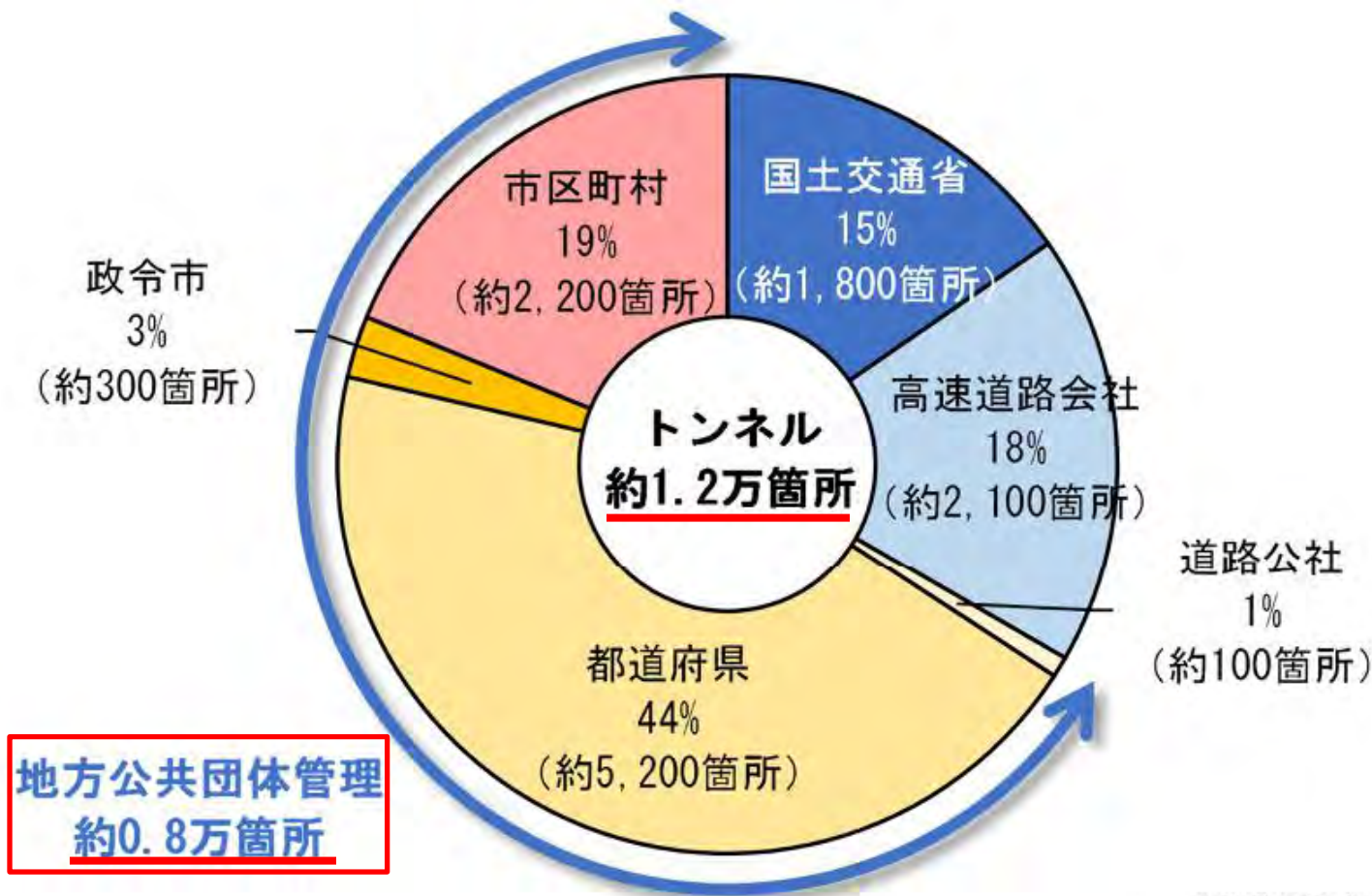
1924(大正13)年開通：(今年で102歳)



トンネルの老朽化の現状(全国)

- 全国にはトンネルが約12,000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8,000箇所と、約7割を占めている

■道路管理者別トンネル数

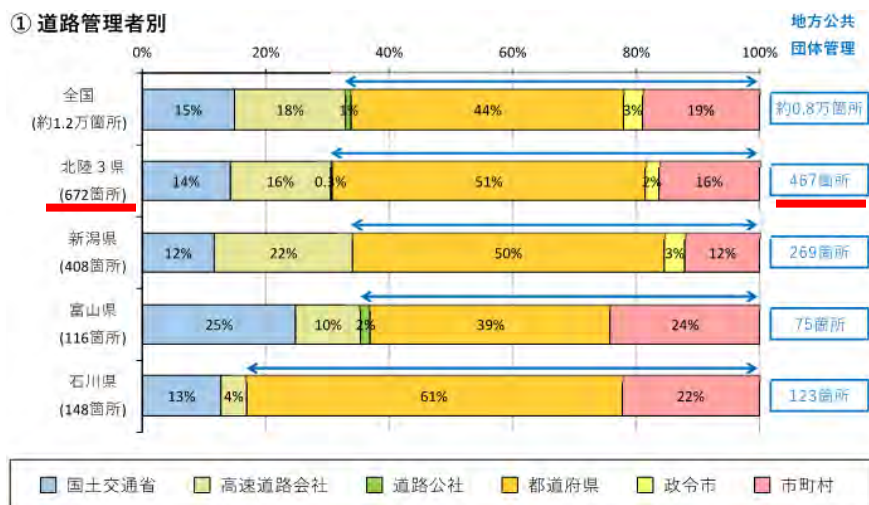


(出典)道路局調べ(2025.3 末時点)

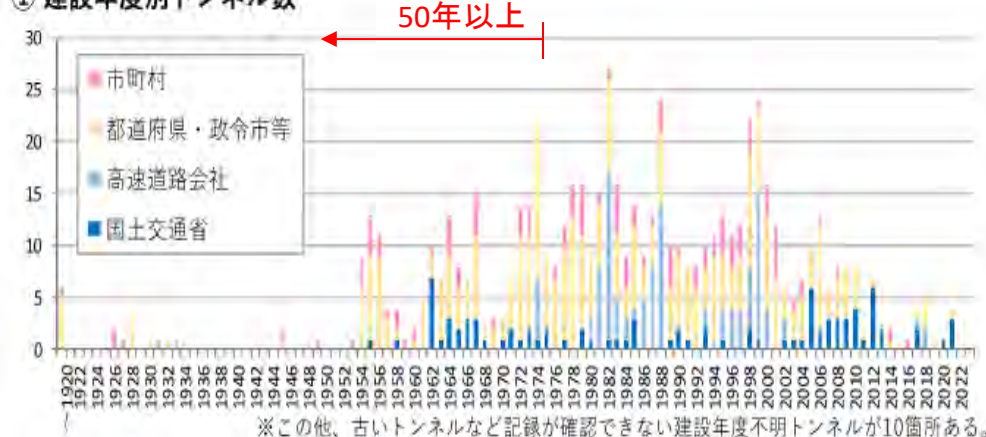
トンネルの老朽化の現状(北陸)

- 北陸3県にはトンネルが700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500箇所と、約7割を占めている
- 建設後50年を経過したトンネルの割合は、現在は約26%であるのに対し、10年後には約49%
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85%
延長100m以上のトンネルの割合は、10年後に約41%

① 道路管理者別



① 建設年度別トンネル数



② 建設後50年を経過したトンネルの割合



側壁部からの漏水

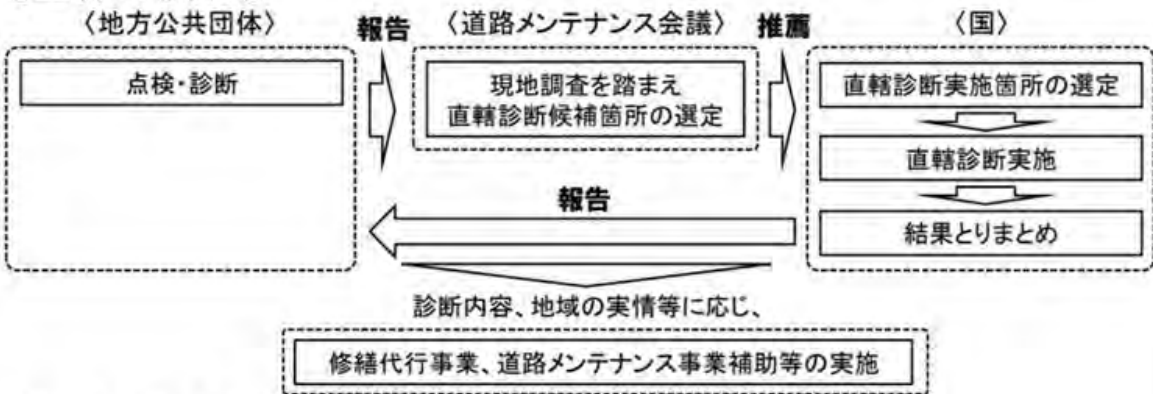


アーチ部のひび割れ

(出典)道路メンテナンス年報 北陸版(2025年3月)

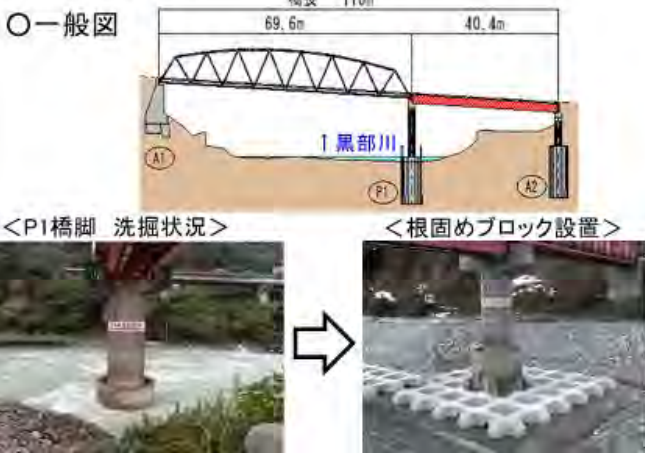
- 地方公共団体への支援として、要請により緊急的な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設について、地方整備局、国土技術政策総合研究所、土木研究所の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」による「直轄診断」を実施
- 診断の結果、診断内容や地域の実情等に応じ、修繕代行事業、道路メンテナンス補助事業等を実施。

【全体の流れ】



【音沢橋における直轄診断・修繕代行】

- ◆事業区間：富山県黒部市宇字奈月町内山～音澤
- ◆延長：110m
- ◆完成：昭和46年完成
- ◆構造形式：鋼ワーレントラス＋鋼合成桁橋
- ◆事業内容：① 根固めブロック設置
② 断面修復、ひび割れ補修
③ 塗装塗替 等



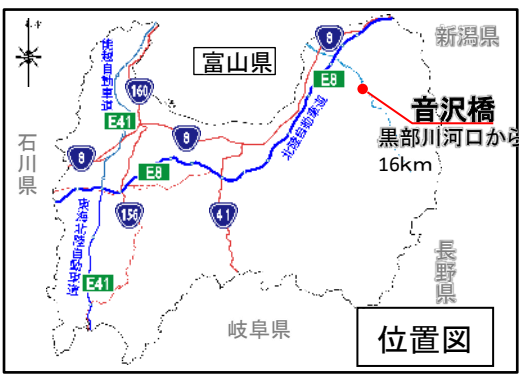
【直轄診断実施箇所とその後の対応】

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



北陸地整管内での直轄診断・修繕代行事業

○ 北陸地方整備局初となる直轄診断・修繕代行事業を富山県黒部市の市道音沢1号線「音沢橋」で実施
令和3年10月に修繕工事が完了し、黒部市に完了引き渡しを実施



- ◆事業区間：富山県黒部市宇奈月町内山～音沢
- ◆延長：110m
- ◆完成：昭和46年完成
- ◆構造形式：鋼ワーレントラス＋鋼合成桁橋
- ◆事業内容：① 根固めブロック設置
② 断面修復、ひび割れ補修
③ 塗装塗替

③塗装塗替



＜トラス部 腐食状況＞

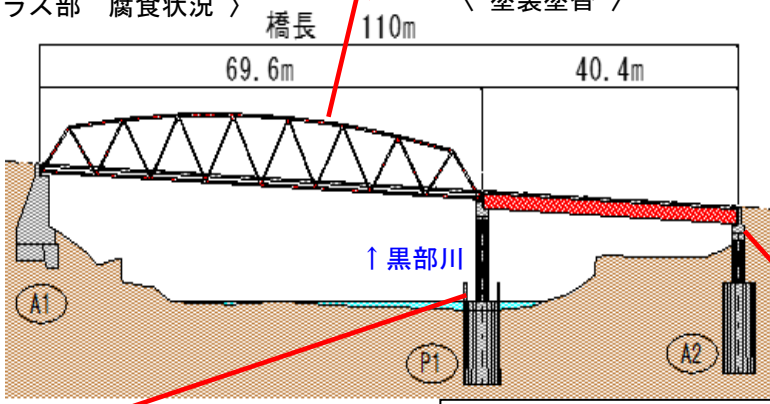


＜塗装塗替＞

修繕代行事業 完了引き渡し



富山河川国道事務所長から黒部市長へ工事完成図書を手交（令和3年10月4日）



①根固めブロック設置



＜ P 1 橋脚 洗掘状況 ＞

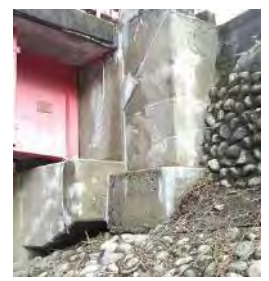


＜ 根固めブロック設置＞

②断面修復、ひび割れ補修



＜ A 2 橋台損傷状況 ＞

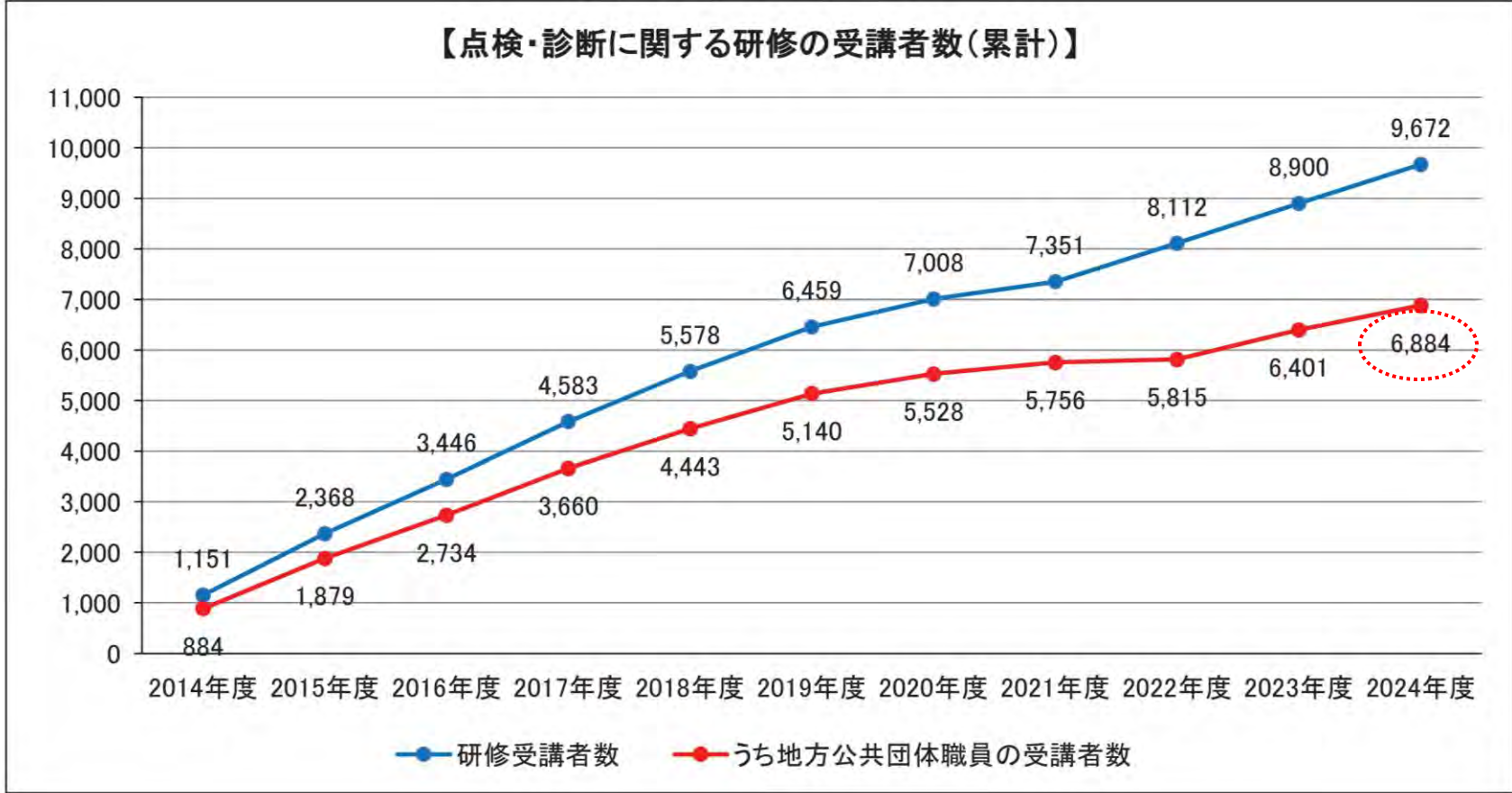


＜ひび割れ補修＞

地方自治体職員を対象とする研修の実施

- 地方自治体の職員の技術力育成のため、橋梁、トンネル等の定期点検に必要な知識と技能の習得を目的に全国の地方整備局等で研修を開催。
- 平成26年度から令和6年度までに約1000の自治体を超え、約6,800名が参加。

研修受講者数（累計）



※2025年3月末時点

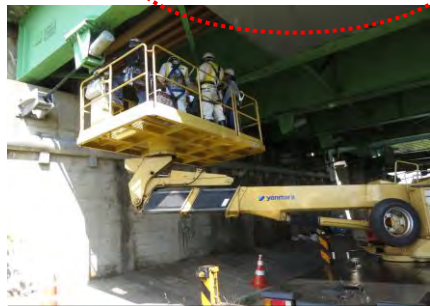
(出典)道路メンテナンス年報 全国版(2025年8月)

令和7年度 道路構造物管理実務者研修(北陸地方整備局)

- 北陸地整においても道路橋およびトンネルの点検・補修に関する研修を実施しています
- 地方公共団体の職員も、研修の受講が可能です（令和8年度から事務系職員の受講も可）

①橋梁初級Ⅰ研修

- <目的>
道路橋に関する基礎知識及び点検・診断に関する基礎知識の習得
- <教科目>
道路構造物をめぐる今日的課題と今後の方針、点検に関する法令及び技術基準の体系、橋の構造の基本、鋼部材の損傷と診断、コンクリート部材の損傷と診断、定期点検の実施と記録、下部構造の損傷と診断、支承・附属物等の損傷と診断、附属物の定期点検要領概論、土工構造物の構造の基本、ジェッド・大型カルバート等の定期点検要領概論、現地実習、達成度試験（学科、実技）
- <対象>
道路構造物管理の実務担当者
- <実施時期>
東部：7月1日（火）～7月4日（金） 4日間
西部：7月15日（火）～7月18日（金） 4日間
- <開催場所>
東部：北陸地整 北陸技術事務所
西部：石川県 県央土木総合事務所
- <参加者>
東部 9名（地公体 3名）
西部 18名（地公体 17名）



現地実習(R7年度:東部)



講義(R7年度:西部)

②橋梁初級Ⅱ研修

- <目的>
道路橋の点検・診断の知識及び補修・補強の工法選択の判断に必要な知識の習得
- <教科目>
道路橋をめぐる今日的課題と今後の方針、性能の設定と方法の選定における原則、部材の強度の回復・向上のための代表工種に見る補修補強の力学原理、補修補強設計のための調査と構造解析、腐食要因の除去と腐食対策、コンクリート部材の補修補強にあたっての事前・事後処理、補修補強実施ためのマネジメント、経過観察及びモニタリング計画
- <対象> 道路構造物管理の実務担当者
- <実施時期>
11月18日（火）～20日（木） 3日間
- <開催場所> Web開催
- <参加者>
10名（地公体 5名）



講義(R3.11.10)

③トンネル研修

- <目的>
トンネルの点検に関する知識、補修・補強の基礎的知識の習得
- <教科目>
トンネルの計画・設計、トンネルの施工、トンネル本体工の点検、トンネルの補修・補強、トンネル点検現地実習、点検調書作成
- <対象> 道路構造物管理の実務担当者
- <実施時期>
10月15日（火）～ 17日（木） 3日間
- <開催場所>
北陸地整 北陸技術事務所
- <参加者>
6名（地公体 2名）

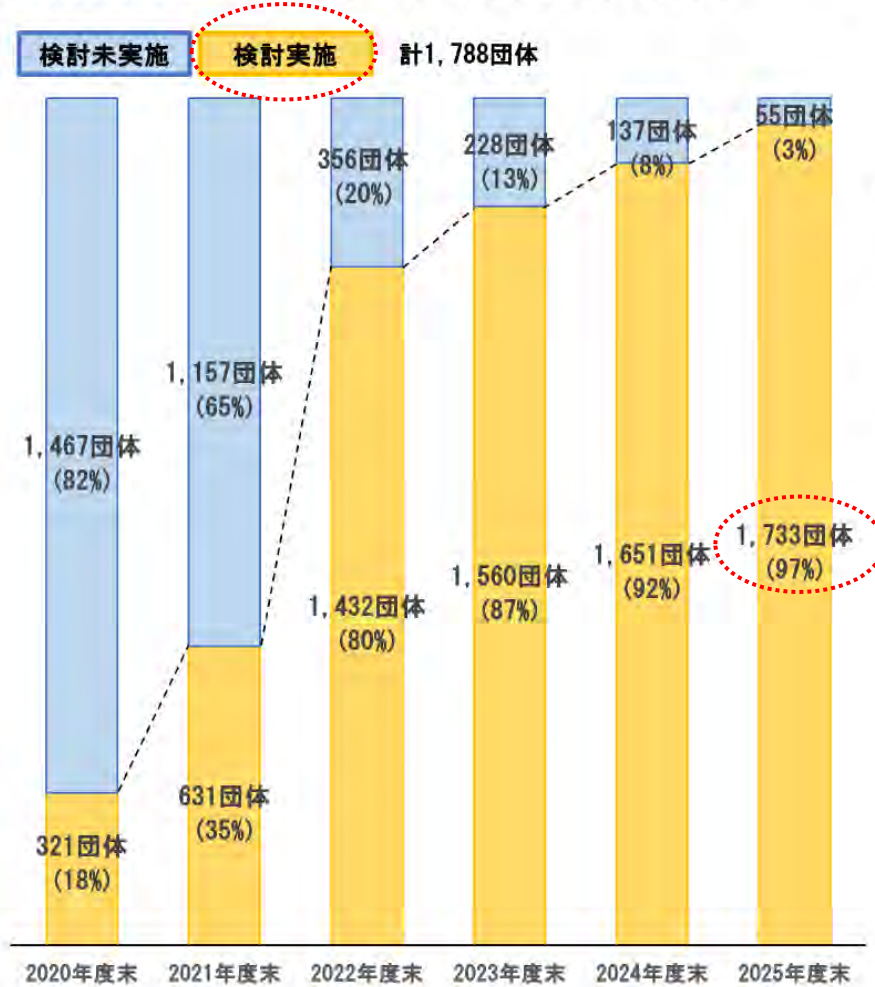


現地実習(R7.10.17)

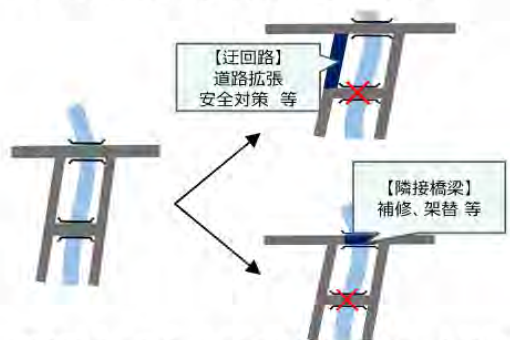
地方公共団体における集約・撤去・機能縮小等の取組

- 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、2025年度末時点で97%となっている。
- 道路メンテナンス事業補助制度では、集約・撤去等に取り組む地方公共団体を支援しており、2025年度は124団体を支援。
- また、地方公共団体の取組の一助になるよう、道路施設の集約・撤去ガイドラインを公開している。

■ 地方公共団体における集約・撤去・機能縮小等の検討状況



■ 道路メンテナンス事業補助制度の対象となる集約・撤去事業等の例



■ 道路施設の集約・撤去ガイドライン (R8.3公表)



■ 道路メンテナンス事業補助制度により集約・撤去等を支援した地方公共団体数



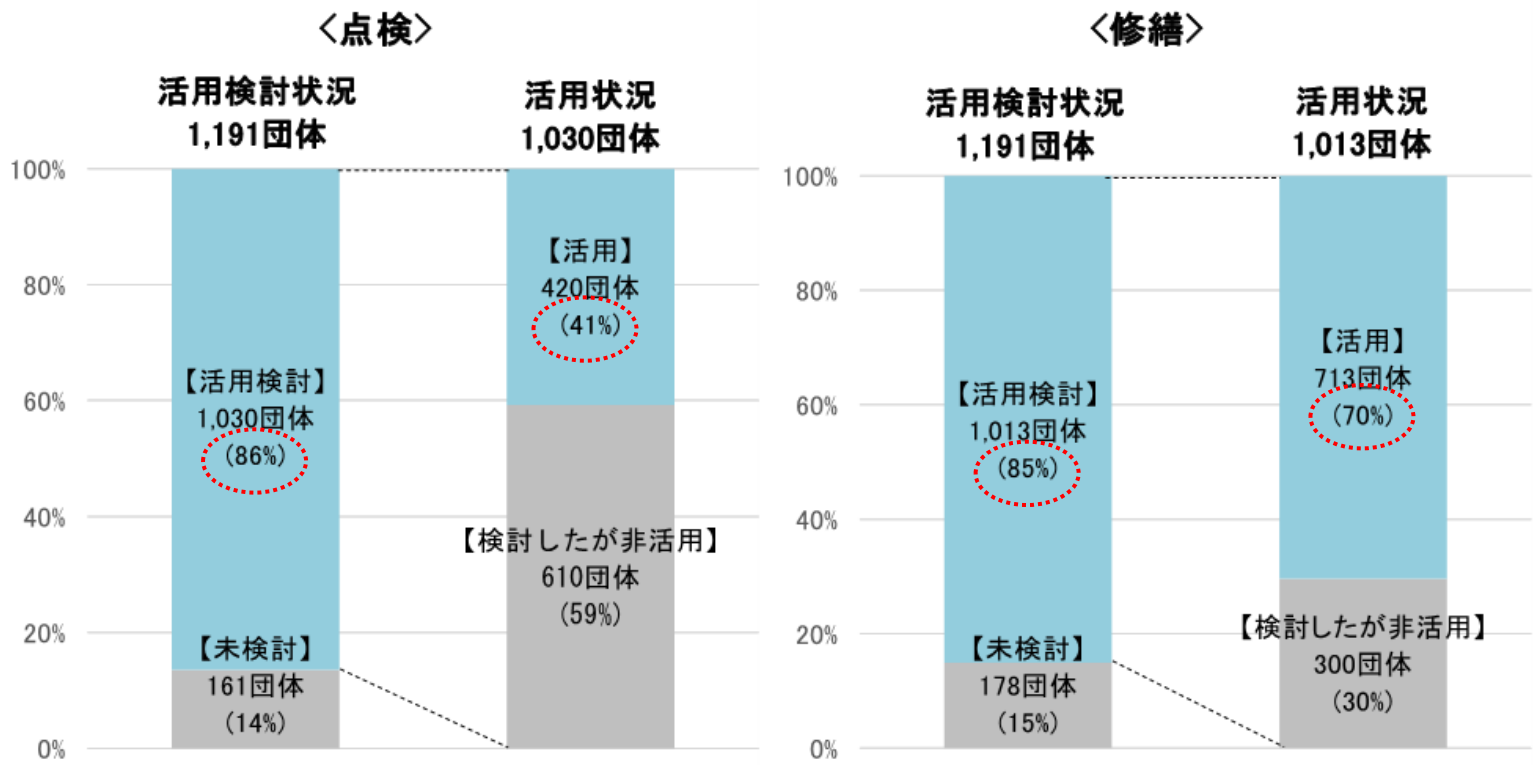
近年の橋梁撤去工事（北陸地方整備局）

事務所名	発注年度	工事名
高田河川国道事務所	R4	妙高大橋上部撤去工事
金沢河川国道事務所	R5	R5梯川能美大橋旧橋撤去他工事
高田河川国道事務所	R6	境橋旧橋撤去その他工事
湯沢砂防事務所	R7	浅貝川溪流保全工向山橋撤去外工事
高田河川国道事務所	R7	R7・8境橋下部工撤去その他工事

定期点検における新技術の活用状況(橋梁)

- 2024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数は86%、そのうち活用した団体は41%
- 2024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数は85%、そのうち活用した団体は70%

○ 点検・修繕における新技術の活用状況(橋梁)

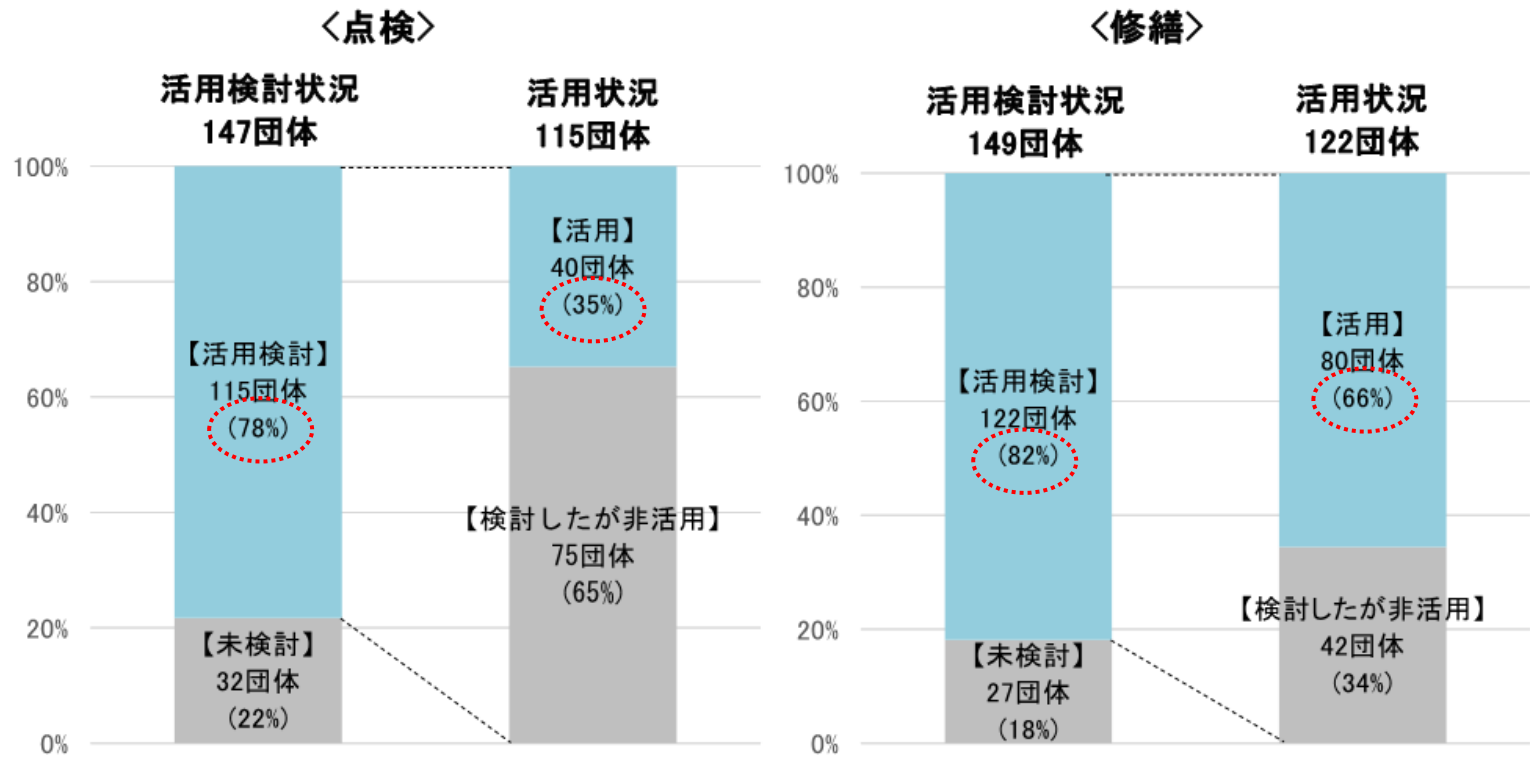


※2024 年度に点検を実施した地方公共団体のうち、報告があった 1,191 団体と、2024 年度に修繕を実施した地方公共団体のうち、報告があった 1,191 団体を対象に算出。

定期点検における新技術の活用状況(トンネル)

- 2024年度のトンネル点検において、新技術を活用を検討した地方公共団体数は78%、そのうち活用した団体は35%
- 2024年度のトンネル修繕において、新技術を活用を検討した地方公共団体数は82%、そのうち活用した団体は66%

○ 点検・修繕における新技術の活用状況(トンネル)



※2024 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 147 団体と、2024 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 149 団体を対象に算出。

点検支援技術性能カタログの概要

○ 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技術の確認を経てカタログ形式でとりまとめたもので、受発注者双方が参照することで、道路構造物点検における新技術の活用促進を図っています。
(令和8年4月時点で、橋梁・トンネル・土工・舗装点検及び道路巡視の分野に関して全407技術掲載)

<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



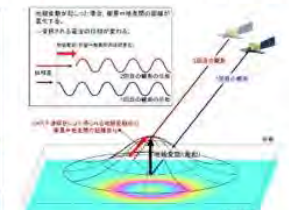
ドローンによる損傷把握



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ーによる
橋梁モニタリング



トンネル内附属物の
異常監視センサー

データ収集・通信

- ・5(1)技術

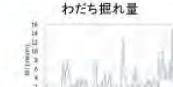
【舗装】 (R4. 9 ~)

ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI

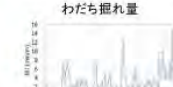
- ・55(15)技術



AIによる自動判定



わだち掘れ量



IRI



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(モービ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

令和8年度 新規掲載技術の例<橋梁>

- 令和8年度は、橋梁の点検に活用できる技術を新たに20技術追加。
- 狭い空間や水があって進入できない箇所を水陸両用狭あい部点検ロボットにより点検する画像計測技術、ドローンに搭載した赤外線カメラ画像から床版劣化を検知する非破壊検査技術、マルチビーム・LiDAR複合計測により橋脚部の洗掘状況を測定する計測・モニタリング技術等を新たに掲載。

従来点検



進入困難箇所の近接目視



手作業による損傷の検出



手作業による
下部工洗掘状況の計測



点検支援技術

画像計測技術(11技術)



水深170mm まで



水深170mm 以上
(フロート使用)

狭隘空間、水のある箇所に進入して画像を取得

<掲載技術名>
水陸両用狭あい部点検ロボットを使用した点検支援技術

(検出項目: ひびわれ)

非破壊検査技術(4技術)



測定の状況



赤外線画像の解析結果
(緑枠内が検出した損傷)

ドローンに搭載した赤外線カメラ画像を解析
表面温度分布の違いから損傷を検知

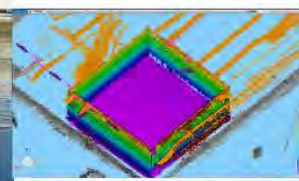
<掲載技術名>
ドローンと赤外線カメラを用いて、舗装表面温度から床版劣化を特定する技術

(検出項目: 床版劣化)

計測・モニタリング技術(5技術)



測定の状況



計測結果による3D図

マルチビーム・LiDAR複合計測による
橋梁の水陸一体3D点群化技術(洗掘)

<掲載技術名>
マルチビーム・LiDAR複合計測による橋梁の水陸一体3D点群化技術(洗掘)

(検出項目: 洗掘)

令和8年度 新規掲載技術の例<トンネル>

- 令和8年度は、道路トンネルの点検に活用できる技術を、新たに7技術追加。
- 手押し式台車型の覆工画像撮影システムにより半断面分の覆工画像を同時撮影する技術、レーザにより覆工内部のうきを検出する技術、計測機器を搭載した車両で走行することにより、トンネル内のデータを取得し三次元画像・点群データ等を表示する技術等を追加。

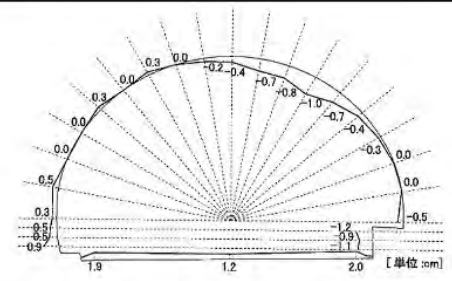
従来点検



近接目視により、覆工のひび割れ等の有無を確認



打音検査により、うき等による打音異常の有無を確認



断面計測結果のとりまとめ



点検支援技術

画像計測技術(2技術)



半断面分の覆工画像を同時撮影



当該技術で撮影した画像に対して既存補綴技術「ひびみっけ」を用いてひび割れを検出

手押し式台車型の覆工画像撮影システムにより半断面分の覆工画像を同時撮影

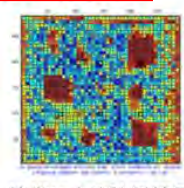
<掲載技術名>
台車型トンネル覆工画像同時撮影システム

(検出項目※: ひび割れ、漏水等)
※取得画像の目視確認又は変状抽出ソフトウェア技術等の併用による

非破壊検査技術(2技術)



レーザにより覆工内部のうきを計測



技術による計測結果(赤色に着色された箇所が変状と判定される)

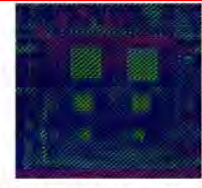
レーザにより、覆工内部のうきを検出

<掲載技術名>
うき検出小型レーザ点検装置
(検出項目: うき)

計測・モニタリング技術(3技術)



全方位画像を取得可能なカメラ及びレーザ等により覆工表面を計測



点群データから、覆工表面のうき箇所を着色(緑色)表示

計測機器を搭載した車両で走行することにより、トンネル内のデータを取得し、三次元画像・点群データ等を表示する

<掲載技術名>
可搬型計測システムによるトンネル形状計測
(検出項目: 変形、うき・はく離(変位をとまなうもの)等)

令和8年9月14日
道路局国道・技術課

持続可能なインフラメンテナンスを支える点検支援技術を募集します ～橋梁、トンネル点検支援技術の社会実装・普及を推進～

国土交通省では、新技術を用いた道路構造物点検の効率化・高度化を推進することを目指し、点検に活用可能な技術を取りまとめた「点検支援技術性能カタログ」の整備を行っています。

このたび、掲載技術の更なる拡充や更新を図るため、「橋梁点検」「トンネル点検」に関する点検支援技術を下記のとおり公募します。

※直轄国道の橋梁・トンネルの定期点検業務の一部項目において、点検支援技術の活用を原則化しています。

1. 公募期間

令和8年9月14日（月） ～ 令和8年10月15日（木）

2. 公募要領、応募資料作成要領、応募様式等

下記 URL よりご確認・ダウンロードしてください。

【橋 梁】https://www.jbec.or.jp/tenken_shien/publicappeal/

【トンネル】https://www.cmi.or.jp/publiccommenttenken_shien/

3. 技術公募や技術検証の手续の窓口

【橋 梁】一般財団法人 橋梁調査会 点検支援技術担当

TEL:03(5940)7794 E-mail: br-koubo@jbec.or.jp

【トンネル】一般社団法人 日本建設機械施工協会 施工技術総合研究所

トンネル点検支援技術担当

TEL:0545(35)0212 E-mail: r8tn-koubo@cmi.or.jp

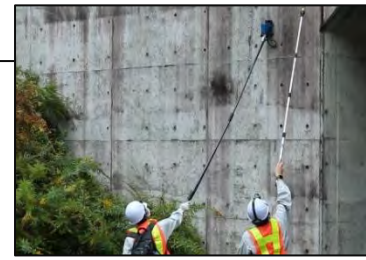
点検支援技術の概要をYouTube動画で公開し、現場での活用を支援



北陸技術事務所YouTubeトップ画面

コンクリート構造物変形部探知システム

- ポール先端の装置（ハンマー内臓）による打撃時の反射波から損傷判断。
- 労働災害の軽減、点検レベルの平準化を図る。



ポール打検機

- ポール先端の打検機による打音から判断
- 労働災害の軽減、点検レベルの平準化を図る。



懸垂型 橋梁点検支援ロボット

- 歩道から伸ばしたアーム先端の赤外線カメラやクラックゲージから損傷判断。
- 労働災害の軽減、点検レベルの平準化を図る。



38

第5回 北陸ブロック インフラメンテナンス市区町村長会議(令和8年7月28日)

- ◆ 令和8年7月28日にインフラメンテナンス国民会議の傘下組織である「第5回北陸ブロックインフラメンテナンス市区町村長会議」が かほく市にて開催されました。
- ◆ インフラの維持管理の課題の解決のため、北陸地整 西出事業調整官、北陸インフラメンテナンスフォーラム 丸山フォーラムリーダー 及び インフラメンテナンス国民会議 植野副会長より、ご講演をいただき、出席した首長との意見交換が行われました。
- ◆ 首長からは、各市町の橋梁管理の実状説明のほか、点検、修繕及び橋梁撤去に取り組むには、県との連携や財源措置についての意見や要望がありました。

【開催概要】

日時: 令和8年7月28日(火)13時30分～15時30分
場所: かほく市役所 302会議室
参加者: 54自治体 現地・WEB含む

【プログラム】

1. 開会挨拶
北陸ブロックインフラメンテナンス市区町村長会議
幹事 かほく市長 油野 和一郎
2. 祝辞(ビデオメッセージ)
国土交通省 総合政策局
公共事業企画調整課 課長 森下 博之
3. 北陸ブロック会議 概要説明,事業計画書
かほく市 産業建設部 都市建設課
課長 中田 雄治
4. 講演
・国土交通省のインフラメンテナンスに関する取組について
国土交通省 北陸地方整備局企画課 事業調整官 西出 保
・北陸地域のインフラメンテナンスについて
フォーラムリーダー(長岡技術科学大学名誉教授) 丸山 久一
・インフラマネジメントの課題と対応
インフラメンテナンス国民会議 副会長 植野 芳彦
5. 意見交換(質疑・応答)
6. 閉会挨拶
北陸ブロックインフラメンテナンス市区町村長会議
企画委員 新潟市長 中原 ハー(web)



【祝辞】国土交通省
総合政策局
森下 公共事業企画
調整課長



【開会挨拶】
油野 かほく市長

【講演】国土交通省
北陸地方整備局
企画部
西出 事業調整官

【講演】北陸ブロックインフラメンテ
ンサフォーラムリーダー
丸山 長岡技術科学大学
名誉教授

【講演】インフラメンテ
ンサ国民会議
植野 副会長

【閉会挨拶】
中原 新潟市長



会議の様子①



会議の様子②



来賓、企画委員及び構成員による記念撮影

第5回北陸ブロック
インフラメンテナンス市区町村長会議
令和8年7月28日(火) 於 かほく市役所

【令和6～7年度活動状況】北陸インフラメンテナンスフォーラム

<ミニフォーラム: ニーズ抽出イベント>

悩みや困りごとを話し、聞いてもらう

聞いていた
技術者、有識者、同じ悩みを持った仲間が

<フォーラム: ニーズへのシーズ提案イベント>

アイディアや技術を持ち寄る

テーマは「担当者の声」です。

○何からはじめたら？優先順位って？
○新技術で出来ることは？
○地域からの「助けて」に対応
・・・私たちの「助けて」は誰が？
手探りですが、まずは情報共有から始めませんか？

～日程変更により
参加者を再募集します！～

参加費無料 会場:50名
(申込みは必要です) Web:100名
※先着順となります



金沢工業大学
宮里 心一



国土交通省
松川 武彦



宝達志水町
北 篤志



富山市
藤田 博樹

2024
11/19 (火)

時間 10:00～12:00
(受付は9:30より)

会場 ハイブリッド開催
富山県防災危機管理センター
(研修室5-B、5-C)
[WEB] Zoomミーティング

新たな「技術」、「知識」、「人」との出会いが、明日の北陸を創造する

北陸インフラメンテナンスフォーラム

ニーズとシーズをマッチングするピッチイベント！
インフラメンテナンスの課題（ニーズ）を解決するため、
民間企業などの技術（シーズ）を紹介します。

参加費無料
会場:80名 WEB:100名
なお、参加申込は必要で、先着順となります。

Hokuriku Infrastructure Maintenance Forum

2025年
7/3 (木)

時間 13:30 ～ 17:00 (受付 13:00より)
会場 ハイブリッド開催
[会場参加] 富山県防災危機管理センター 5階 研修室
[WEB参加] Teamsミーティング

プログラム

13:30 開会挨拶 (フォーラムの趣旨説明)
丸山 久一氏 長岡技術科学大学 名誉教授
[北陸インフラメンテナンスフォーラム フォーラムリーダー]

13:35 講演 インフラメンテナンス国民会議の取組について
大島 邦彦氏 インフラメンテナンス国民会議実行委員長

14:05 課題(ニーズ)紹介
藤田 博樹氏 富山市 建設部 道路橋保保全対策課 主幹
北 篤志氏 宝達志水町 地域整備課 主幹

14:10 課題解決案(シーズ)発表
①新潟市の取組紹介
大塚 健二氏 新潟市土木部土木総務課計画班

14:25 ②北陸SIP等の取組
田口 仁氏 福田道路株式会社技術部 主幹

14:40 ③課題(ニーズ)を解決する
民間企業等の技術(シーズ)紹介
14社からの技術提案予定
※15:00頃(～10分) 休憩

16:20 トークセッション
[司会] 丸山 久一氏
[パネリスト] 佐伯 高彦氏 宮里 心一氏 大島 邦彦氏
大塚 健二氏 藤田 博樹氏 北 篤志氏
[オブザーバー] 木村 一幸氏 (北陸地方整備局 事業調整官)

16:55 閉会挨拶
宮里 心一氏 金沢工業大学 教授

[共催]
北陸インフラメンテナンスフォーラム
国土交通省 富山地方整備局 技術部

14社より
“22技術”
提案あり！

会場 約50名、WEB 約150名が参加



丸山 久一氏
新潟大学
フォーラムリーダー



佐伯 高彦氏
新潟大学
新潟ブロックリーダー



宮里 心一氏
金沢工業大学
富山ブロックリーダー



大島 邦彦氏
インフラメンテナンス
国民会議実行委員長



大塚 健二氏
新潟市土木部
土木総務課計画班



田口 仁氏
福田道路株式会社
技術部



藤田 博樹氏
富山市建設部
道路橋保保全対策課



北 篤志氏
宝達志水町
地域整備課



木村 一幸氏
国土交通省
北陸地方整備局企画部

ニーズを抽出

4. 自治体の課題ニーズ紹介
- 宝達志水町 (技術系職員: 3名)
- 富山市 (技術系職員: 15名)

シーズ
募集

○ 技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスを確保するため、複数自治体のインフラや複数分野のインフラを「群」として捉え、効率的・効果的にマネジメントしていく「地域インフラ群再生戦略 マネジメント(群マネ)」を推進。

「インフラ老朽化の脅威から、われらのまちを守るか？」

人手不足時代に東でたちむかう、
新たなヒーロー大集合

群マネ 入門超百科



国土交通省 (2025年10月)

目次

1 インフラメンテナンスの「見える化」

- 全国の「見える化」
- 自治体毎の「見える化」

全国や自分のまちは
どういう状態？

2 群マネのコンセプト

- インフラメンテナンスの現場の苦悩
- 群マネの概念と目指す姿
- 先行事例における効果の声
- 「群マネ」と「束」

「群マネ」って
なに？

3 群マネのメニュー

- 群マネの類型
- 先行事例（広域連携、多分野連携、プロセスの束）
- キーワード解説

「群マネ」の
具体例はある？

4 群マネの実施プロセス

- 標準的なステップ
- 各ステップのQ & A
- 群マネを進める上での心得
- 先行事例におけるエピソード（苦労話など）

具体の一步を
どう踏み出せばよい？

5 群マネの計画策定

- 群マネの計画策定で検討すべき項目
- 自治体計画への位置づけ方法

「群マネ」を進めるため
に何を決める？

6 人の群マネ（技術者の束）

- 「人の群マネ」について
- 全国や各地域の取組例

「群マネ」の素地は
どのように作る？

先行事例(広域連携×日常維持管理業務)

2市2町に跨がるエリアを協議会が一体管理

■ 石川県内灘町ほか(河北潟干拓地内幹線道路管理調整協議会) 「自治体」の束



✓ 課題・取組のきっかけ: 干拓地内の幹線道路を同じ水準で管理する必要があるとの考えから、2市2町(石川県内灘町、金沢市、かほく市、津幡町)で協議会を設立。

✓ 人口:【内灘町】約2.6万人
✓ 技術者数:【内灘町】0人(土木部門職員10人)

✓ 対象業務:
道路の除草、除雪



- ①協議会にて年度業務計画を調整。
- ②予算承認を市町と協議し、協議会から市町へ負担金を請求。
- ③協議会が除草・除雪業務を発注。
- ④業務完了後は協議会にて決算承認を市町と協議。

効果

・自治体間のばらつきがなく、干拓地内の幹線道路の管理水準が保たれる。

運用のポイント

・事務局の市町が協議会名で発注手続きや完了検査を担当。
・協議会は管理責任を負わない(各市町が道路管理者として管理責任を負う)。
・会長は任期1年で構成市町の首長が持ち回り(事務局は会長の所属する市町)。
※近年は事務局が固定化されている(内灘町)。

先行事例(多分野連携×日常維持管理業務:域外業者を含むJV等)

データ分析力を駆使して市外コンサルが地元業者JVをサポート

■ 新潟県三条市(嵐北・大島地区) 「事業者」の東



- ✓ 課題・取組のきっかけ: 現業職員の高齢化等により、直営作業の継続性が懸念されるとともに、豪雨災害などが頻発する中で地元企業の活躍を促すために、取組に着手。
- ✓ 人口: 約9.2万人
- ✓ 技術者数: 30人(土木部門職員48人)
- ✓ 対象業務: 道路+河川+公園の日常維持管理業務



インフラ分野・業務項目	契約年数	契約金額
道路 + 河川 + 公園	5年	11.3億円 (2.3億円/年)
維持作業 + 全体マネジ + 窓口業務	性能規定	包括開始年
	○ (総価契約)	H29

効果

- ・ 舗装補修のついでに清掃、草刈と剪定を並行して対応するなど、個別発注よりも作業の効率化。
- ・ 市外コンサルが、蓄積データ(補修履歴や市民からの苦情・要望等)を分析し、舗装補修をどのように進めていけば良いかの技術的な提案を実施。