道路メンテナンスをめぐる最近の話題

東北地方整備局　道路部
道路保全企画官　宇部　吉男

本日の内容

1．道路施設の老朽化（橋梁の事例）

2．国土強靱化の推進

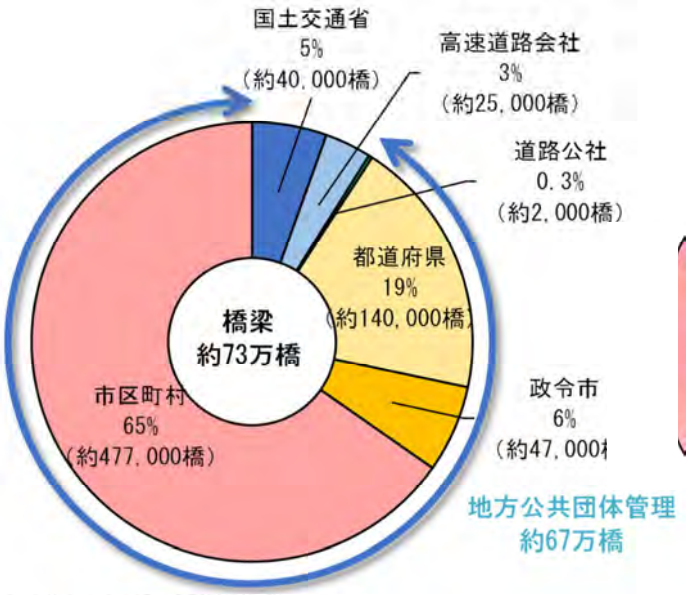
3．持続可能な老朽化対策の取り組み

4．道路メンテナンスに関する最近の話題

1. 道路施設の老朽化　老朽化の現状と対策の課題

○ わが国には橋梁が約73万橋あり、このうち地方公共団体が管理する橋梁は全体の9割以上
○ 建設後50年を経過した橋梁の割合は、現在は約44%であるのに対し、10年後（2036年度）は約67%となる
○ 立地環境が厳しい箇所など、一部の構造物で老朽化による重大な損傷が顕在化

■道路管理者別橋梁数



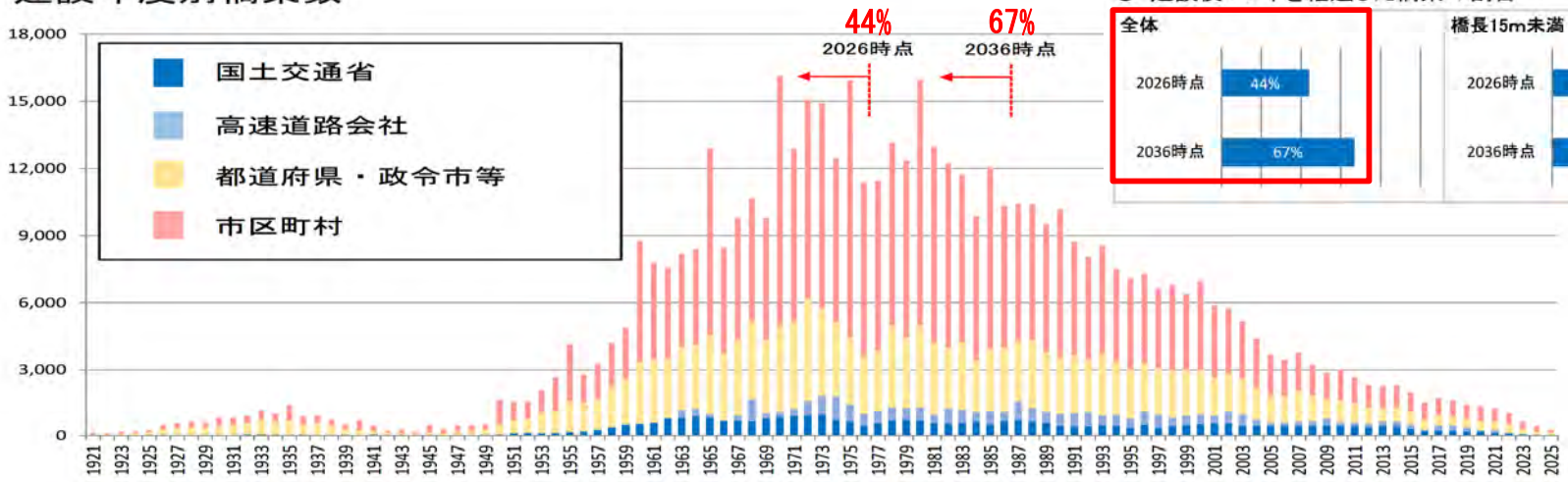
■重大な損傷の事例（橋梁）



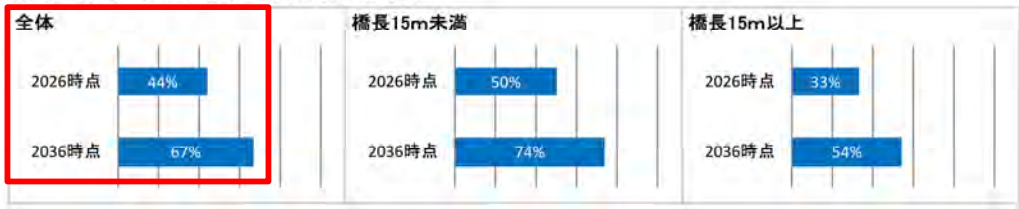
※水中部から調査を実施したところ鋼製杭橋脚に著しい腐食を確認

■建設年度別橋梁数

○ 建設年度別橋梁数



○ 建設後 50 年を経過した橋梁の割合

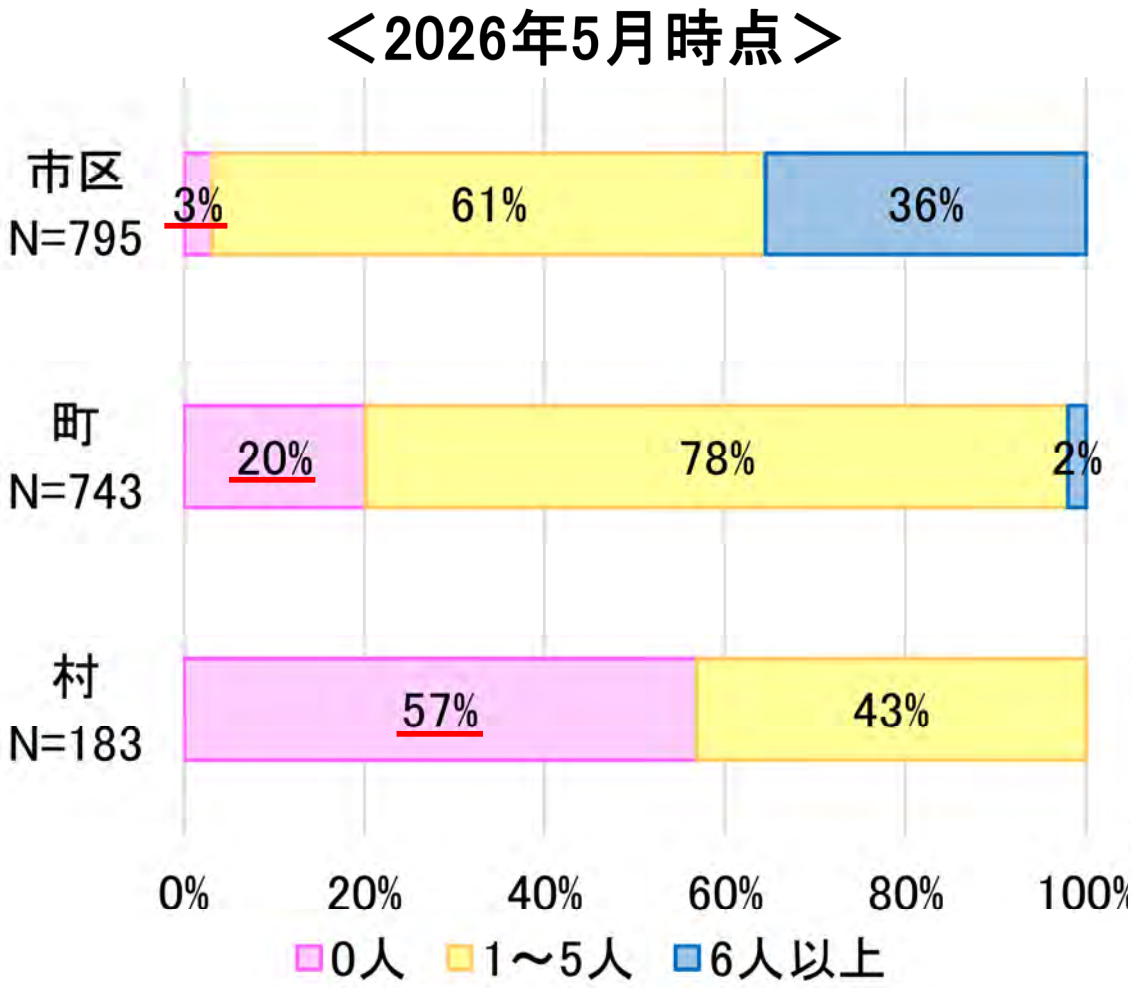


出典：道路メンテナンス年報（2026年8月）
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/r07/r07_08maint.pdf

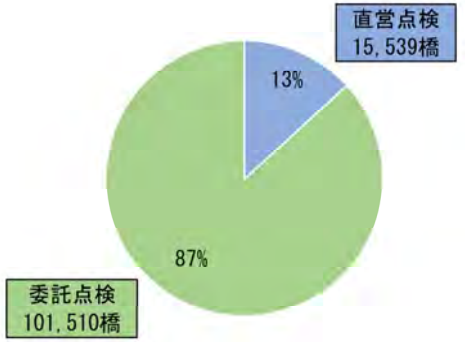
1. 道路施設の老朽化　地方公共団体の現状

○ 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、市区3%、町20%、村57%
○ 地方公共団体が実施する橋梁点検において、点検者が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、委託点検においては95%、職員が実施する直営点検では54%

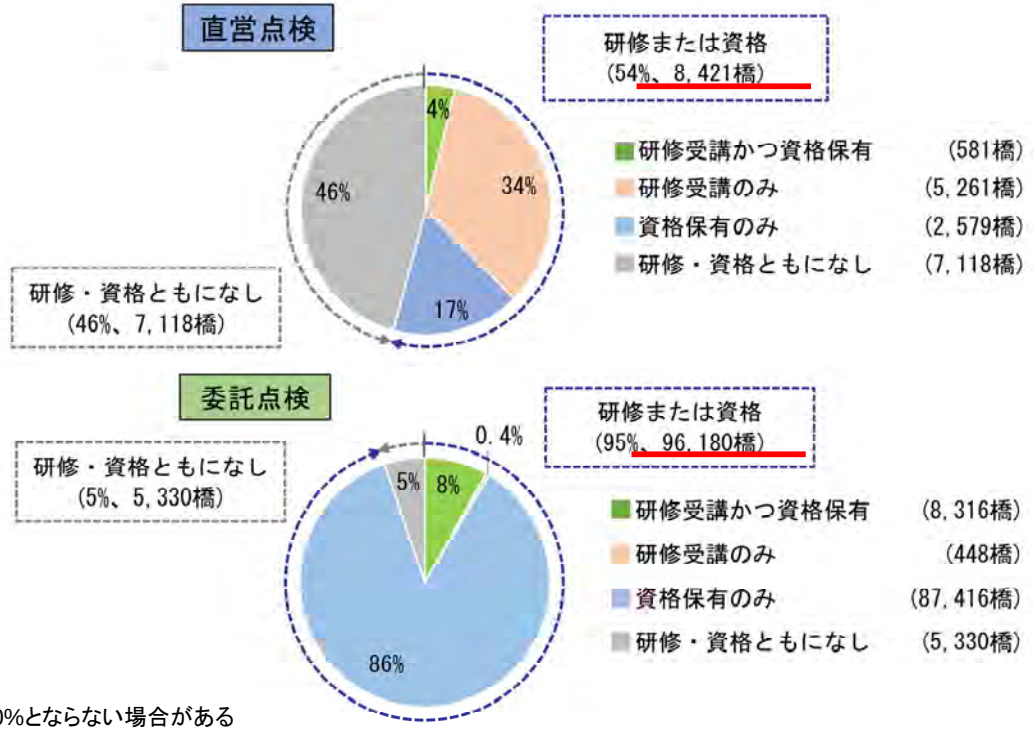
■市区町村における橋梁管理に携わる土木技術者の人数



■2025　点検実施橋梁の直営点検と委託点検の割合



■点検実施者の保有資格や研修受講歴



出典：道路メンテナンス年報（2026年8月）
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/r07/r07_08maint.pdf

※四捨五入の関係で100%とならない場合がある

1. 道路施設の老朽化　道路管理者の義務の明確化（省令・告示の施行）

○ 橋梁（約73万橋）・トンネル（約1．2万本）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

出典：「国土交通省HP　老朽化の取組み」
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/torikumi.pdf

1. 道路施設の老朽化　橋梁の損傷と判定事例

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」



床版鉄筋露出

※床版：橋の裏側



主桁腐食



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」



主桁腐食・欠損



床版鉄筋露出



橋脚洗掘

出典：「国土交通省道路局資料」

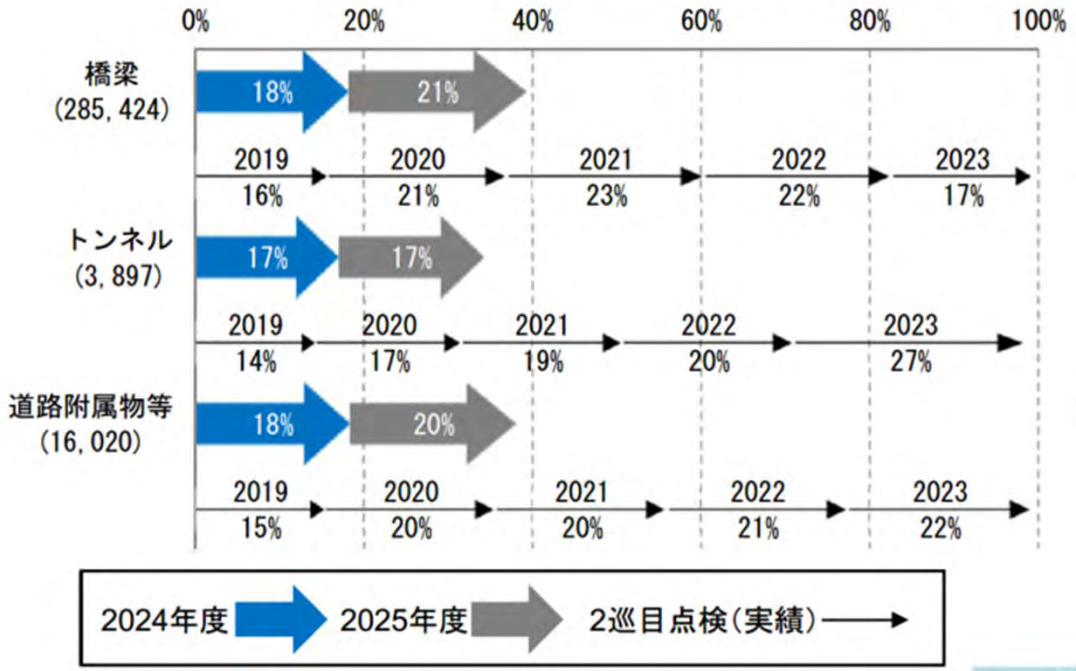
1. 道路施設の老朽化　点検実施状況・点検結果　3巡目（2024年度～）

○ 全道路管理者の3巡目（2025年度）の点検実施状況は、橋梁：39%、トンネル：34%、道路附属物等※ ：38%となっており、2巡目2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（2025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：10%

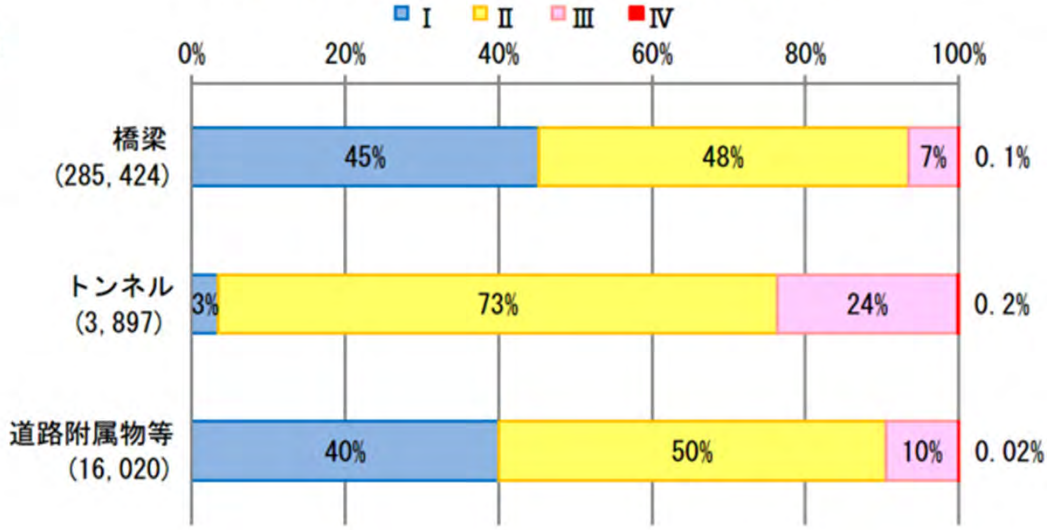
※道路附属物等：シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等

3巡目（2025年度）の点検実施状況



※（ ）内は、2024,2025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（2025年度）の点検結果



※（ ）内は、2024,2025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。

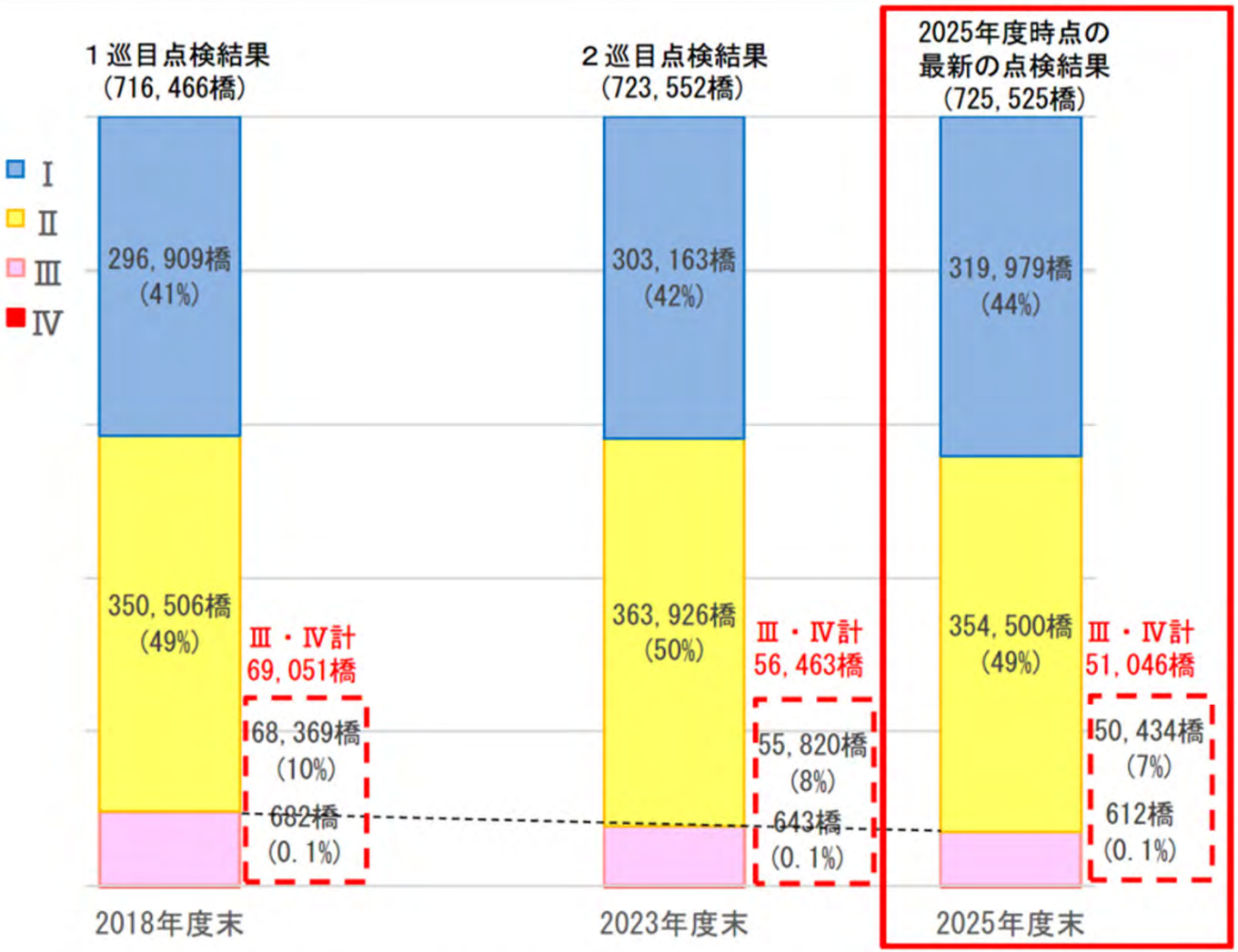
	判定区分	状態
Ⅰ	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
Ⅱ	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
Ⅲ	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
Ⅳ	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

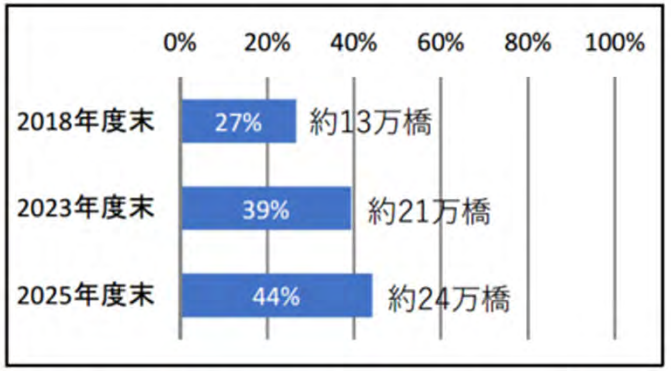
出典：本省HP
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_002135.html

1. 道路施設の老朽化　橋梁の判定区分毎の施設数と割合

○ 2025年度末時点での点検結果では判定区分の割合は、Ⅰ:44%、Ⅱ:49%、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51,046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。

※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。

出典：本省HP
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_002135.html

1. 道路施設の老朽化　橋梁の修繕等措置の実施状況

○ 昨年度までの点検（2014～2025年度）で早期又は緊急に措置を講ずべき状態（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、国土交通省63%、高速道路会社51%、地方公共団体48%
○ 完了した割合は、国土交通省23%、高速道路会社24%、地方公共団体24%

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（B／A）	うち完了 C（C／A）	未着手施設数（A－B）
国土交通省	3,591	2,256 (63%)	824 (23%)	1,335 (37%)
高速道路会社	2,786	1,428 (51%)	658 (24%)	1,358 (49%)
地方公共団体	44,669	21,498 (48%)	10,540 (24%)	23,171 (52%)
都道府県・政令市等	16,066	9,046 (56%)	3,977 (25%)	7,020 (44%)
市区町村	28,603	12,452 (44%)	6,563 (23%)	16,151 (56%)
合計	51,046	25,182 (49%)	12,022 (24%)	25,864 (51%)

2026.3 末時点

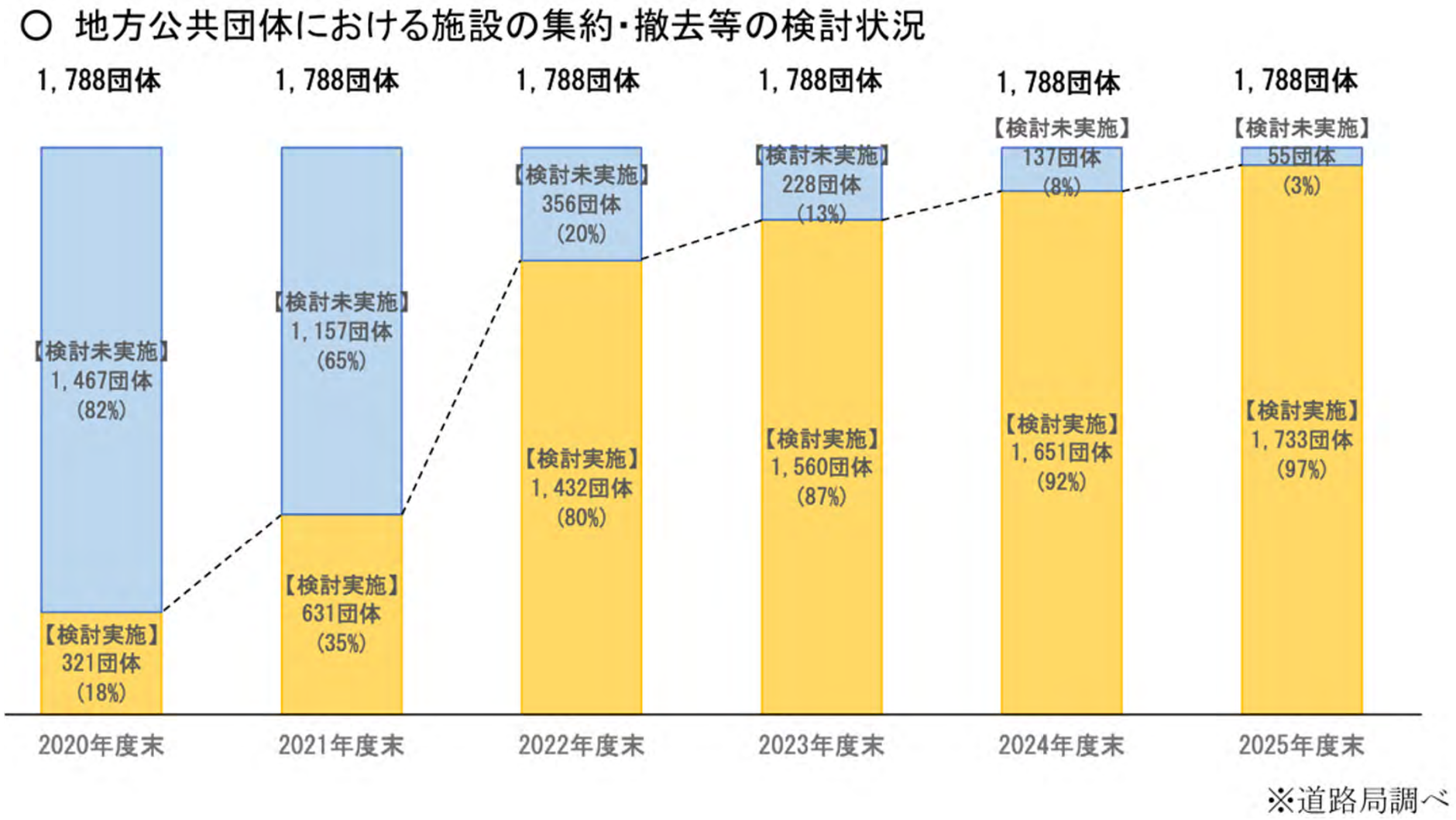
※1：2025 年度末時点の点検における判定区分Ⅲ、Ⅳの施設数のうち、点検対象外等となった施設を除く施設数。

出典：道路メンテナンス年報（2026年8月）
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/r07/r07_08maint.pdf

1. 道路施設の老朽化　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年度末時点で約1割だったが、2025年度末時点では9割以上に増加

■地方公共団体における施設の集約・撤去等の検討状況



出典：道路メンテナンス年報（2026年8月）
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/r07/r07_08maint.pdf

１．道路施設の老朽化（橋梁の事例）

２．国土強靱化の推進

３．持続可能な老朽化対策の取り組み

４．道路メンテナンスに関する最近の話題

2. 国土強靱化の推進　枠組み

強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法

【議員立法　H25.12.4成立、H25.12.11公布・施行　（改正法　R5.6.14成立、R5.6.16公布・施行）】

国土強靱化基本計画

（ H26.6.3　閣議決定　H30.12.14改定　R5.7.28改定）

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策
（H30.12.14　閣議決定）
【平成30年度～令和2年度の3年間】

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策
（R2.12.11　閣議決定）
【令和3年度～令和7年度の5年間】

実施中期計画
（法定計画）

国土強靱化地域計画

（都道府県・市町村が策定）

国土強靱化年次計画

（毎年度　国土強靱化推進本部決定）

出典：「国土強靱化推進会議（第2回）」
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/suisinkaigi/joukyou_dai2/pdf/sankou4.pdf

2. 第1次国土強靱化実施中期計画【概要】

第１章　基本的な考え方

○防災・減災、国土強靱化の取組の切れ目ない推進
○近年の災害（能登半島地震・豪雨、秋田・山形豪雨、台風10号、日向灘地震等）
○5か年加速化対策等の効果（被害軽減・早期復旧への貢献、地域防災力の高まり等）
○状況変化への対応（3つの変化（災害外力・耐力、社会状況、事業実施環境）への対応）

（災害外力・耐力の変化への対応）
- 気候変動に伴う気象災害への「適応」と「緩和」策の推進
- 最先端技術を駆使した自立分散型システムの導入
- グリーンインフラの活用の推進
- 障害者、高齢者、こども、女性、外国人等への配慮
- 埼玉県八潮市の道路陥没事故を踏まえたインフラ老朽化対策の推進

（人口減少等の社会状況の変化への対応）
- 地方創生の取組と国土強靱化の一体的推進
- フェーズフリー対策の積極的導入
- 地域コミュニティの強化、ハード・ソフト対策の推進
- まちづくり計画と国土強靱化地域計画の連携強化
- 積雪寒冷地特有の課題への配慮、条件不利地域における対策強化、「半島防災・強靱化」等の推進

（事業実施環境の変化への対応）
- 年齢や性別にとらわれない幅広い人材活用
- 革新的技術による自動化・遠隔操作化・省人化
- 気象予測精度の向上と社会経済活動の計画的抑制
- 安全確保に伴う不便・不利益への社会受容性の向上
- フェーズフリーな仕組みづくりの推進
- 広域連携体制の強化、資機材仕様の共通化・規格化

第２章　計画期間

令和8年度から令和12年度までの5年間

第３章　計画期間内に実施すべき施策（全326施策）

○第4章の施策の他、施策の推進に必要な制度整備や関連計画の策定等の環境整備、普及啓発活動等の継続的取組、長期を見据えた調査研究等について、目標を設定して取組を推進

	Ⅰ．防災インフラの整備・管理	Ⅱ．ライフラインの強靱化	Ⅲ．デジタル等新技術の活用	Ⅳ．官民連携強化	Ⅴ．地域防災力の強化
主な施策の内容・目標	・個別避難計画作成 ・情報科学を活用した地震調査研究プロジェクト ➡ 60施策	・迅速な航路啓開のための体制の整備 ・衛星通信システムに関する制度整備等 ➡ 109施策	・マイナンバーカードを活用した避難所運営効率化等 ・矯正施設のデジタル無線機の適正な稼働 ➡ 56施策	・病院におけるBCPの策定 ・災害保険や民間の防災・減災サービスの活用・啓蒙活動の強化 ➡ 65施策	・地方公共団体における災害用井戸・湧水等の活用 ・「世界津波の日」を含む防災への意識向上のための普及啓発活動 ➡ 72施策

※複数の柱に位置付けられた施策があるため、各柱の施策数の合計は全施策数と一致しない。

第４章　推進が特に必要となる施策（全114施策（234指標））

１　施策の内容

○施策の目標は、南海トラフ地震が30年以内に発生する確率（8割程度）等に鑑み、一人でも多くの国民の生命・財産・暮らしを守るため、おおむね20年から30年程度を一つの目安として、検討・設定。長期目標の達成に30年超の期間を要する施策においても、地域ごとに異なる災害リスクの実情や緊急性等を踏まえ、早期に効果を発揮できるよう、優先順位・手法を検討の上、実施

	Ⅰ．防災インフラの整備・管理	Ⅱ．ライフラインの強靱化	Ⅲ．デジタル等新技術の活用	Ⅳ．官民連携強化	Ⅴ．地域防災力の強化
主な施策の内容・目標	○中小河川も含めた洪水・内水ハザードマップ等の水災害リスク情報の充実 ○関係府省庁の枠を越えた流域治水対策等の推進 ○障害者・高齢者・こども・外国人等に配慮した災害情報提供の強化 ○発災後の残存リスクの管理 ○予防保全型メンテナンスへの早期転換　等 ➡ 28施策（76指標）	○予防保全型メンテナンスへの早期転換 ○広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化 ○上下水道システムの耐震化を始めとした耐災害性の強化 ○送電網の強化及び自立分散型の電源・エネルギーの活用 ○通信システムの災害時自立性の強化　等 ➡ 42施策（87指標）	○国の地方支分部局等の資機材の充実（警察・消防・自衛隊・TEC-FORCE等） ○一元的な情報収集・提供システムの構築 ○フェーズフリーなデジタル体制の構築　等 ➡ 16施策（24指標）	○生活の基盤となる住宅・建築物の耐震化 ○密集市街地や地下街等の耐震化・火災対策の推進 ○保健・医療・福祉支援の体制・連携強化 ○立地適正化計画等と連携した国土強靱化施策の推進 ○国土強靱化と地方創生の一体的推進による地域防災力の強化　等 ➡ 13施策（18指標）	○スフィア基準等を踏まえた避難所環境の抜本的改善 ○国等によるプッシュ型支援物資の分散備蓄の強化 ○避難所や教育の現場となる学校等の耐災害性強化 ○避難所等における自立分散型の電源・エネルギーシステムの構築 ○発災時における民間・NPO・ボランティア等の活動環境の整備　等 ➡ 16施策（29指標）

※1施策（住宅・建築物の耐震化の促進）が「ライフラインの強靱化」と「官民連携強化」に位置付けられているため、各柱の施策数の合計は全施策数と一致しない。

２　対策の事業規模

○「推進が特に必要となる施策」の事業規模は、今後5年間でおおむね20兆円強程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映。各年度の取扱いについては、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応。（Ⅰ．防災インフラの整備・管理：おおむね5.8兆円、Ⅱ．ライフラインの強靱化：おおむね10.6兆円、Ⅲ．デジタル等新技術の活用：おおむね0.3兆円、Ⅳ．官民連携強化：おおむね1.8兆円、Ⅴ．地域防災力の強化：おおむね1.8兆円）

第５章　フォローアップと計画の見直し

○毎年度の年次計画を通じたフォローアップの実施（「評価の在り方」を適用）
○災害から得られた知見の継承、対策の課題・効果の取りまとめ・発信
○巨大地震の被害想定地域や条件不利地域は、関連計画のフォローアップと連携
○事業実施環境の整備に向けた取組の強力な推進、評価に必要なデータ収集の推進
○実施に際し、真に必要な財政需要に安定的に対応するため、地域の実情も踏まえ、受益者による負担の状況を念頭に置きつつ、事業の進捗管理と財源確保方策の具体的な検討を開始

1

出典：内閣官房HP　第1次国土強靱化中期計画
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/dai1_chuukikeikaku/index.html

2. 第1次国土強靱化実施中期計画【概要】

第４章　推進が特に必要となる施策（例）

（１）国民の生命と財産を守る防災インフラの整備・管理

○ 国民の生命・財産・暮らしを守り、魅力あふれる多様な地域・国土を未来に引き継ぐため、長期的な視点に立ち、防災インフラの整備・管理や老朽化対策を着実に推進する。AI・ドローン等の最先端のデジタル等新技術の活用により、インフラの管理・運用の高度化や住民避難の体制強化を図るとともに、まちづくりとの連携強化やグリーンインフラの活用を図るなど、ハード・ソフト両面から対策を講じ、次世代にわたり機能するインフラへの転換を図る。

＜中小河川も含めた洪水・内水ハザードマップ等の水災害リスク情報の充実＞

■水災害リスク情報の充実・活用【国土交通省】

≪目標≫土砂災害警戒区域（約699,100区域（令和５年度末時点））のうち、土砂災害ハザードマップの作成・公表が完了した区域の割合

96%【R5】 → 100%【R12】

＜静止気象衛星の整備等による線状降水帯・台風等の予測精度の更なる向上＞

■線状降水帯・台風、大規模地震・大規模噴火等に関する情報の高度化【国土交通省】

≪目標≫次期静止気象衛星及び次々期静止気象衛星の整備（契約・基本設計審査・詳細設計審査・構成品製造完了・統合作業・打ち上げ・運用開始の７工程）の進捗率

7%【R5】 → 71%【R12】→ 100%【R16】

＜地震・津波・火山観測体制等の更なる強化＞

■線状降水帯・台風、大規模地震・大規模噴火等に関する情報の高度化【国土交通省】

≪目標≫火山観測施設の耐災害性強化（停電対策が必要な箇所：61か所）の完了率

7%【R5】 → 52%【R12】 → 100%【R15】

＜関係府省庁の枠を越えた流域治水対策等の推進＞

■流域治水対策（河川、砂防、下水道、海岸）【国土交通省・農林水産省】

≪目標≫気候変動の影響を考慮した河川整備計画へ変更した割合（国管理河川の全121計画）

19%【R5】 → 64%【R12】→ 100%【R17】

気候変動を踏まえた洪水に対応（必要な流下能力を確保）した国管理河川（約1,500万m³/s・km）の整備完了率

31%【R5】 → 39%【R12】→ 100%【R62】

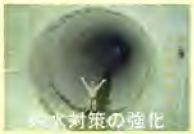
気候変動を踏まえた高潮・津波に対応（必要な堤防高を確保）した海岸堤防等（延長約2,700km）の整備完了率

51%【R5】 → 58%【R12】→ 100%【R52】

浸水実績地区等（全国約37万ha（令和５年度末時点））における下水道による気候変動の影響を踏まえた浸水対策完了率

5%【R5】 → 12%【R12】→ 100%【R40】


堤防整備


浸水対策の強化


雨水貯留浸透施設整備

■防災重点農業用ため池の防災・減災対策【農林水産省】

≪目標≫全国の防災重点農業用ため池（約53,000か所（令和５年度末時点））のうち、防災対策の優先度の高い防災重点農業用ため池（防災工事等推進計画に位置付けのある約9,000か所（令和５年度末時点））における防災工事の完了率

30%【R5】 → 83%【R12】→ 100%【R17】

※ リアルタイム災害危険情報に基づく早期避難を促進するなど、対策の効果を最大限発揮できるようソフト対策との連携を強化するとともに、災害リスクを含む地域特性を踏まえた長期的な視点に立ち、地方公共団体の総合計画や立地適正化計画等のまちづくり計画との連携強化を計画段階から図りつつ、目標年度が長期に及ぶハード対策について着実に進める。

＜障害者・高齢者・こども・外国人等に配慮した災害情報提供の強化＞

■住民等の避難等に資する情報伝達手段の多重化・多様化【総務省】

≪目標≫市区町村（全国1,741市区町村）における防災行政無線等の多様な災害情報伝達手段（障害者や外国人等への配慮も含めた情報伝達手段）の整備完了率

0%【R6】→ 100%【R12】

＜発災後の残存リスクの管理＞

■河川管理施設・砂防施設等の戦略的な維持管理【国土交通省・農林水産省】

≪目標≫国管理河川（約10,000km）における河川巡視の無人化に対応するための環境整備（ドローンによる河川巡視のための通信環境の整備：約10,000km）の完了率

0%【R6】 → 22%【R12】→ 100%【R15】

（２）経済発展の基礎となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化

○ 大規模自然災害の発生時においても、交通・上下水道・通信・電力・エネルギー等のライフライン機能を可能な限り維持できるよう、確実な点検・診断の実施や災害耐力の低下をもたらす致命的な損傷の早期解消、運営基盤の強化等を推進し、予防保全型メンテナンスへの早期転換を図るとともに、急所となる施設・設備や災害時の重要施設に接続するライフラインの耐災害性強化を図る。

○ 災害により損傷を受けた場合にも早期に機能を発揮できるよう、関連施設の相互連携の強化やリダンダンシー確保、フェーズフリーな仕組みの活用、地域の実情を踏まえた自立分散型システムの導入等を推進し、次世代型ライフラインへの転換を図る。

＜予防保全型メンテナンスへの早期転換＞

■道路施設の老朽化対策【国土交通省】

≪目標≫国及び地方公共団体が管理する道路における緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁（約92,000橋（令和５年度末時点））の修繕措置（完了）率

55%【R5】 → 80%【R12】 → 100%【R33】

■上下水道施設の戦略的維持管理・更新【国土交通省】

≪目標≫損傷リスクが高く、事故発生時に社会的影響が大きい大口径下水道管路（「下水道管路の全国特別重点調査」の対象※：約5,000km）の健全性の確保率

0%【R6】 → 100%【R12】

※ 口径２m以上かつ30年以上経過した下水道管路

＜道路橋＞



＜広域支援に不可欠な陸海空の交通ネットワークの連携強化＞

■道路橋梁等の耐震機能強化【国土交通省】

≪目標≫緊急輸送道路（約110,000km）上の橋梁（約65,000橋（令和５年度末時点））の耐震化率

82%【R5】 → 88%【R12】→ 100%【R38】

■港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発【国土交通省】

≪目標≫全国の港湾（932港）のうち、大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク（港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設：464ネットワーク）の整備完了率

35%【R5】 → 43%【R12】 → 100%【R33】

＜交通結節点等における防災拠点機能の強化＞

■道路における防災拠点機能強化【国土交通省】

≪目標≫道の駅における防災対策（防災上の位置付け（地域防災計画への位置付け）がある道の駅（約450か所（令和５年度末時点））の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保）の完了率

55%【R5】 → 68%【R12】→ 100%【R37】

＜上下水道システムの耐震化を始めとした耐災害性の強化＞

■上下水道施設の耐災害性強化【国土交通省】

≪目標≫給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設（約35,000か所）のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合

9%【R5】→ 30%【R12】 → 100%【R36】


水道管路の耐震化

■災害に強い合併処理浄化槽の整備【環境省】

≪目標≫浄化槽整備区域内（単独処理浄化槽・合併処理浄化槽の総数：約370万基（令和５年度末時点））における合併処理浄化槽の割合

68%【R5】→ 77.9%【R12】 → 100%【R27】

＜送電網の強化及び自立分散型の電源・エネルギーの活用＞

■送電網の整備・強化対策【経済産業省】

≪目標≫「広域系統長期方針（広域連系系統のマスタープラン）」を踏まえた送電網（増強運用容量：875万kW（広域系統整備計画策定時点））の整備完了率

0%【R6】 → 100%【R12】

＜通信システムの災害時自立性の強化＞

■携帯電話基地局強靱化対策事業【総務省】

≪目標≫全国の携帯電話基地局（約100万局（令和６年３月末時点））のうち、災害対策本部の周辺等、強靱化が求められる基地局（全国約１万局（令和６年３月末時点想定））における整備完了率

0%【R6】→60%【R12】→100%【R16】

2

出典：内閣官房HP　第1次国土強靱化中期計画
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/dai1_chuukikeikaku/index.html

2. 第1次国土強靱化実施中期計画【概要】

第４章　推進が特に必要となる施策（例）

（３）デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化

○ AIやドローン、衛星等の革新的なデジタル等新技術は、組合せや使い方の工夫次第で、国土強靱化の取組を飛躍的に進化させる可能性を秘めている。これらの革新的な技術を発災直後の過酷な環境下における初動対応から復旧・復興段階に至るあらゆる災害対応フェーズにおいて積極的に活用できるよう、平時も含めた運用体制の強化を図り、フェーズフリーな活用環境の整備を推進する。

＜国の地方支分部局等の資機材の充実（警察・消防・自衛隊・TEC-FORCE等）＞

■災害用装備資機材の充実強化【警察庁】

≪目標≫広域緊急援助隊の災害時の救出救助活動に必要な資機材（近年の豪雨災害等への対応に当たり不足が確認された水難救助セット（ヘルメット、救命胴衣、ブーツ等）：約2,500式）の更新整備の完了率
0%【R6】→ 100%【R12】



■緊急消防援助隊の車両整備等による災害対応力の強化【総務省】

≪目標≫航空消防防災体制の充実のため、航空小隊（全77隊（令和７年３月時点））に特に必要な航空機・資機材（消防防災ヘリコプター（消防庁ヘリコプターを含む。）、ヘリサット地球局、持込型機上装置）の整備完了率
94%【R6】→100%【R12】

■TEC-FORCE等に係る機能強化による災害対応力の強化【国土交通省】

≪目標≫大規模氾濫等に対応（高揚程化による機能強化）するための災害対策用車両（排水ポンプ車：約240台（令和６年度末時点））の整備完了率
75%【R6】→ 83%【R12】 → 100%【R22】

＜フェーズフリーなデジタル体制の構築＞

■自動施工技術を活用した建設現場の省人化対策【国土交通省】

≪目標≫工種（盛土・掘削・積込み・運搬・押土・敷均し・締固めの７工種）における自動施工機械の技術基準の適用（基準整備、試行工事の実施）完了率
0%【R6】 → 100%【R12】

（４）災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化

○ 激甚化・頻発化する大規模自然災害から国民の生命・財産・暮らしを守り、社会経済活動を維持・継続させていくためには、民の力を最大限発揮していく必要がある。
○ 災害に強い社会構造への転換に向け、これまで国民一人一人が進めてきた住宅の耐災害性強化や民間企業が進めてきた施設の耐災害性強化、サプライチェーンの複線化、事業継続計画（BCP）の策定等の取組に加え、地方創生や持続可能なまちづくりとの連携強化により、地域の実情に応じた創意工夫を官民連携で創出する取組を強力に推進する。

＜生活の基盤となる住宅・建築物の耐震化＞

■住宅・建築物の耐震化【国土交通省】

≪目標≫居住世帯のある住宅のストック総数のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震性が確保されているものの割合（住宅の耐震化率）
90%【R5】 → 95%【R12】 →耐震性が不十分なものをおおむね解消【R17】※
※耐震化は所有者の判断で行われるものであり、100%に近い状態を目指す目標を設定

＜立地適正化計画等と連携した国土強靱化施策の推進、国土強靱化と地方創生の一体的推進による地域防災力の強化＞

■災害に強い市街地形成に関する対策【国土交通省】

≪目標≫災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域（569市区町村（令和５年度時点））のうち、対策（津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等）が概成した割合
9.0%【R5】 → 45%【R12】→ 100%【R25】

防災と観光の機能を高度に融合させた日本初の津波避難複合施設



＜保健・医療・福祉支援の体制・連携強化＞

■医療コンテナの活用【厚生労働省】

≪目標≫可動性のある医療コンテナを有する三次医療圏（全52医療圏）の割合
63%【R6】 → 100%【R12】※
※災害時の利活用方法について厚生労働科学研究等を通じ検討を進めつつ、R12以降も各都道府県全体で各二次医療圏１基以上に相当する個数の医療コンテナ（災害時に利用可能な可動性を有するもの）の保有を目指す等導入拡大を図る。



（５）地域における防災力の一層の強化

○ 自然災害の激甚化・頻発化に伴い長期化する災害対応に適応するため、自立と連携の両面から地域防災力の強化を図る。被災地において被災者が安全に、安心して生活できる避難所環境や支援者が最大限の力を発揮できる活動環境の整備を推進し、地域の災害時における自立性の強化を図るとともに、長期に及ぶ避難生活や復旧・復興を持続的に支援できるよう、広域連携体制の強化を図る。なお、実施中期計画では、半島・離島等の条件不利地域における国土強靱化施策についても、その他地域において進める当該施策と併せて全国的な施策として位置付けることとし、各地域特性を踏まえた目標の設定や当該目標の達成に向けた施策の実施については、半島・離島等の関連法に基づき別途策定される計画等の下で具体的に推進するものとする。

＜スフィア基準等を踏まえた避難所環境の抜本的改善、避難地や救援・救護活動等の拠点の整備・機能強化、国等によるプッシュ型支援物資の分散備蓄の強化＞

■避難所の生活環境改善対策とそのための備蓄【内閣府】

≪目標≫スフィア基準を満たす避難所を設置するために必要となるトイレ、ベッド等の災害用物資・資機材の備蓄を行っている市区町村の割合
0%【R6】※ → 100%【R12】
※令和6年12月に改定した「避難生活における良好な生活環境の確保に向けた取組指針」（平成25年8月内閣府）等を踏まえ、今後、スフィア基準に適合するために必要となる災害用物資・資機材の市区町村による備蓄状況を確認する。

被災地の支援に向けたキッチンカー・トレーラーハウス等の登録制度に登録された車両数
0台【R6】→1,000台【R12】※
※関係者へのヒアリング等から、登録制度の登録対象となり得ると想定される車両数



■避難地や救援・救護活動の拠点等となる防災公園の整備・機能強化【国土交通省】

≪目標≫広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園（約1,500か所）における災害時に活用可能な給水施設の確保率
28%【R4】→ 50%【R12】※
※ソフト施策により災害時の給水機能が確保され得ることを考慮し、半数の都市公園で非常用井戸等の整備により災害時の給水機能を確保することとして目標を設定

＜避難所や教育の現場となる学校等の耐災害性強化（耐震化、熱中症対策、寒冷地対策等）＞

■学校施設の安全確保、教育活動等の早期再開、避難所等としての役割を果たすための耐災害性強化（公立学校）【文部科学省】

≪目標≫避難所等にもなる公立小中学校の体育館等（体育館、武道場：32,616室）における空調設備の設置完了率
18.9%【R6】 → 68.1%【R12】→ 100%【R17】

＜避難所等における再生可能エネルギー・蓄エネルギー・コージェネレーション等を活用した自立分散型の電源・エネルギーシステムの構築＞

■避難施設・防災拠点への再生可能エネルギー・蓄エネルギー・コージェネレーション等の災害・停電時にも活用可能な自立分散型エネルギー設備の導入推進対策【環境省】

≪目標≫指定避難所（約82,000か所）等のうち、緊急に整備が必要な公共施設等(4,000か所）における災害時に活用可能な再生可能エネルギー設備等の導入完了率
21%【R5】 → 62.5%【R12】→ 100%【R17】

＜発災時における民間・NPO・ボランティア等の活動環境の整備＞

■災害ボランティア等の多様な主体との連携【内閣府】

≪目標≫都道府県域における災害中間支援組織の設置率
45%【R5】 → 100%【R12】

3

出典：内閣官房HP　第1次国土強靱化中期計画
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/dai1_chuukikeikaku/index.html

2. 第１次国土強靱化実施中期計画（道路関係）

国土交通省
東北地方整備局

○ 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、交通機能を確保

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取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）

道路の雪寒対策等

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

【雪寒対策の事例】



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

【防災拠点対策の事例】



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）

出典：令和9年度道路関係予算概算要求概要（令和8年8月） https://www.mlit.go.jp/page/content/002018603.pdf

2. 国土強靱化年次計画2026（概要）

はじめに

第１章　2026年度（令和８年度）の国土強靱化の取組について

1　国土強靱化年次計画2026の策定及びこれに基づく施策の推進

（1）年次計画策定の趣旨

（2）施策グループ推進のための施策の充実・強化

1）国土強靱化政策の展開方向
①防災インフラの整備、②ライフラインの強靱化、
③デジタル等新技術の活用、④官民連携強化、⑤地域防災力の強化

2）実施中期計画の推進
・令和７年６月に策定された第１次国土強靱化実施中期計画を推進
（事業規模の目途：Ｒ８～12年度までの５年間でおおむね20兆円強程度）

3）地域の強靱化の推進
①地域計画の内容充実
・総合計画やまちづくり計画との連携強化等の促進
②地域の強靱化の促進
・地域計画に明記された取組への交付金・補助金の重点化

4）官民連携の促進と「民」主導の取組の活性化
・国土強靱化に関する内閣総理大臣賞の活用

5）世界の強靱化の主導等国際貢献の推進
・「仙台防災枠組み2015-2030」を生かすため
「事前防災投資」の考え方の国際標準化を推進

（3）指標の充実によるPDCAサイクルの強化
・405施策、883指標を設定
・巨大地震の防災対策推進区域等におけるKPIの進捗状況の取りまとめ

（4）国土強靱化の広報・普及啓発活動の推進

1）「国土強靱化　広報・普及啓発活動戦略」の推進

2）リスクコミュニケーション

（5）防災・国土強靱化分野の成長戦略の推進

2　基本計画を踏まえた国の他の計画の見直し

3　大規模自然災害等を踏まえた国土強靱化の取組の強化

第２章　各施策グループの推進方針等

1　概要

2　35の各施策グループの推進方針及び施策グループ推進のための主要施策

事前に備えるべき目標	令和８年度に取り組むべき主要施策（主な例）
あらゆる自然災害に対し、直接死を最大限防ぐ（1-1～1-7）	【国交】線状降水帯・台風、大規模地震・大規模噴火等に関する情報の高度化 【国交・農水・財務】流域治水対策 【国交】港湾における津波対策 【国交】住宅・建築物の耐震化 【国交・総務】密集市街地等の改善に向けた対策、火災予防・被害軽減、危険物事故防止対策等 【文科】学校施設の安全確保、教育活動等の早期再開、避難所等としての役割を果たすための耐災害性強化　等
救助・救急、医療活動が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保することにより、関連死を最大限防ぐ（2-1～2-7）	【内閣府】避難所の生活環境改善対策とそのための備蓄 【内閣府】新総合防災情報システム等を活用した一元的な情報収集・提供システムの整備・運用 【環境】避難施設・防災拠点への再生可能エネルギー・蓄エネルギー・コージェネレーション等の災害・停電時にも活用可能な自立分散型エネルギー設備の導入推進対策 【厚労】災害拠点病院等の自家発電設備の整備強化等・給水設備の整備強化　等
必要不可欠な行政機能を確保する（3-1～3-3）	【国交】災害応急対策の活動拠点となる官庁施設の防災拠点機能確保 【警察】警察施設の耐災害性の強化 【国交】TEC-FORCE等に係る機能強化による災害対応力の強化　等
経済活動を機能不全に陥らせない（4-1～4-7）	【内閣府】企業の本社機能の地方移転・拡充 【経産】中小企業・小規模事業者の事前の防災・減災対策 【金融】金融機関におけるBCPの策定・実効性の検証、非常時参集要員体制の整備 【農水】農業水利施設等の機能診断を踏まえた保全対策 【農水】漁港施設の耐震・耐津波・耐浪化等　等
情報通信サービス、電力等ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限にとどめるとともに、早期に復旧させる（5-1～5-5）	【総務】データセンター、海底ケーブル等の地方分散 【経産】送電網の整備・強化対策 【国交】上下水道施設の耐災害性強化、上下水道施設の戦略的維持管理・更新 【国交】道路ネットワークの機能強化対策、道路橋梁等の耐震機能強化、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、道路施設の老朽化対策 【国交】鉄道施設の耐震対策・浸水対策、滑走路等の耐震対策　等
社会・経済が迅速かつ従前より強靱な姿で復興できる条件を整備する（6-1～6-6）	【国交】復興事前準備 【国交】防災・減災、国土強靱化を担う建設業の担い手確保等に関する対策 【国交】防災・減災及び災害対応に資する地理空間情報の整備 【国交】災害後の円滑な復旧・復興を確保するための地籍調査 【文科】国指定等文化財の耐震対策・防火対策　等

出典：内閣官房HP　国土強靱化年次計画2026（令和8年7月3日）　https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/nenji_keikaku/2026/pdf/keikakugaiyou_r080703.pdf

2. 国土強靱化年次計画2026（概要）

第３章　防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策の実施結果

１　５か年加速化対策の実施結果（事業費ベース）

区分	事業規模の目途 <閣議決定時>	事業規模（最終） <令和７年度時点>	うち国費（最終） <令和７年度時点>
１ 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策	おおむね 12.3兆円程度	約12.7兆円	約6.1兆円
２ 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策	おおむね 2.7兆円程度	約2.6兆円	約1.6兆円
３ 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進	おおむね 0.2兆円程度	約0.3兆円	約0.3兆円
合計	おおむね 15兆円程度	約15.6兆円	約8.0兆円

※ 表内の金額には、国土強靱化緊急対応枠（国費6,000億円、事業費9,392億円）を含む。
一方で、令和６年能登半島地震等の教訓を踏まえ緊急に対処すべき経費としての緊急防災枠（国費2,500億円、事業費3,691億円）は含まれていない。

２　123対策の実施結果

（１）KPIに基づく目標達成状況

《達成状況》

・161施策のうち約６割が「達成済み（見込み）」。「おおむね達成」を含めれば約７割。「達成困難」のうちKPI達成率が50%以上の施策を含めると全体の８割超。



おおむね達成：
KPI達成率が95%以上、
計画期間後短期間で達成見込み 等

《「達成困難」となった理由》

・当初の想定と実際の現地状況との違い
・資機材確保の困難性や施工業者確保の遅延
・KPIの分母である施策実施対象の拡大　　など

（２）取組事例と効果発現の状況

１）激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策
①人命・財産の被害を防止・最小化するための対策
②交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策

２）予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策

３）国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進

３　令和６年度（2024年度）決算完了時点の予算執行状況

・令和４年度補正予算額 約1.53兆円 に対して
支出済額 約1.50兆円（執行率 97.6%）

	令和２年度補正	令和３年度補正	令和４年度補正
執行率	95.7%	97.4%	97.6%

４　防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策施策別評価シート

第４章　第１次国土強靱化実施中期計画の進捗管理

１　実施中期計画の進捗状況（事業費ベース）

・実施中期計画では、「推進が特に必要となる施策」の事業規模を今後５年間でおおむね20兆円強程度を目途とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響は予算編成過程で適切に反映することとしている
・初年度（令和８年度）分は 約4.1兆円（うち国費約1.9兆円）を確保

区分	事業規模の目途 <閣議決定時>	事業規模 <初年度分>	うち国費 <初年度分>
１ 国民の生命と財産を守る防災インフラの整備	おおむね 5.8兆円程度	約1.1兆円	約0.7兆円
２ 経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどのライフラインの強靱化	おおむね 10.6兆円程度	約2.0兆円	約0.7兆円
３ デジタル等新技術の活用による国土強靱化施策の高度化	おおむね 0.3兆円程度	約0.1兆円	約0.1兆円
４ 災害時における事業継続性確保を始めとした官民連携強化	おおむね 1.8兆円程度	約0.4兆円	約0.1兆円
５ 地域における防災力の一層の強化	おおむね 1.8兆円程度	約0.4兆円	約0.2兆円
合計	おおむね 20兆円強程度	約4.1兆円	約1.9兆円

※　四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

２　施策間連携等の強化による国土強靱化の取組の実効性確保

・実施中期計画の実施に当たっては、施策間連携等の強化により実効性を確保
✓国土交通省の「地域インフラ群再生戦略マネジメント」や道路と上下水道との連携など、幅広い分野にて広域連携・分野間連携して施設の維持管理・更新を実施
✓汚水処理施設に関する集合処理と個別処理の最適化など、地域特性に応じて自立分散型システムを導入
✓災害時に活用可能な車両の登録制度など「フェーズフリー」の取組を推進
✓大規模地震による被害を軽減するため、住宅所有者の行動変容を促す積極的な普及啓発とともに、耐震改修の低コスト化に向けた検討を実施

３　グリーンインフラ活用やGX推進に向けた取組

４　進捗状況の見える化

５　巨大地震の被害想定地域や条件不利地域におけるフォローアップに向けた取組状況

６　事業実施環境の整備に関する取組状況

７　財源確保方策の検討状況

８　第１次国土強靱化実施中期計画推進施策別評価シート

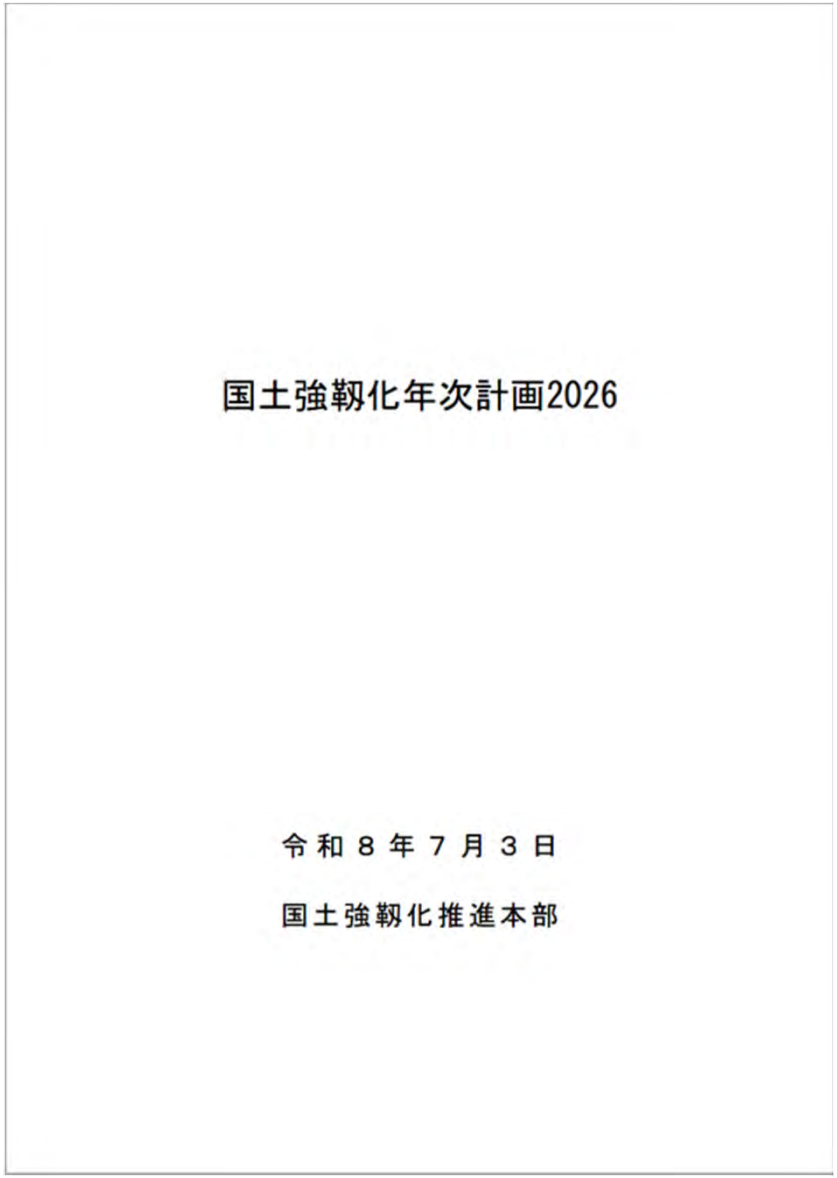
附属資料（別紙）

（別紙１）施策・指標一覧
（別紙２）国土強靱化推進本部に報告すべき国の他の計画等
（別紙３）令和６年度（2024年度）決算完了時点の予算執行状況
（別紙４）実施中期計画「推進が特に必要となる施策」の進捗状況「見える化」

出典：内閣官房HP　国土強靱化年次計画2026（令和8年7月3日） https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/nenji_keikaku/2026/pdf/keikakugaiyou_r080703.pdf

2. 国土強靱化年次計画2026

○令和8年7月3日、国土強靱化年次計画2026策定。
○令和8年度に取り組むべき主要施策として、道路施設の老朽化対策も掲載。



国土強靱化年次計画2026

令和８年７月３日

国土強靱化推進本部

表２　令和８年度に取り組むべき主要施策（主な例）

実施中期計画も踏まえ、基本計画に掲げた35の施策グループを推進

５．情報通信サービス、電力等ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限にとどめるとともに、早期に復旧させる

【国交】道路ネットワークの機能強化対策、大都市圏及び地方都市の環状道路の整備、広域避難路（高規格道路等）へのアクセス強化
【国交】道路橋梁等の耐震機能強化、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策
【国交】道路の法面・盛土の土砂災害防止対策、道路の雪寒対策等、道路施設の老朽化対策
【国交】道路における防災拠点機能強化
【国交・総務・経産】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
【国交】道路啓開計画策定及び実効性の向上（災害に備えた関係機関との連携）
【警察】信号機電源付加装置等の交通安全施設等の整備
【農水】農道・農道橋等の点検・診断を踏まえた保全対策
【国交】鉄道施設の耐震対策、鉄道河川橋梁の流失、傾斜対策
【国交】鉄道の隣接斜面の斜面崩壊対策、鉄道における雪害対策、鉄道施設の老朽化対策
【国交】滑走路等の耐震対策、空港の老朽化対策
【国交】港湾施設の耐震・耐波性能等の強化や関連する技術開発、効果的な航路啓開等に係る関係機関の連携の強化等
【国交】災害発生時における港湾を活用した物流・人流ネットワークの構築と復旧・復興体制の確保、港湾における老朽化対策
【警察】老朽化した信号機や道路標識・道路標示等の交通安全施設等の更新
【国交】上下水道施設の耐災害性強化、上下水道施設の戦略的維持管理・更新
【経産】工業用水道施設の耐災害性の強化
【農水】農業水利施設の耐震化、集落排水施設の耐震性能照査・保全対策、農業水利施設等の機能診断を踏まえた保全対策
【環境】災害に強い合併処理浄化槽の整備、浄化槽長寿命化計画策定
【経産】送電網の整備・強化対策、強靱かつ持続可能な電気供給体制の確立
【経産】石油製品のサプライチェーンの維持・強化に向けたSS過疎地対策
【経産】災害時等に備えた需要家側への燃料タンクや自家発電設備の設置等
【環境】避難施設・防災拠点への再生可能エネルギー・蓄エネルギー・コージェネレーション等の災害・停電時にも活用可能な自立分散型エネルギー設備の導入推進対策
【総務】データセンター、海底ケーブル等の地方分散
【総務】非常時における携帯電話網の相互利用による接続性向上に関する技術的検討
【総務】衛星通信システムに関する制度整備等
【内閣府】準天頂衛星システムを活用した防災機能の強化
【国交】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

出典：内閣官房HP　国土強靱化年次計画2026（令和8年7月3日）　https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/nenji_keikaku/2026/pdf/honbun1_r080703.pdf

2. 国土強靱化年次計画2026

○令和8年7月3日、国土強靱化年次計画2026策定。
○令和8年度に取り組むべき主要施策として、道路施設の老朽化対策も掲載。

5-5）太平洋ベルト地帯の幹線道路や新幹線が分断するなど、基幹的陸上海上航空交通ネットワークの機能停止による物流・人流への甚大な影響

（推進方針）

○　道路が被災し通行止め等が発生した場合でも、発災後おおむね１日以内に緊急車両の通行を確保し、おおむね１週間以内に一般車両の通行を確保できるよう、高規格道路の未整備区間の解消や暫定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、三大都市圏や地方都市の環状道路の整備等を推進し、災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能確保を図る。また、災害時の迅速な救急救命活動や緊急支援物資の輸送等を支えるため、高度な技術を要する場合等に国が災害復旧に関する工事を代行できる制度を活用し、災害復旧の迅速化を図る。

○　災害時の広域避難や救援物資輸送にも資する高規格道路等へのアクセス性の向上を図る。

○　橋梁や舗装等の道路施設について、施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じる予防保全型メンテナンスへ早期に移行し、ライフサイクルコストの低減や効率的かつ持続可能な道路施設の維持管理を実現するため、必要な措置を集中的かつ計画的に実施する。

○　緊急輸送道路（１次）において緊急車両の通行の確保の観点から常時監視が必要な区間のうち、まだ CCTV カメラが設置できていない箇所に対して引き続き CCTV カメラの設置を行う。道路システムの DX「xROAD」の取組により、遠隔からの監視等による道路の状況の常時収集、AI や ICT 等の新技術の活用による維持管理作業の高度化・効率化による道路の管理体制の強化を推進するとともに、それらにより新たに活用可能となったデータの活用環境の整備を進め、平常時はもとより災害時においても道路管理者等がデータを円滑に活用できる環境を整
の利活用を促進する。また、自
理するプラットフォームを構築
○　地方公共団体が策定する地域
災拠点自動車駐車場」を中心に
活用可能な AI カメラや高付加価
築を推進する。
○　災害時において機動的であ
乱・混雑等を招かないことに留
活用について情報収集及び発信
○　地方公共団体が作成する地域
域未来戦略に資する地域の独自
するインフラ整備を推進する。
○　地震発生時の避難路や人命救助・被災者支援活動のための交通ルートを確保するため、

（主要施策）

【国交・総務・経産】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
【国交】道路の雪寒対策等
【国交】道路の法面・盛土の土砂災害防止対策
【国交】道路橋梁等の耐震機能強化
【国交】渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策
【国交】道路施設の老朽化対策

出典：内閣官房HP　国土強靱化年次計画2026（令和8年7月3日） https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/nenji_keikaku/2026/pdf/honbun1_r080703.pdf

１．道路施設の老朽化（橋梁の事例）

２．国土強靱化の推進

３．持続可能な老朽化対策の取り組み

４．道路メンテナンスに関する最近の話題

3. 持続可能な老朽化対策の取り組み　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。

※平成26年7月7日までに全都道府県で設置

体制

◆各県毎に関係する道路管理者で構成

- 地方整備局（直轄事務所）
- 地方公共団体（都道府県、政令市、市町村）
- 高速道路会社（NEXCO等）
- 道路公社　　等

役割

1．点検・措置状況の集約・評価・公表
2．点検・修繕において、優先順位等の考え方に関する応談・確認
3．点検業務の発注支援（地域一括発注等）
4．研修・基準類の説明会等の調整
5．技術的な相談対応
6．跨道橋連絡会議、道路鉄道連絡会議の運営

…等

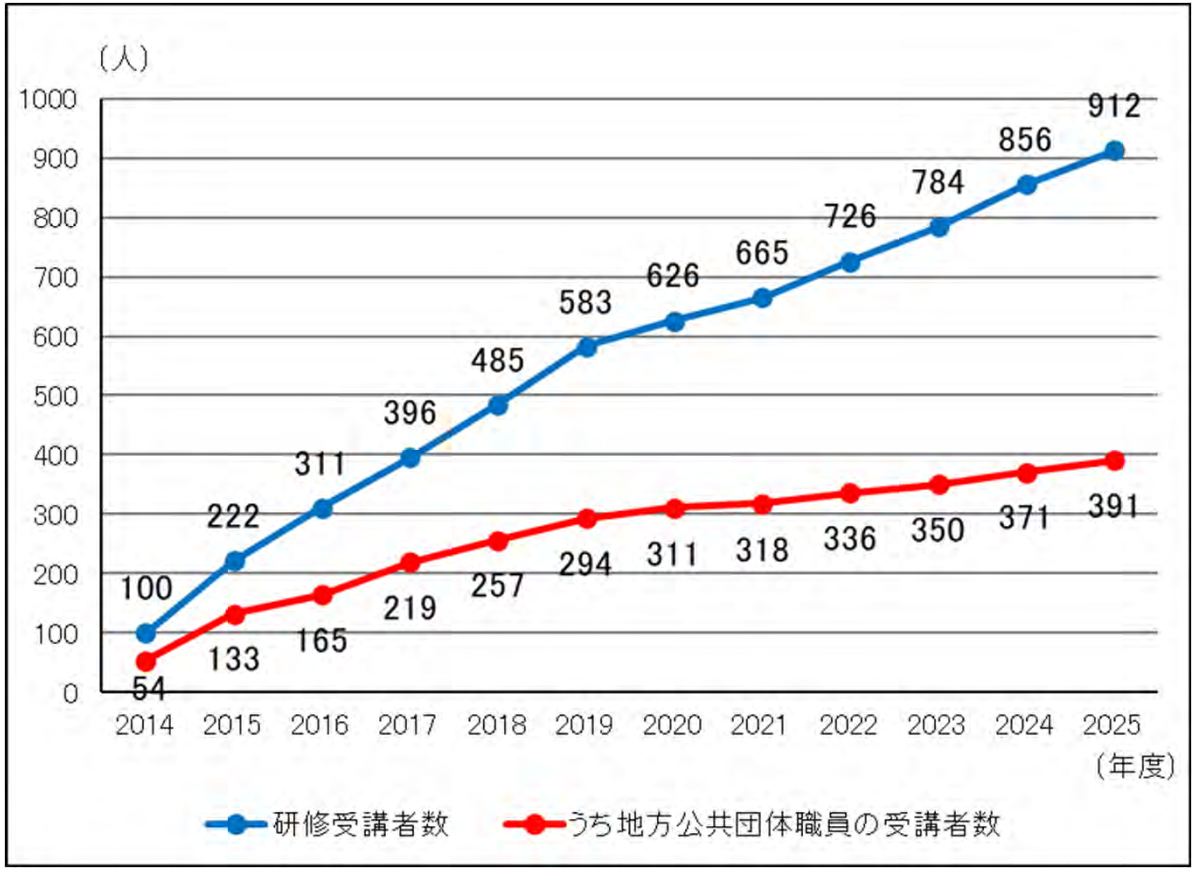


会議状況
（岩手県道路メンテナンス会議　令和８年９月１５日）

3. 持続可能な老朽化対策の取り組み　道路メンテナンス会議

○ 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おり、2025年度までの受講者数は912人（うち、地方公共団体：391人）
○ 道路メンテナンス会議において点検等に関する講習会を実施

【点検に関する研修の受講者数（累計）】



※2026年3月31日時点

【講習会の実施事例】


橋梁点検講習会


橋梁点検講習会


橋梁補修現場見学会


講習会（座学）




点検支援技術講習会

出典：東北地方整備局研修講義資料

3. 持続可能な老朽化対策の取り組み 道路メンテナンス研修の一例（岩手県）

○ 橋梁点検の知識の習得および点検技術力の向上を目的に、県内自治体を対象とした橋梁点検研修を実施

国道4号「南大橋」において座学と点検支援技術の紹介

■参　加　者：自治体職員及び直轄職員　13団体・29名（事務局含み）
■主　　催：岩手県道路メンテナンス会議
■開　催　日：令和8年7月29日（水）
■内　容：　1）座学について
　　・南大橋交差点改良事業（南大橋拡幅）
　　・橋梁定期点検のポイントについて
　2）点検支援技術について
　　・画像計測による損傷検出技術
　　・鋼製柱腐食診断装置
　　・粘着シートによる防水工



▲画像計測による
損傷検出技術



▲座学



▲鋼製柱腐食診断装置



▲粘着シートによる防水工

3. 持続可能な老朽化対策の取り組み　自治体への技術的支援

○ 道路施設の点検や保全関係の技術的課題に係る自治体からの疑問や相談に対応するアドバイザーチームとして、「県内道路メンテナンス支援団」を設置
○ 直接現地や役場に出向いて、市町村への技術的助言・支援を実施

市町村管理の道路施設（橋梁、トンネル、附属物、舗装、土工等）

支援

支援目的・内容

定期点検促進

予防保全、修繕に係る技術的課題の解決

相談

県内道路メンテナンス支援団

損傷が著しいと診断された橋梁の対応方策について相談
⇒県内道路メンテナンス支援団で現地を確認し
措置方法等について助言

例えば、
○補修の優先順位を付けるための知恵を貸してほしい。
○点検要領の勉強会を役場で開催したい。
○劣化状況を見に来てアドバイスしてほしい。
などなど気軽な相談を。



＜実施事例①（秋田県）R2.9＞





＜実施事例②（岩手県）R2.10＞





＜実施事例③（福島県）R4.1＞



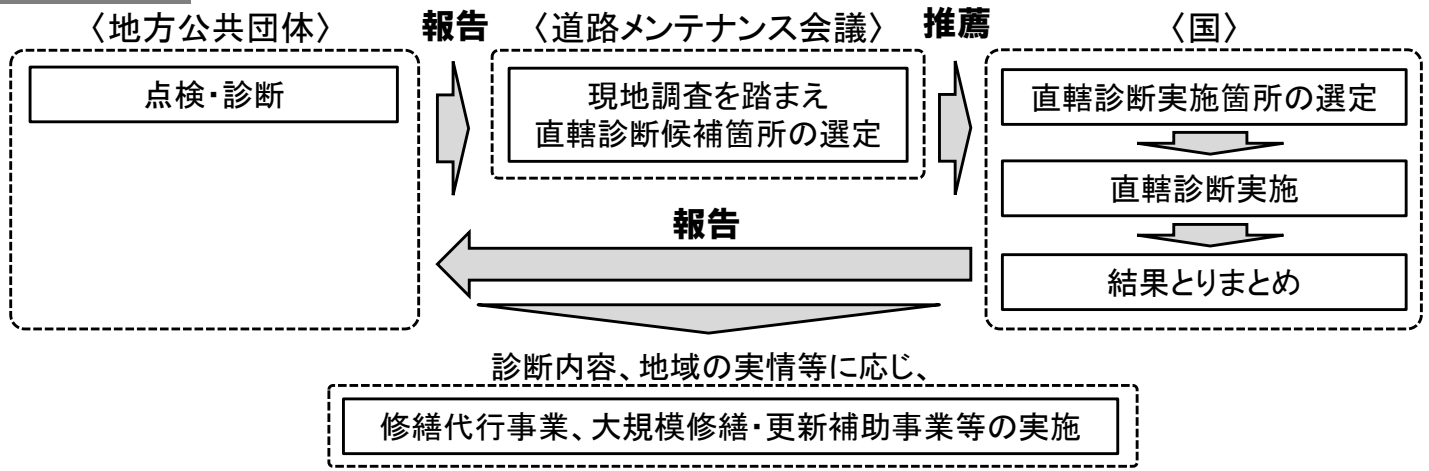


出典：R7道路メンテナンス会議公開資料を加工し作成

3. 持続可能な老朽化対策の取り組み　自治体への技術的支援

○ 地方公共団体への支援として、要請により緊急な対応が必要かつ高度な技術力を要する施設について、国が地方整備局、国土技術政策総合研究所、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」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、大規模修繕・更新事業を実施

全体の流れ



東北の直轄診断・修繕代行箇所

H26 三島大橋(福島県三島町)
修繕代行 H27着手、H28完
ボルト全数交換(約18,200本)
塗装塗替、橋面防水工



H27 沼尾シェッド(福島県下郷町)
修繕代行 H28着手、H29完
ひび割れ注入、断面修復、
支柱補強、ｼｪｯﾄﾞ上部土砂撤去



H28 万石橋(秋田県湯沢市)
修繕代行 H29着手、R2完
主桁・床版のCon断面修復、
ひび割れ注入、ゲルバー連続化



R4 伊達崎橋(福島県桑折町)
修繕代行 R5着手
下部工(橋脚、橋台)の補修・補強
上部工(橋桁、床版)の架け替え
歩道整備



【直轄診断実施箇所とその後の対応】

実施年度	直轄診断実施箇所	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(群馬県嬬恋村)	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
R6年度	樋島大橋(熊本県上天草市)	修繕代行事業

出典：本省HP資料を加工し作成　https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/maintenance/_pdf/activity02_05_pdf01.pdf

3. 持続可能な老朽化対策の取り組み　自治体への技術的支援

直轄診断の実施箇所は、以下の4つの選定基準を全て満たすものとする。

①当該施設の点検・診断・修繕に関し、複雑な構造を有する場合、劣化損傷の形態が特異な場合などの理由により高度な技術力等を要すること

例えば、以下のような構造物

- 吊り橋、斜張橋、アーチ橋、長大橋などの特殊な構造物・大規模構造物
- 急峻な谷間に存在するなど、高度な機械力を要する構造物
- アルカリ骨材反応、塩害、疲労破壊などの損傷が著しく、診断・修繕に高度な技術力を要する構造物
- 建設後50年以上を経過し、劣化度合いが深刻であるとともに、建設時の設計、施工方法等の詳細が不明な構造物

②上記に対し、当該地方公共団体の技術力が十分とは言えないこと

③当該施設が社会的に影響の大きな路線に位置するものであること

④地方公共団体自らが実施した点検・診断結果を踏まえ、当該施設に関して早期の対策が必要と判断されること

出典：近畿地方整備局HP資料を加工し作成　https://www.kkr.mlit.go.jp/kyoto/project/kyougikaiiinkai/maintenancekaigi/grt3670000002d0p-att/h30-con02-07.pdf

3. 持続可能な老朽化対策の取り組み　東北道路メンテナンスセンター

○ 急速に老朽化する社会資本の対策を強化するため、点検データ等を活かした、より戦略的・効率的なメンテナンスを推進するための組織として、「東北道路メンテナンスセンター」を設置。

○ 直轄国道における橋梁等の健全性の診断、高度な技術を要する修繕工事等を担当するほか、蓄積されたメンテナンスデータの管理・分析による劣化予測や修繕計画の最適化、新技術の活用などアセットマネジメントによる道路メンテナンスの高度化を推進。

○ また、道路メンテナンスに係る地方公共団体支援として、施設の健全性の診断・修繕の代行、高度な技術を要する道路構造物保全に関する相談への対応、地方公共団体の職員等を対象とした研修等の技術支援を担当。

【東北道路メンテナンスセンターの業務内容】

- 直轄管理国道における橋梁等の健全性の診断
- 高度な技術を要する橋梁等の修繕計画の策定、設計、工事
- 劣化予測や修繕計画の最適化などアセットマネジメントの検討・導入（メンテナンスデータの管理・分析等）
- 橋梁メンテナンスに関する技術研究開発
- 地方公共団体管理施設の直轄診断、修繕代行
- 地方公共団体の道路構造物保全に関する相談窓口
- 地方公共団体の職員等を対象とした研修・講習会



福島県 伊達崎橋（だんざきばし）の事例



伊達崎橋補修には高度な専門知識を要することから、国による「修繕代行事業」を行う（R5新規）
⇒ 東北道路MCで対応



令和5年4月11日　開所式

3. 持続可能な老朽化対策の取り組み　東北道路メンテナンスセンター

技術相談のながれ

いま、多くの道路管理者が、インフラメンテナンスの人材や技術力、予算不足という課題を抱えています。
東北道路メンテナンスセンターでは、メンテナンスに関する技術的な助言やサポートを実施しています。

※技術相談に係る費用負担はありません。ただし、相談内容により他機関の協力が必要となった際は、費用負担が生じる場合があります。

相談受付

電話もしくはメールでお問い合わせください。
ご相談を受け付けた後、担当者からお返事します。

【窓口】　東北道路メンテナンスセンター　技術課
【連絡先】電話　022－352－3811（代表）
　　メール　thr-tohoku-mc@ki.mlit.go.jp

「点検のポイントを教えてほしい。」
「損傷の原因が分からない。」
「点検の診断結果が正しいか教えてほしい。」
「補修方法の基準や選定方法がわからない。」
「点検支援技術を使ってみたいが、どんな技術があるのか教えてほしい。」
「技術力向上のため研修講師をしてほしい。」
等、現場で困っていることをご相談ください。

相談内容の確認

お手持ちの資料（橋梁台帳、点検調書等）を準備いただきご相談内容をお聞かせください。
必要に応じて、打ち合わせ（web会議システムでも可能）や現地調査準備なども行います。

回答

打ち合わせや現地調査等が不要な場合は、ご提供いただいた資料を参考にメールにて回答します。

現地調査

ご相談内容によっては、現地調査を実施して、実際に対象橋梁や道路状況等を見ながらメンテナンスセンター職員他が現地にて技術的な説明を行います。

技術的助言・情報提供

相談内容に対する技術的助言や情報提供を行います。
また、必要に応じて調査報告書等のレポートも作成し提供します。



国土交通省　東北地方整備局
東北道路メンテナンスセンター

〒985-0842　宮城県多賀城市桜木三丁目6-1
電話 022-352-3811（代表）
Ｆａｘ 022-365-7899（代表）

交通アクセス
- ＪＲ仙石線の多賀城駅から徒歩20分、車で約10分。
- バスでお越しの際は、多賀城駅前「1番のりば」から宮城交通 汐見台団地線 菖蒲田行きに乗車して「桜木三丁目」で下車、目の前(約10分)。

出典：自治体向けパンフレット（R7.4）を加工し作成

3. 持続可能な老朽化対策の取り組み　東北道路メンテナンスセンター

これまでの技術相談

No.	種 別	相 談 内 容
1	資料照会	「設計施工マニュアル（橋梁編）」に記載の数値根拠について
2	技術助言	損傷が著しい人道橋の補修可否について
3	資料照会	「設計施工マニュアル（橋梁編）」の改訂内容について
4	技術助言	橋梁撤去のコスト縮減、工事監督への助言等について
5	技術助言	長大橋の補修方針について
6	技術助言	プレテンションI桁 跨線橋の補修方法について
7	技術助言	床版損傷の非破壊調査結果について
8	技術助言	下部工断面補修工法の管理項目設定について
9	技術助言	道路橋・歩道橋兼用の橋脚の定期点検について
10	技術助言	落橋防止装置の省略の考え方等について
11	技術助言	老朽化した橋梁の補修可否について
12	技術助言	遊間異常がある橋梁の対応方針について
13	技術助言	有害物質が含有した塗装の除去工法について
14	技術助言	橋梁点検におけるボルト一群の考え方について
15	技術助言	増水時の大石により損傷した橋梁の措置について
16	技術助言	定期点検時から損傷が進行した可能性がある人道橋の措置について
17	技術助言	橋脚全周にひび割れが発生した橋梁の措置について
18	資料照会	定期点検要領（R6改定）の改定内容について
19	技術助言	定期点検要領（R6改定）に基づく診断の考え方について
20	技術助言	有害物質を含む塗膜撤去の工法について
21	技術助言	定期点検要領（R6改定）に基づく診断の考え方について
22	資料照会	定期点検要領（R6改定）の改定内容について

【合同現地調査・報告書提供】








出典：自治体向けパンフレット（R7.4）を加工し作成

１．道路施設の老朽化（橋梁の事例）

２．国土強靱化の推進

３．持続可能な老朽化対策の取り組み

４．道路メンテナンスに関する最近の話題

4. 最近の話題　点検支援技術性能カタログの充実

○国土交通省では、道路構造物の点検の効率化・高度化を推進するため、点検に活用可能な技術をとりまとめた「点検支援技術性能カタログ」を策定。
○令和8年4月、橋梁、トンネル、土工、舗装の点検及び道路巡視に活用可能な54技術が追加。
○国では、R4～橋梁・トンネル、R5～舗装、R7～道路巡視の特定の項目で点検支援技術の活用を原則化。

※点検支援技術活用による効率化や業務品質確保が図られない場合などは対象外

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和８年４月１日
道路局国道・技術課

点検支援技術性能カタログを拡充
～橋梁・トンネル・土工・舗装・道路巡視の点検支援技術を追加～

国土交通省では、道路構造物の点検の効率化・高度化を推進するため、点検に活用可能な技術をとりまとめた「点検支援技術性能カタログ」を策定しています。
この度、橋梁、トンネル、土工、舗装の点検及び道路巡視に活用可能な54技術を点検支援技術性能カタログに追加しました。

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、国管理施設等において技術を検証した結果をカタログ形式でとりまとめたものです。

直轄国道の点検においては、令和4年度より橋梁・トンネル、令和5年度より舗装、令和7年度より道路巡視の特定の項目について点検支援技術の活用を原則化※1しています。

引き続き、カタログの周知に努めるとともに、新技術の積極的な活用を図り、点検の効率化・高度化を進めてまいります。

（参考）国土交通省ホームページ https://www.mlit.go.jp/road/tech/index.html

■掲載技術数（令和8年4月1日現在）

分野	項目	掲載数	（うち追加数）
橋梁・トンネル・土工	画像計測	141	(16)
	非破壊検査	75	(6)
	計測・モニタリング	99	(9)
	データ収集・通信	5	(1)
舗装	ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI	55	(15)
道路巡視	ポットホール※2・区画線の摩耗※2・建築限界の超過・標識隠れ	32	(7)
計		407	(54)

※1　点検支援技術活用による効率化や業務品質確保が図られない場合などは対象外
※2　令和７年度から道路巡視で点検支援技術の活用を原則化した項目

＜問合せ先＞
道路局 国道・技術課
（全般）　児玉、中里（内線 37862、37866）
（橋梁）　岩本（内線 37865）
（トンネル・土工）　谷本（内線 37893）
TEL 代表：03-5253-8111、直通：03-5253-8498

道路局 国道・技術課 道路メンテナンス企画室
（舗装）　三好、増田（内線 37892、37873）
（道路巡視）　小野寺、溝山（内線 37852、37856）
TEL 代表：03-5253-8111、直通：03-5253-8494

点検支援技術性能カタログ（掲載状況）

国土交通省

○ 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＞

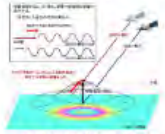
【橋梁・トンネル】（H31. 2 ～）　【土工】（R5. 11 ～）

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


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

出典：「本省HP」 https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001992331.pdf

4. 最近の話題　点検支援技術性能カタログの充実（新規掲載技術の例＜橋梁・トンネル・土工＞）

○ 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、トンネル等と共通の技術を1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

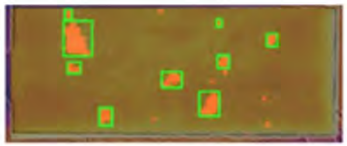
＜掲載技術名＞
水陸両用狭あい部点検ロボットを使用した点検支援技術

（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

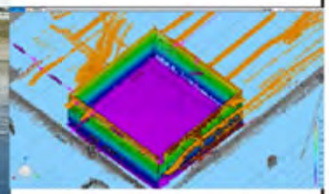
＜掲載技術名＞
ドローンと赤外線カメラを用いて、舗装表面温度から床版劣化を特定する技術

（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）

出典：「本省HP」 https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001992331.pdf

4. 最近の話題　点検支援技術性能カタログの充実（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。

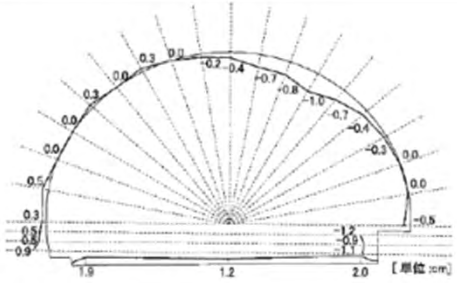
従来点検



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



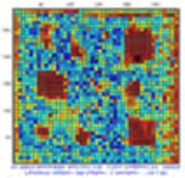
手押し式台車型の覆工画像撮影システムにより半断面分の覆工画像を同時撮影

＜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）

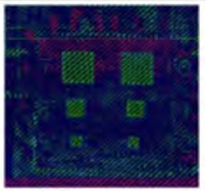
レーザにより、覆工内部のうきを検出

＜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（変位をともなうもの）等）

出典：「本省HP」 https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001992331.pdf

4. 最近の話題　点検支援技術性能カタログの充実（新規掲載技術の例＜土工＞）

○令和8年度は、吹付のり面の点検に活用できる技術を、新たに4技術追加。
○画像計測（ドローン等）や、動的貫入試験と弾性波探査試験を組み合わせた吹付のり面の点検支援技術等を掲載。

従来点検

ロープアクセスによる吹付のり面の点検







吹付工のひび割れ



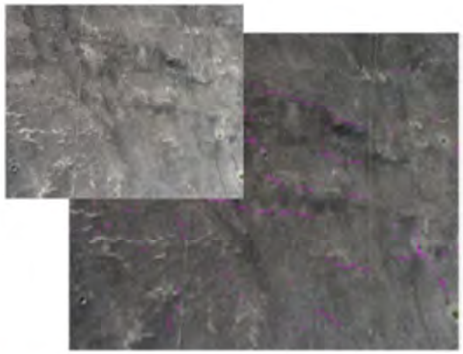
吹付工の浮き・剥離

点検支援技術

吹付のり面点検支援技術（4技術）



のり面の上部で、点検者が計測装置を上下移動させ、またのり面上の障害物を回避して近接確認（撮像）を行う技術
＜掲載技術名＞
のり面点検装置
＜検出項目＞
ひび割れ



画像データを用いて吹付のり面のひび割れを解析、抽出するクラウドアプリケーション及びそれを利用した点検技術
＜掲載技術名＞
ひびナビAI
＜検出項目＞
ひび割れ



障害物回避機能を有した自律型ドローンと画像解析技術を組み合わせて道路土工構造物点検を支援する技術
＜掲載技術名＞
ドローンを用いた吹付のり面の点検支援技術
＜検出項目＞
ひび割れ、浮き・剥離



簡易弾性波探査で背面地山表層付近の状態を、水平方向の打撃も可能な動的貫入試験器で背面地山深さ方向の状態を調査し、地山の影響を迅速に診断する技術
＜掲載技術名＞
動的貫入試験・簡易弾性波探査を用いた吹付のり面の老朽化診断
＜検出項目＞
空洞、地山の風化

出典：「本省HP」 https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001992331.pdf

4. 最近の話題　点検支援技術性能カタログの充実（新規掲載技術の例＜舗装＞）

○ 性能評価項目（ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI）の全て、またはいずれかの評価項目を、すべての区分（Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ）で判定できる技術であり、かつ、一定以上の精度が確保されていた技術を、新たに15技術追加。

従来点検



目視により路面性状を確認









施設	分類	対象	状況	処置	処置状況
道路	法面	防草シート	シート剥がれ	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	路肩	縁石	損傷	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	法面	自然のり面	倒木	状況を確認	●確認済
道路	車道	アスファルト舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	車道	アスファルト舗装	クラック	応急復旧	○応急済
道路	路肩	路面	塵埃	復旧完了	●処置済
道路	車道	アスファルト舗装	剥離	応急復旧	○応急済
道路	車道	排水性ＡＳ舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	車道	排水性ＡＳ舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	車道	排水性ＡＳ舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	歩道	歩道平板	破損	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	車道	排水性ＡＳ舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	車道	排水性ＡＳ舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	歩道	路面	その他	復旧完了	●処置済
道路	車道	排水性ＡＳ舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	車道	排水性ＡＳ舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	歩道	境界ブロック	がたつき	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	路肩	路面	塵埃	復旧完了	●処置済
道路	法面	盛土のり面	はらみ出し	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	車道	排水性ＡＳ舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済

手入力による路面性状の記録

点検支援技術

ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI判定技術（15技術）



＜掲載技術名＞MMSを活用した路面性状調査
（検出項目：ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI）
※検出項目以外は精度未確認



＜掲載技術名＞移動体計測による路面性状調査
（検出項目：ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI）



＜掲載技術名＞ロメンキャッチャースーパーMWD
（検出項目：ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI）
※検出項目以外は精度未確認

出典：「本省HP」 https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001992331.pdf

4. 最近の話題　点検支援技術性能カタログの充実（新規掲載技術の例＜道路巡視＞）

○ ポットホール（10～20cm及び20cm以上）の位置を特定できる技術、区画線の摩耗（剥離度40%以上）を判定できる技術、建築限界の超過を判定できる技術、標識隠れを判定できる技術であり、かつ、一定以上の精度が確保されていた技術を、新たに7技術追加。

従来道路巡視

【パトロール車からの目視確認項目の一例 】



パトロール車からの目視確認

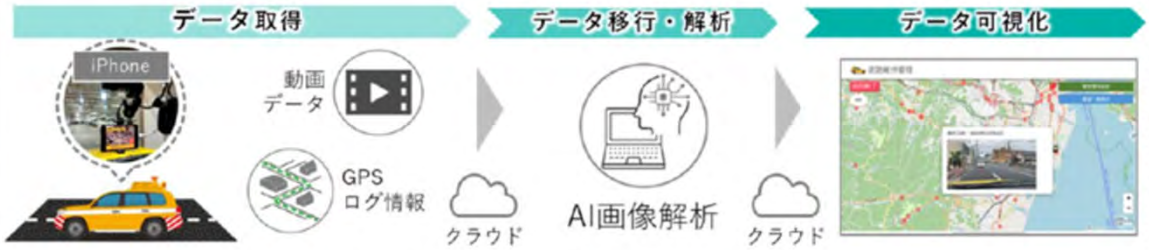

ポットホール


区画線の摩耗


建築限界の超過

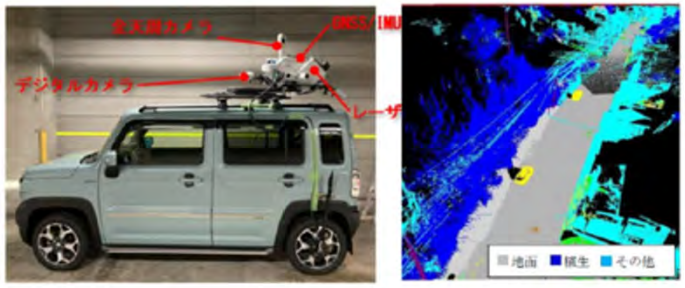
道路巡視支援技術

ポットホール（7技術）、区画線の摩耗（5技術）、建築限界の超過（3技術）、標識隠れ（5技術） [7技術 ※重複有り]



＜掲載技術名＞Draw-AI with テレマティクスサービス(Diagnose roads with AI)

（検出項目：ポットホール、区画線の摩耗、標識隠れ）



＜掲載技術名＞ GeoMasterNeo®

（検出項目：区画線の摩耗、建築限界の超過、標識隠れ）

出典：「本省HP」 https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001992331.pdf

4. 最近の話題　八潮市の道路陥没事故を受けた取り組み（道路メンテナンス年報）

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和８年８月 26 日
道路局 国道・技術課

橋梁等の 2025 年度（令和7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2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、2025 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2年目（2025 年度）の点検実施状況は、橋梁：39%、トンネル：34%、道路附属物等：38%と、2巡目2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 ）**
   - 2025 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 24 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 5.1 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（ p5 ）**
   - 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、2020 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 79%にとどまっております。

4. **地方公共団体における集約・撤去・機能縮小等の取組状況（ p7 ）**
   - 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、2025 年度末時点では 97%となっています。
   - 道路メンテナンス事業補助制度において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 団体を支援しております。
   - なお、道路施設の集約・撤去ガイドラインについては、地方公共団体の取組の一助になるよう、以下の Web ページにて公表しています。
     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（ p8 ）**
   - 国土交通省が 2025 年度に実施した路面下空洞調査の調査延長は 2,788km であり、全体延長の約12%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 194 箇所で、すべての箇所で修繕等に着手しております。

6. **道路陥没の発生件数とその要因【新規】（ p9,10 ）**
   - 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 件となっております。
   - 陥没の要因は様々ありますが、その中でも道路排水施設の割合が高くなっております。
   - 都市部に着目すると、全道路と比較して、占用物件に起因する陥没の割合が高くなっております。

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（1～4については①、5,6については②）>
道路局 国道・技術課 道路メンテナンス企画室
①：課長補佐 三好、田島（内線 37892、37863） ②：課長補佐 荒井、中本（内線 37852、37858）
電話：（代表）03-5253-8111 （直通）03-5253-8494

新規掲載

道路メンテナンス年報

国土交通省　道路局

2026 年 8 月

出典：本省HP
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_002135.html

4. 最近の話題　八潮市の道路陥没事故を受けた取り組み（道路メンテナンス年報）

○ 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

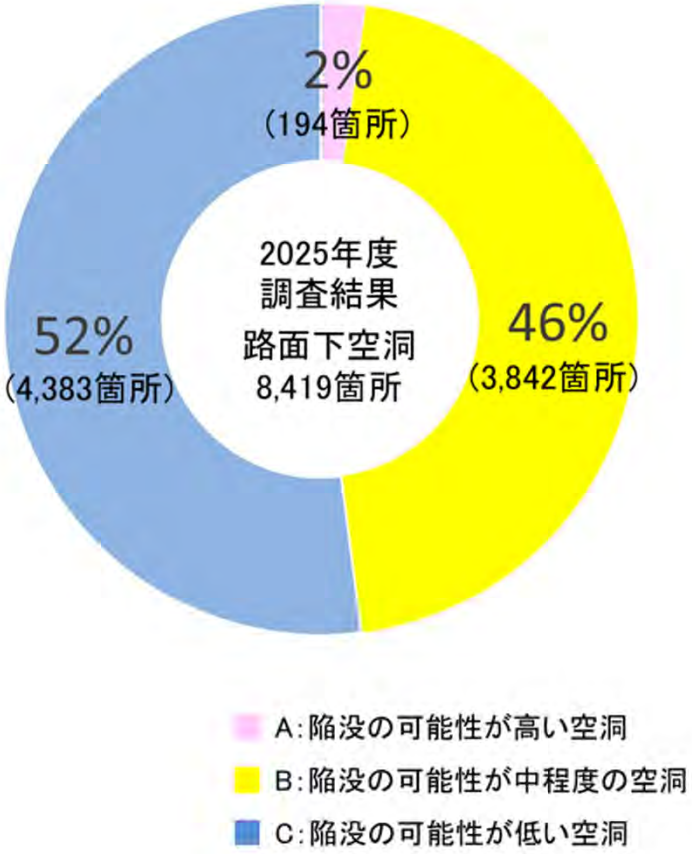
■修繕等の優先度が高い箇所の修繕実施状況

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



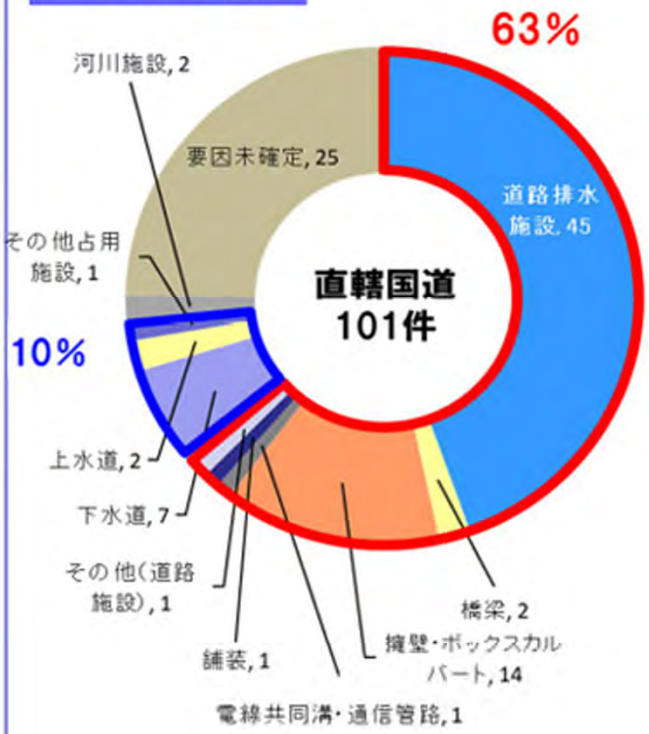
出典：本省HP
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_002135.html

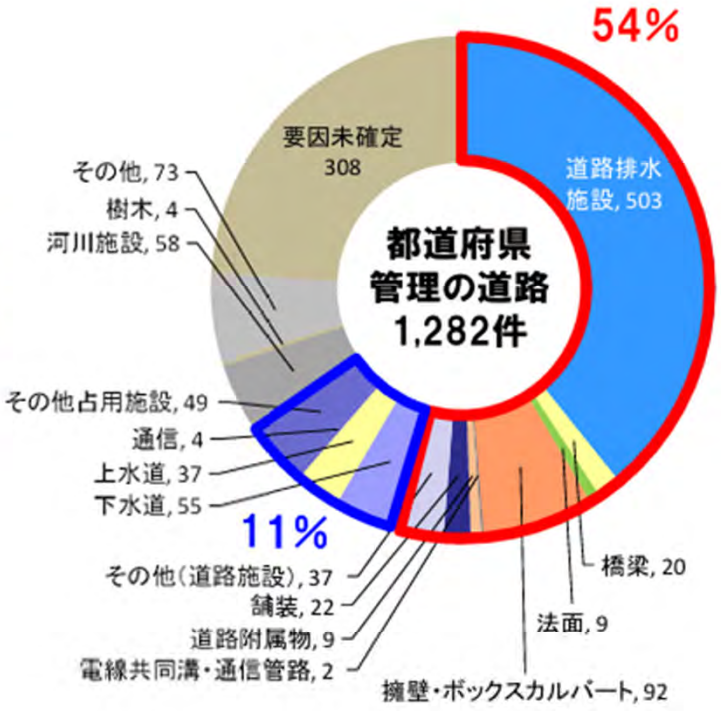
4. 最近の話題　八潮市の道路陥没事故を受けた取り組み（道路メンテナンス年報）

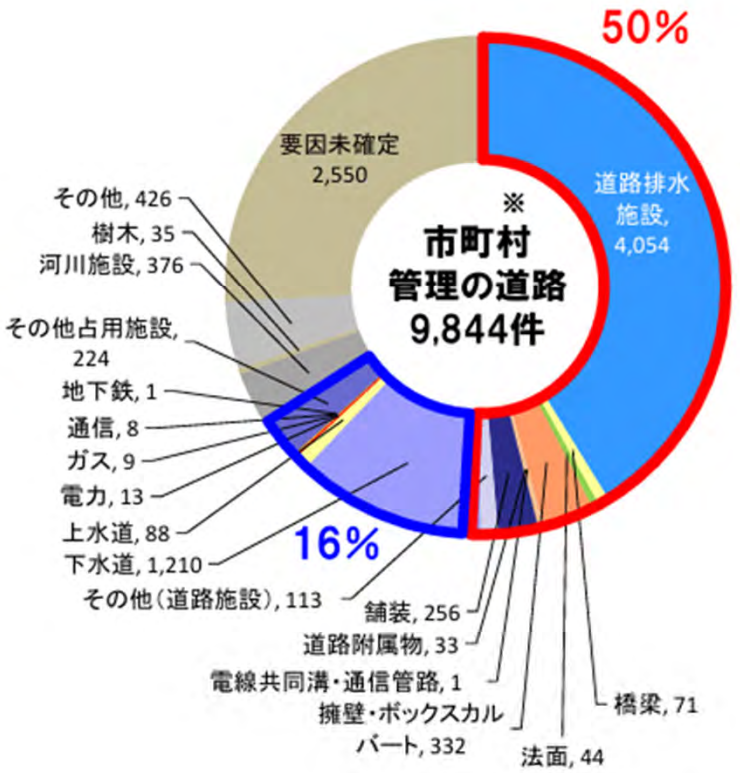
○ 2025年度に発生した道路陥没件数は直轄国道で101件、都道府県管理道路で1,282件、市町村管理道路で9,844件です。
○ 陥没の要因は様々ありますが、水が流れる施設（道路排水施設、下水道、水道）の件数が多く、その中でも道路排水施設の割合が高くなっています。

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

道路占用物件が要因の陥没

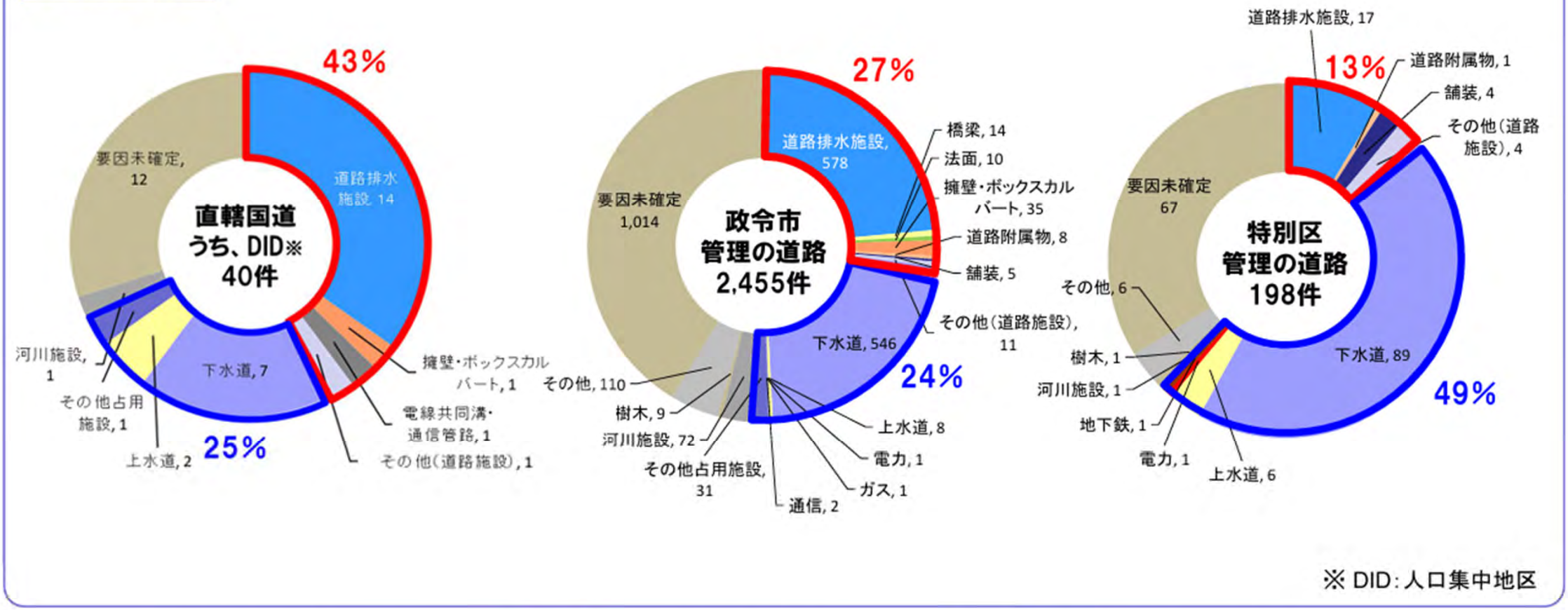
出典：本省HP
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_002135.html

4. 最近の話題　八潮市の道路陥没事故を受けた取り組み（道路メンテナンス年報）

○ 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

出典：本省HP
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_002135.html

4. 最近の話題　アンダーパス冠水事故防止に向けた取り組み

〇アンダーパス冠水事故防止に向け、カーナビによる注意喚起情報の配信を開始。
〇令和8年10月21日に秋田県由利本荘市内で発生した大雨の際、現地の通行規制に加え、
　カーナビによる注意喚起情報を配信。

記者発表資料

仙台管区気象台
Sendai Regional Headquarters, JMA

令和8年10月6日
東北地方整備局
仙台管区気象台
東北運輸局

アンダーパスの冠水事故防止に向け、カーナビへ注意喚起情報を配信
～道路利用者の皆様へ注意喚起情報の配信を行います～

〇東北地方整備局では、アンダーパスの予防的通行止めを導入するなど、豪雨災害によるアンダーパス冠水事故防止に向けた取組を進めております。
〇今般、更なる事故防止対策として、豪雨によるアンダーパス冠水が想定される際に、カーナビ画面にポップアップ表示を実施することによる注意喚起を開始します。
〇道路をご通行される際は、最新の気象情報に留意していただくとともに、道路交通情報をご確認いただくようお願いいたします。

■配信開始：令和８年10月6日(火)～
■配信基準：
①レベル5大雨特別警報が発表された場合
②レベル4大雨危険警報が発表された場合
③その他、アンダーパスの冠水情報を入手した場合等、特に警戒が必要な場合

〇気象情報【気象庁 HP】
［気象警報・注意報］ https://www.jma.go.jp/bosai/map.html#contents=warning
［時系列情報］ https://www.jma.go.jp/bosai/warning_timeline/#area_type=centers&area_code=010200&efilter=all&filter=all
［キキクル：大雨］ https://www.jma.go.jp/bosai/risk/#elements:heavyrain/
［気象防災速報・気象解説情報］ https://www.jma.go.jp/bosai/map.html#contents=information&element=information
〇道路交通情報
［直轄国道］ 国土交通省東北地方整備局 HP http://www.thr.mlit.go.jp/
国土交通省道路情報提供システム https://www.road-info-prvs.mlit.go.jp/roadinfo/pc/
道路の冠水対策（国土交通省） https://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000208.html

＜発表記者会＞ 青森県政記者会、岩手県政記者クラブ、宮城県政記者会、秋田県政記者会、
山形県政記者クラブ、福島県政記者クラブ、東北電力記者会、東北建設専門紙記者会

［道路関係］東北地方整備局 道路部 道路管理課　電話 022-225-2171
課長 阿保 和徳、建設専門官 石川 勝浩（内線 4411、4412）
［気象関係］仙台管区気象台 気象防災部 電話 022-297-8242
気象防災情報調整官 村上 誠一
［公共交通機関関係］東北運輸局 総務部 電話 022-297-8001
安全防災・危機管理調整官 関澤 真
運輸防災調整官 小幡 真樹子

出典：本省HP
https://www.thr.mlit.go.jp/Bumon/kisya/kisyah/images/109169_1.pdf

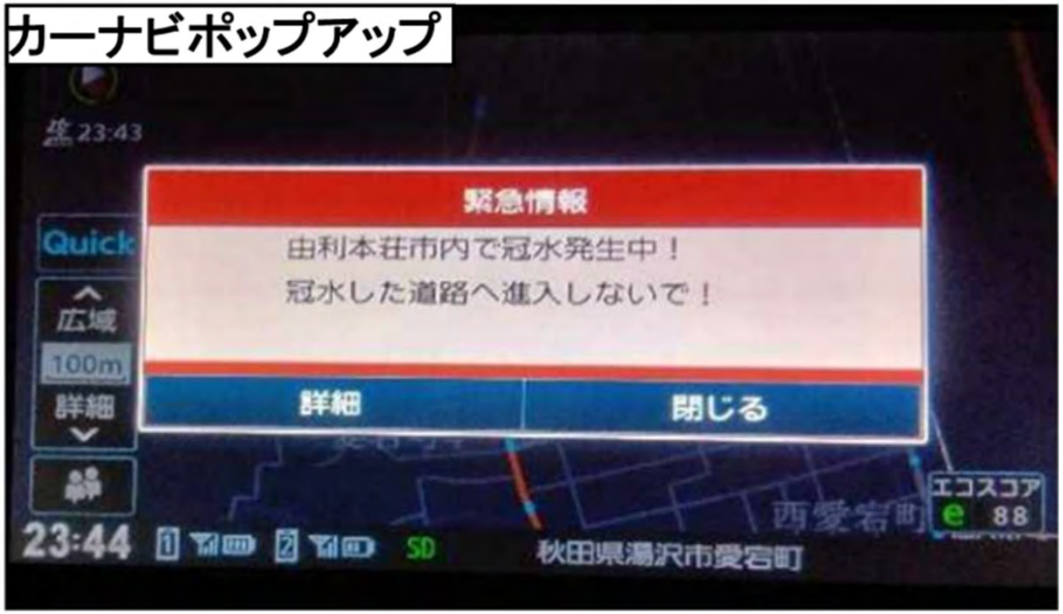
道路情報版による情報提供



バールーン遮断機による通行止め



カーナビポップアップ



▲実際にカーナビに表示された注意喚起情報

ご清聴ありがとうございました