

# 国土交通省の長寿命化に関する取り組みについて

平成26年9月3日

近畿地方整備局 道路部  
道路保全企画官 松田 好生

# 笹子トンネル (天井板落下) 事故の概要

- ・発生日時: 平成24年12月2日(日) 8:03頃
- ・発生場所: 中央自動車道(上り)笹子トンネル内 (延長4.4km、大月JCT～勝沼IC間)
- ・発生状況: 東坑口から約1.7km付近において、トンネル天井板が落下。車両3台が下敷き、うち2台が火災となり焼損。死者9名、負傷者2名。
- ・通行止め: 【上り線】大月JCT～一宮御坂IC 【下り線】大月JCT～勝沼IC  
(12月29日13時より、下り線を用いた対面通行で開通、2月下旬を目標に上下線各2車線通行を予定)

## ○事故原因(複合的な原因)

- ・アンカーボルトの接着不足
- ・風圧荷重が予想以上であった
- ・アンカーボルトの劣化
- ・12年間ボルトが未点検

## 【災害現場】 笹子トンネル(上り線)



## 【現場状況】



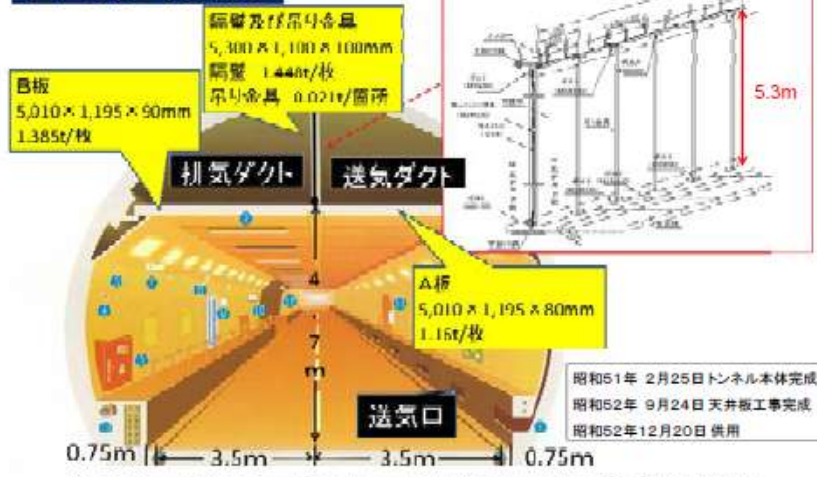
12/2 12:00撮影



12/3 3:30撮影

崩落板撤去状況

## ■笹子トンネル概要



昭和51年 2月25日トンネル本体完成  
 昭和52年 9月24日 天井板工事完成  
 昭和52年12月20日 供用

1 送気口	2 排気口	3 消火栓	4 火災検知器	5 水噴霧ノズル	6 トンネル照明
7 CCTV	8 拡声放送	9 非常電話	10 非常計器	11 避難経路	12 情報板

H24

○ 笹子トンネル天井板落下事故[H24.12.2]

3日後

○ トンネル内の道路附属物等の緊急点検実施[H24.12.7] :ジェットファン、照明等

○ 道路ストックの集中点検実施[H25.2~] :第三者被害防止の観点から安全性を確認

H25

メンテナンス元年

○ 道路法の改正[H25.6] :点検基準の法定化、国による修繕等代行制度創設

道路法 第42条

○ 定期点検に関する省令・告示 公布[H26.3.31] :5年に1回、近接目視による点検

施行令 第35条の2

○ 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言[H26.4.14]

○ 道路メンテナンス会議 設立[H26.4~] :地方公共団体の取組みに対する体制支援

○ 定期点検要領 通知[H26.6.25] :円滑な点検の実施のための具体的な点検方法等を提示

○ 定期点検に関する省令・告示 施行[H26.7.1] :5年に1回、近接目視による点検開始

H26

# 最後の警告ー今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ

## 静かに危機は進行している

高度成長期に一齐に建設された道路ストックが高齢化し、一齐に修繕や作り直しが発生する問題について、平成14年以降、当審議会は「今後適切な投資を行い修繕を行わなければ、近い将来大きな負担が生じる」と繰り返し警告してきた。

しかし、デフレが進行する社会情勢や財政事情を反映して、その後の社会の動きはこの警告に逆行するものとなっている。即ち、平成17年の道路関係四公団民営化に際しては高速道路の管理費が約30%削減され、平成21年の事業仕分けでは直轄国道の維持管理費を10~20%削減することが結論とされた。そして、社会全体がインフラのメンテナンスに関心を示さないまま、時間が過ぎていった。国民も、管理責任のある地方自治体の長も、まだ橋はずっとこのままであると思っているのだろうか。

この間にも、静かに危機は進行している。道路構造物の老朽化は進行を続け、日本の橋梁の70%を占める市町村が管理する橋梁では、通行止めや車両重量等の通行規制が約2,000箇所及び、その箇所数はこの5年間で2倍と増加し続けている。地方自治体の技術者の削減とあいまって点検すらままならないところも増えている。

今や、危機のレベルは高進し、危険水域に達している。ある日突然、橋が落ち、犠牲者が発生し、経済社会が大きな打撃を受ける...、そのような事態はいつ起こっても不思議ではないのである。我々は再度、より厳しい言い方で申し上げたい。「今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切らなければ、近い将来、橋梁の崩落など人命や社会システムに関わる致命的な事態を招くであろう」と。

## すでに警鐘は鳴らされている

平成24年12月、中央自動車道笹子トンネル上り線で天井板落下事故が発生、9人の尊い命が犠牲となり、長期にわたって通行止めとなった。老朽化時代が本格的に到来したことを告げる出来事である。この事故が発生した警鐘に耳を傾けなければならない。また昨今、道路以外の分野において、予算だけでなく、メンテナンスの組織・体制・技術力・企業風土など根源的な部分の変革が求められる事象が出現している。これらのことを明日の自らの地域に起こりうる危機として捉える英知が必要である。

2005年8月、米国ニューオーリンズを巨大ハリケーン「カトリナ」が襲い、甚大な被害の様子が世界に報道された。実はこの災害は早くから想定されていた。ニューオーリンズの巨大ハリケーンによる危険性は、何年も前から専門家によって政府に警告され、前年にも連邦緊急事態管理庁（FEMA）の災害研究で、その危険性は明確に指摘されていたのである。にもかかわらず投資は実行されず、死者1330人、被災世帯250万という巨大な被害を出している。「来るかもしれないし、すぐには来ないかもしれない」という不確実な状況の中で、現在の資源を将来の安全に投資する決断ができなかったこの例を反面教師としなければならない。

橋やトンネルも「壊れるかもしれないし、すぐには壊れないかもしれない」という感覚があるのではないだろうか。地方公共団体の長や行政も「まさか自分の任期中は...」という感覚はないだろうか。しかし、私たちは東日本大震災で経験したではないか。千年に一度だろうが、可能性のあることは必ず起こると。笹子トンネル事故で、すでに警鐘は鳴らされているのだ。

## 行動を起こす最後の機会は今

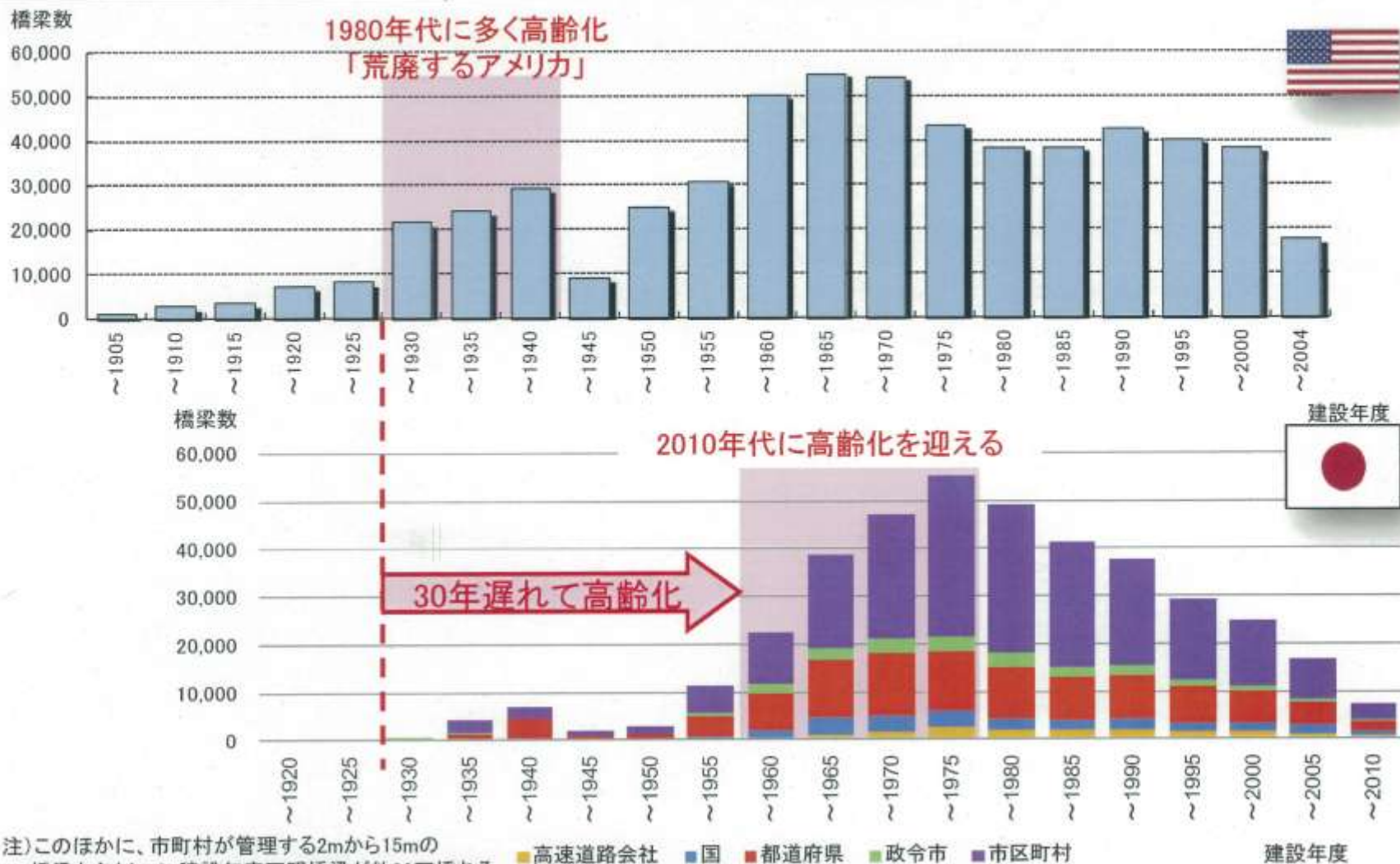
道路先進国の米国にはもう一つ学ぶべき教訓がある。1920年代から幹線道路網を整備した米国は、1980年代に入ると各地で橋や道路が壊れ使用不能になる「荒廃するアメリカ」といわれる事態に直面した。インフラ予算を削減し続けた結果である。連邦政府はその後急ピッチで予算を増やし改善に努めている。それらの改善された社会インフラは、その後の米国の発展を支え続けている。

笹子トンネル事故は、今が国土を維持し、国民の生活基盤を守るために行動を起こす最後の機会であると警鐘を鳴らしている。削減が続く予算と技術者の減少が限界点を越えたのちに、一齐に危機が表面化すればもはや対応は不可能となる。日本社会が置かれている状況は、1980年代の米国同様、危機が危険に、危険が崩壊に発展しかねないレベルまで達している。「笹子の警鐘」を確かな教訓とし、「荒廃するニッポン」が始まる前に、一刻も早く本格的なメンテナンス体制を構築しなければならない。

そのために国は、「道路管理者に対して厳しく点検を義務化」し、「産学官の予算・人材・技術のリソースをすべて投入する総力戦の体制を構築」し、「政治、報道機関、世論の理解と支持を得る努力」を実行するよう提言する。

いつの時代も軌道修正は簡単ではない。しかし、科学的知見に基づくこの提言の真意が、この国をリードする政治、マスコミ、経済界に届かず「危機感を共有」できなければ、国民の利益は確実に失われる。その責はすべての関係者が負わなければならない。

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



# 米国シルバークリッジの崩落事故

1967年のシルバークリッジ崩落事故後、1971年に全国橋梁点検規準 (NBIS) が制定され、2年に1回の点検が法定化

## [シルバークリッジの諸元]

完成年 : 1928年

形式 : アイバーチェーン吊橋

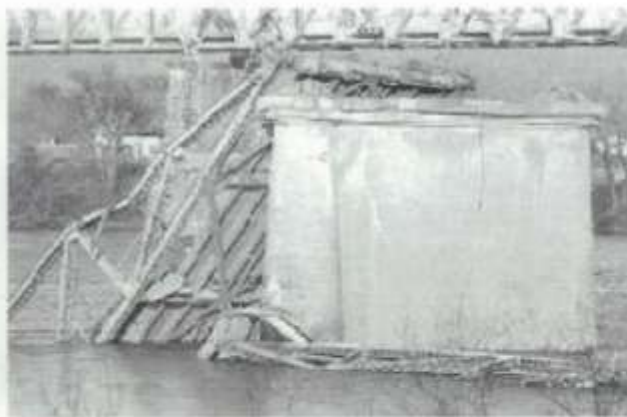
## [事故の概要]

発生日時 : 1967年12月15日

事故概要 : 橋の崩落と共に31台の車両がオハイオ川に落下し、46名が死亡



シルバークリッジ  
(オハイオ州:1928年完成)



ケーブルの疲労(破壊)により落橋  
(1967年12月)



シルバークリッジがある  
ウエスト・ヴァージニア州

# 未だ「荒廃」から抜け出せない米国

2005年12月28日に、建設後45年経過した州際道路上の跨道橋がコンクリート桁の鉄筋腐食が原因で崩壊した



I-70のあるペンシルバニア州

【I-70 コンクリート跨道橋崩壊の状況】



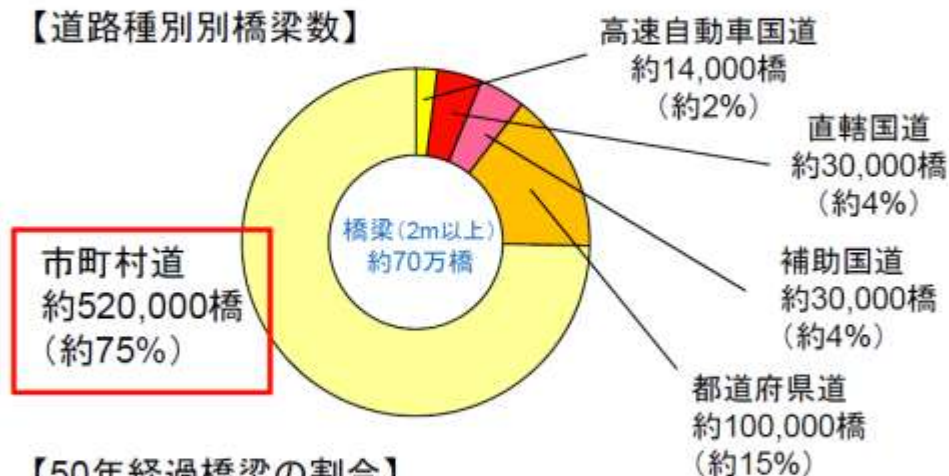
出典：(社)国際建設技術協会

# 老朽化の現状・老朽化対策の課題

全国約70万橋の橋梁のうち、7割以上となる約50万橋が市町村道にあり、建設後50年を経過した橋梁(2m以上)の割合は、10年後には43%と増加

緊急的に整備された箇所や水中部など立地環境の厳しい場所などの一部も構造物で老朽化による変状が顕在化し、地方公共団体管理橋梁では最近5年間で通行規制が2倍以上に増加

【道路種別別橋梁数】

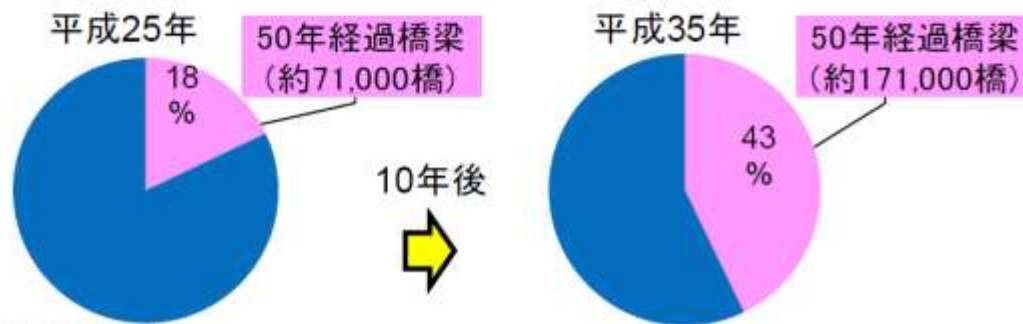


【重大な損傷の事例(橋梁)】



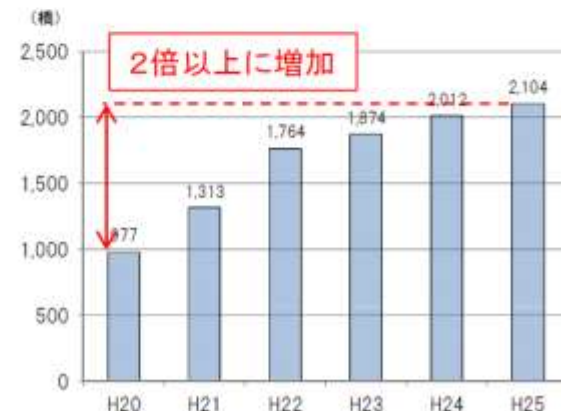
■見晴橋(市道 新山下第8号線)は、37歳で損傷を発見

【50年経過橋梁の割合】



※建設年度不明を除く  
※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約30万橋ある

【地方公共団体管理橋梁の通行規制等の推移(2m以上)】



※道路局調べ(H25.4)

※東日本大震災の被災地域は一部含まず 都道府県・政令市は、地方道路公社を含む



## 建設年度別 橋梁数

(橋)

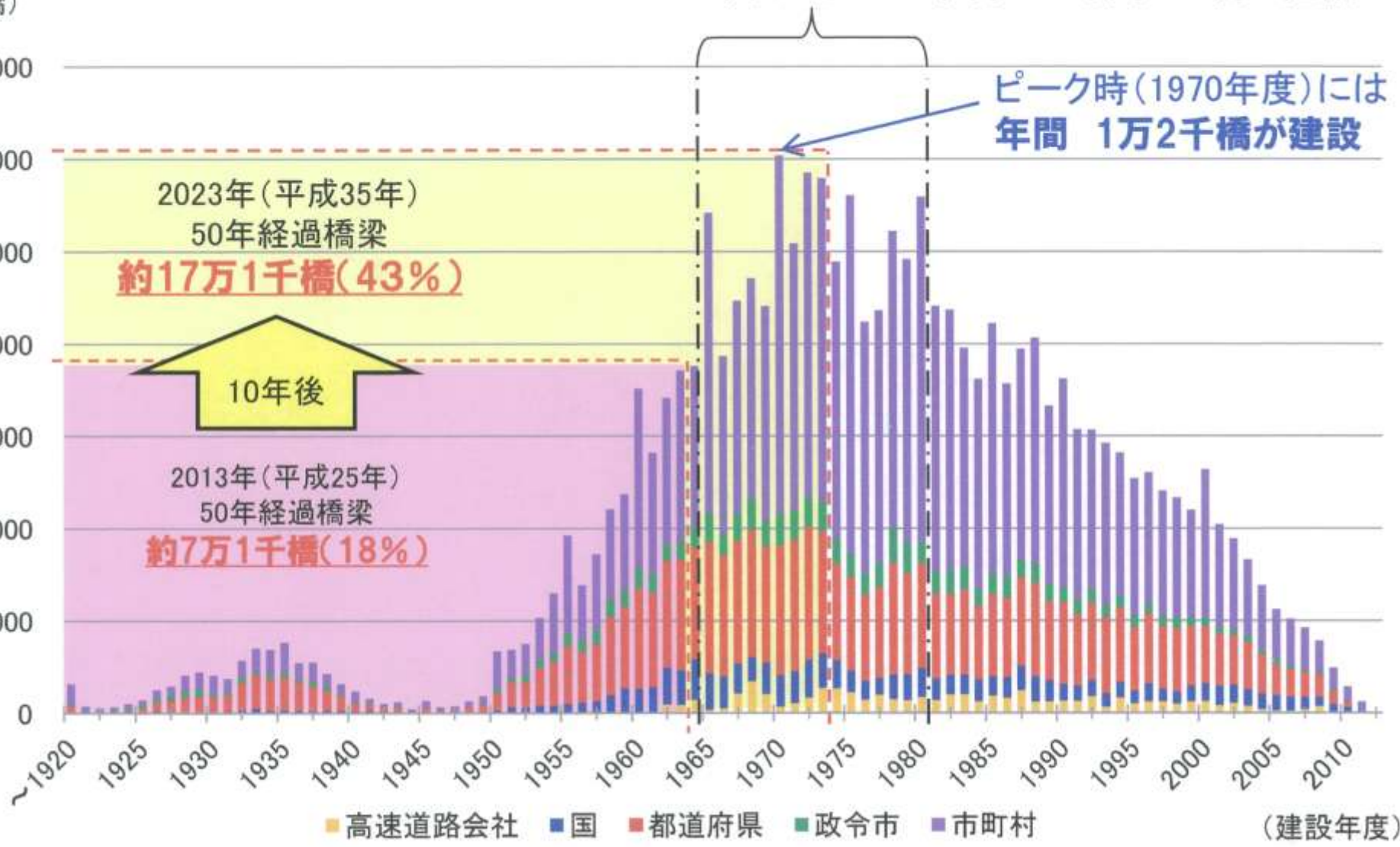
1960年代から1980年頃には年間1万橋が建設

ピーク時(1970年度)には  
年間 1万2千橋が建設

2023年(平成35年)  
50年経過橋梁  
**約17万1千橋(43%)**

10年後

2013年(平成25年)  
50年経過橋梁  
**約7万1千橋(18%)**



■ 高速道路会社 ■ 国 ■ 都道府県 ■ 政令市 ■ 市町村

(建設年度)

※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約30万橋ある

## 【1. 道路インフラを取り巻く現状】

### (1) 道路インフラの現状

- 全橋梁約70万橋のうち約50万橋が市町村道
- 一部の構造物で老朽化による変状が顕在化
- 地方公共団体管理橋梁では、最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加

### (2) 老朽化対策の課題

- 直轄維持修繕予算は最近10年間で2割減少
- 町の約5割、村の約7割で橋梁保全業務に携わっている土木技術者が存在しない
- 地方公共団体では、遠望目視による点検も多く点検の質に課題

### (3) 現状の総括(2つの根本的課題)

最低限のルール・基準が確立していない

メンテナンスサイクルを回す仕組みがない



## 【2. 国土交通省の取組みと目指すべき方向性】

### (1) メンテナンス元年の取組み

**本格的にメンテナンスサイクルを回すための取組みに着手**

#### ○道路法改正【H25.6】

- ・点検基準の法定化
- ・国による修繕等代行制度創設

#### ○インフラ長寿命化基本計画の策定【H25.11】

【インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議】  
⇒インフラ長寿命化計画（行動計画）の策定へ

### (2) 目指すべき方向性

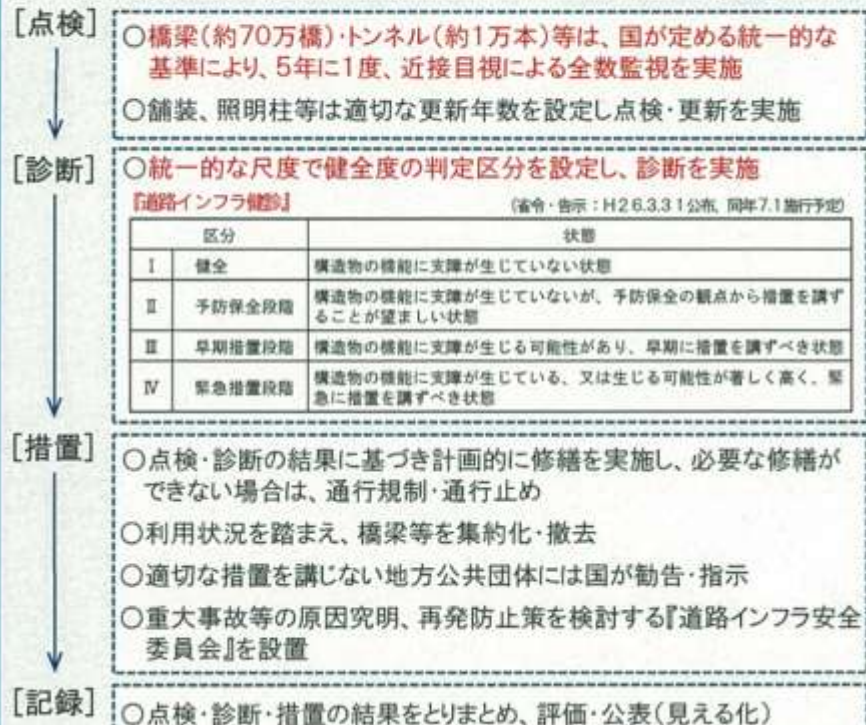
- ①メンテナンスサイクルを確定 ②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

**産学官のリソース(予算・人材・技術)を全て投入し、総力をあげて本格的なメンテナンスサイクルを始動【道路メンテナンス総力戦】**

## 【3. 具体的な取組み】

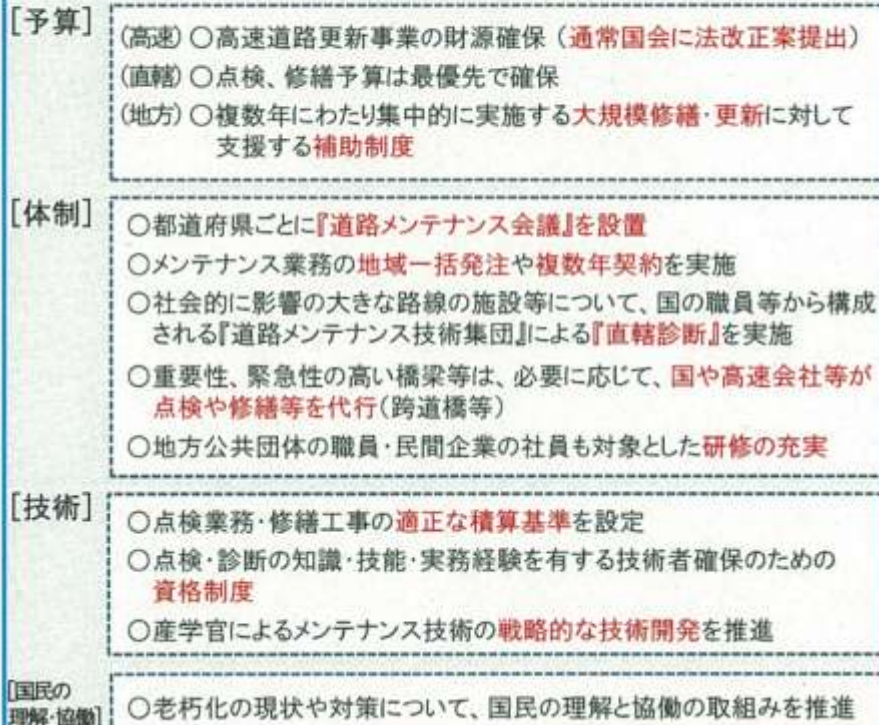
### (1) メンテナンスサイクルを確定(道路管理者の義務の明確化)

各道路管理者の責任で以下のメンテナンスサイクルを実施



### (2) メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

メンテナンスサイクルを持続的に回す以下の仕組みを構築



## <道路法>

### ■ 道路の維持又は修繕を定める。

第四十二条 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

2 道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、政令で定める。

3 前項の技術的基準は、道路の修繕を効率的に行うための点検に関する基準を含むものでなければならない。

## <道路法施行令>

### ■ 道路の維持又は修繕に関する技術的基準等を定める。

第三十五条の二 法第四十二条第二項の政令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 道路の構造、交通状況又は維持若しくは修繕の状況、道路の存する地域の地形、地質又は気象の状況その他の状況（次号において「道路構造等」という。）を勘案して、適切な時期に、道路の巡視を行い、及び清掃、除草、除雪その他の道路の機能を維持するために必要な措置を講ずること。
- 二 道路の点検は、トンネル、橋その他の道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物について、道路構造等を勘案して、適切な時期に、目視その他適切な方法により行うこと。
- 三 前号の点検その他の方法により道路の損傷、腐食その他の劣化その他の異状があることを把握したときは、道路の効率的な維持及び修繕が図られるよう、必要な措置を講ずること。

2 前項に規定するもののほか、道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、国土交通省令で定める。

## <維持管理に係る省令の規定>

### ■ 道路の維持又は修繕に関する技術的基準等

第四条の五の二 令第三十五条の二第二項の国土交通省令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの（以下この条において「トンネル等」という。）の点検は、トンネル等の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、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。
- 二 前号の点検を行つたときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。
- 三 第一号の点検及び前号の診断の結果並びにトンネル等について令第三十五条の二第一項第三号の措置を講じたときは、その内容を記録し、当該トンネル等が利用されている期間中は、これを保存すること。

# 健全性の診断結果の分類に関する告示

## ■ トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示等を定める。

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すること。

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。

# 定期点検基準(案)・要領(案)の対象

- 省令では、「トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの」について、近接目視により、五年に一回の頻度を基本として点検する旨、規定。
- 今回、省令に基づき点検する施設として、**道路トンネル、道路橋、シェッド・大型カルバート、横断歩道橋・門型標識**について、「定期点検基準(案)・要領(案)」を策定。

## 1. 道路トンネル

トンネル本体工及びトンネル内に設置されている附属物を取り付けるための金属類や、アンカー等(「道路トンネル」)。

## 2. 道路橋

支間2.0m以上の橋、高架の道路等(「道路橋」)。

## 3. シェッド、大型カルバート等

ロックシェッド、スノーシェッド、大型カルバート等(「シェッド、大型カルバート等」)において重要性を鑑み定期点検が必要なもの。

大型カルバートは、内空に2車線以上の道路を有する程度の規模のカルバートを想定。

## 4. 横断歩道橋

横断歩道橋

## 5. 門型標識等

大型の道路標識及び道路情報提供装置(「門型標識等」)。

門型標識等とは、門型式(オーバーヘッド式)の道路標識、道路情報提供装置(収集装置含む)を想定

## 定期点検要領(技術的助言)

- 道路橋定期点検要領 平成26年6月
- 道路トンネル定期点検要領 平成26年6月
- シェッド、大型カルバート等定期点検要領 平成26年6月
- 横断歩道橋定期点検要領 平成26年6月
- 門型標識等定期点検要領 平成26年6月

## 【国管理】定期点検要領

- 橋梁定期点検要領 平成26年6月
- 道路トンネル定期点検要領 平成26年6月
- シェッド、大型カルバート等定期点検要領 平成26年6月
- 歩道橋定期点検要領 平成26年6月
- 附属物(標識、照明施設等)点検要領 平成26年6月
- 舗装の調査要領(案) 平成25年2月
- 道路のり面工・土工構造物の調査要領(案) 平成25年2月



# 定期点検要領(技術的助言)の概要

市町村における円滑な点検の実施のため、主な変状の着目箇所、判定事例写真等を加えたものを定期点検要領としてとりまとめ

## 道路橋定期点検要領

平成26年6月  
国土交通省 道路局

コンクリート部材の損傷	④ひびわれ	3/4
判定区分 IV	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。 (緊急措置段階)	
	例	主桁の支点部近傍に顕著なひびわれが生じており、支承部としての機能も著しく低下している場合
	例	主部材に多数のひびわれが生じており、各所で内部鋼材の破断が生じていると考えられる場合
	例	主部材の受染など、その破壊が落橋に直接つながる部位で、顕著なひびわれが生じている場合
	例	下部工の梁や柱に顕著なひびわれが生じており、進展すると落橋する可能性も疑われる場合
備考	■ひびわれの原因や部材への影響が容易に判断できない場合には、詳細調査を行う必要がある。	

道路トンネル定期点検要領

シェッド、大型カルバート等  
定期点検要領

橋脚・歩道橋定期点検要領

門型橋脚等定期点検要領

平成26年6月  
国土交通省 道路局

# 点検表記録様式(その1)

赤字:5年間の点検計画での諸元の記入項目

## 点検表記録様式

橋梁名・所在地・管理者名等

橋梁名	路線名	所在地	起点側	緯度	43° 11' 02"	
			経度	141° 19' 28"		
〇〇橋 (フリガナ)マルマルバシ	国道〇号	〇〇県△△市□□地先				
管理者名	点検実施年月日	路下条件	代替路の有無	自専道or一般道	緊急輸送道路	占用物件(名称)
〇〇県△△土木事務所	2013.5.〇	市道	有	一般道	二次	水道管

部材単位の診断(各部材毎に最悪値を記入)

点検者 (株)〇〇コンサルタント

点検責任者 △△ □□

点検時に記録		措置後に記録					
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(写真番号、位置等が分かるように記載)	措置後の判定区分	変状の種類	措置及び判定実施年月日	
上部構造	主桁	II	腐食	写真1、主桁02	I	/	2014.8.〇
	横桁	II	腐食	写真1、横桁02	I	/	2014.8.〇
	床版	III	ひびわれ	写真2、床版01	II	ひびわれ	2014.8.〇
下部構造	I	/	/	/	/	/	
支承部	I	/	/	/	/	/	
その他	/	/	/	/	/	/	

道路橋毎の健全性の診断(判定区分 I~IV)

点検時に記録		措置後に記録	
(判定区分)	(所見等)	(再判定区分)	(再判定実施年月日)
III	部分的に床版の打ち替えが必要	II	2016.7.〇

全景写真(起点側、終点側を記載すること)

架設年次	橋長	幅員
1984年	107m	11.8m



※架設年次が不明の場合は「不明」と記入する。



表紙

状況写真(損傷状況)

- 部材単位の判定区分がⅡ、Ⅲ又はⅣの場合には、直接関連する不具合の写真に記載のこと。
- 写真は、不具合の程度が分かるように添付すること。

起点

終点

<p>写真1</p>  <p>主桁02、横桁02</p> <p>上部構造(主桁、横桁)【判定区分: Ⅱ】</p>	<p>写真2</p>  <p>床版01</p> <p>上部構造(床版)【判定区分: Ⅲ】</p>
<p>支承部【判定区分: 】</p>	<p>下部構造【判定区分: 】</p>

# 【国管理】定期点検要領の概要

## 橋梁定期点検要領

平成26年6月

国土交通省 道路局 国道・防災課

目次	
1. 適用の範囲	1
2. 定期点検の目的	2
3. 定期点検の頻度	5
4. 定期点検計画	7
4. 1 点検計画の目的	7
4. 2 点検の項目及び方法	8
4. 3 点検体制	14
4. 4 安全対策	16
5. 損傷状況の把握	17
5. 1 損傷状況の把握	17
5. 2 損傷程度の評価	18
6. 対策区分の判定	19
6. 1 判定区分	19
6. 2 補修等の必要性の判定	23
6. 3 緊急対応の必要性の判定	23
6. 4 維持工事で対応する必要性の判定	23
6. 5 詳細調査の必要性の判定	24
7. 健全性の診断	25
7. 1 部材単位の診断	25
7. 2 道路橋毎の診断	26
8. 定期点検結果の記録	27
点検調書	28
付録－1 損傷評価基準	
付録－2 対策区分判定要領	
付録－3 定期点検結果の記入要領	

本要領は、道路法の道路における橋長2.0m 以上の橋、高架の道路等(以下「道路橋」という。)のうち、国土交通省及び内閣府沖縄総合事務局が管理する道路橋の定期点検に適用する。

## 付録—3 定期点検結果の記入要領

### 1. 点検結果の記入要領

1)	点検調書（その1）	橋梁の諸元と総合検査結果	1
2)	点検調書（その2）	径間別一般図	1
3)	点検調書（その3）	現地状況写真	1
4)	点検調書（その4）	要素番号図及び部材番号図	1
5)	点検調書（その5）	損傷図	3
6)	点検調書（その6）	損傷写真	4
7)	点検調書（その7）	損傷程度の評価記入表（主要部材）	4
8)	点検調書（その8）	損傷程度の評価記入表 （点検調書（その7）に記載以外の部材）	5
9)	点検調書（その9）	損傷程度の評価結果総括	5
10)	点検調書（その10）	対策区分判定結果（主要部材）	6
11)	点検調書（その11）	対策区分判定結果 （点検調書（その10）に記載以外の部材）	8
付表—3. 1	構造形式一覧		9
付表—3. 2	各部材の名称と記号		12
付図—3. 1	部材の名称		14
付図—3. 2	要素番号例		27
付図—3. 3	部材番号例		31

# 点検表記録様式(その1)

## 点検調査(その1) 橋梁の諸元と総合検査結果

起点側	緯度	-----	終点側	緯度	-----	橋梁ID	9
	経度	-----		経度	-----		

フリガナ 橋梁名				路線名	-			管轄	近畿地方整備局	橋梁コード		
所在地	自				距離標	自				調書更新年月日	2015年02月05日	
	至					至					最新点検年月日	2014年12月10日

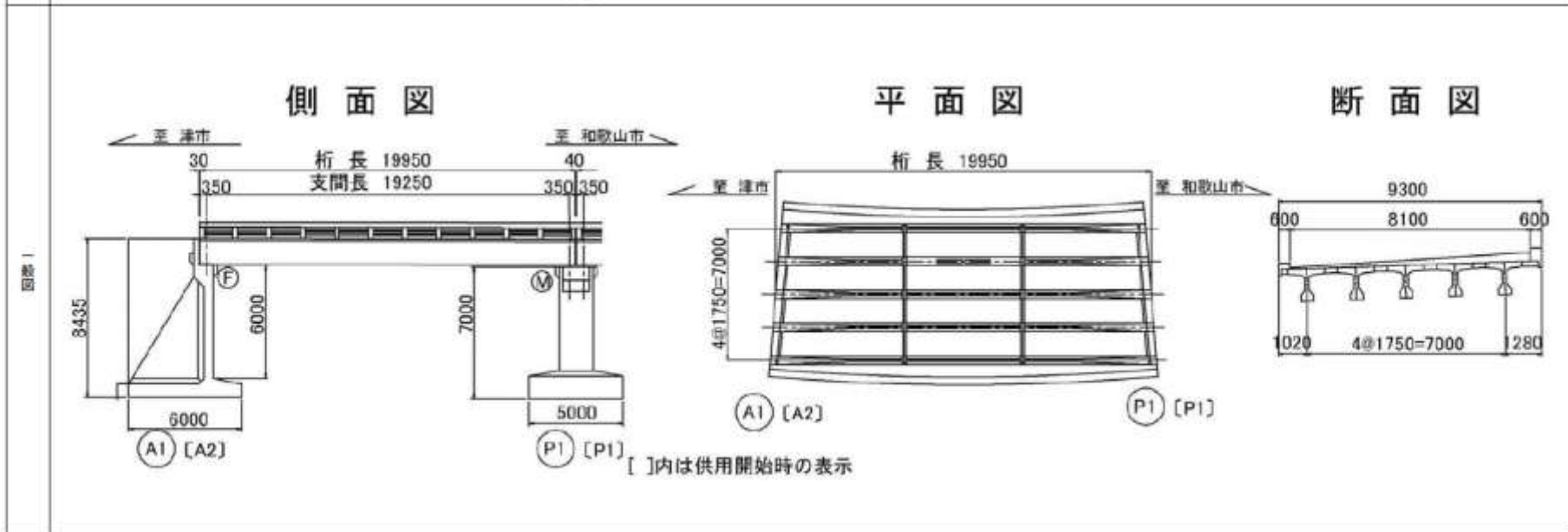
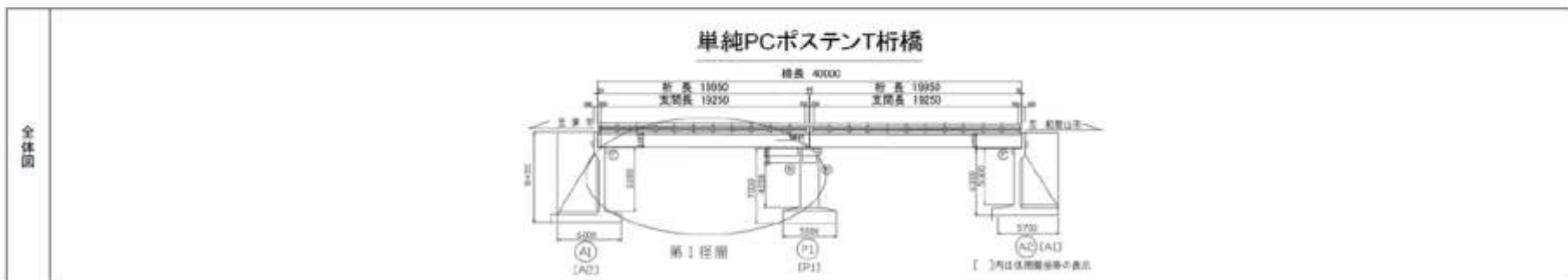
供用開始日	1971年04月01日	橋長	40.00m	活荷重・等級	TL-201等橋			適用示方書	昭和39年・鉄筋コンクリート道路橋設計示方書					調査年	2010年		
上部構造形式	1径間単純PCポステンT桁橋2連			幅員	全幅員	9.30m	地覆幅	歩道幅	車道幅・車線	車道幅・車線	歩道幅	地覆幅	中央帯	中央分帯	交通条件	交通量	16,677台
					有効幅員	8.10m	0.60m	0.00m	3.25m	1	3.25m	1	0.00m	0.60m		0.00m	0.00m
下部構造形式	控え壁式橋台2基、T型橋脚(RC)			備考	2014年：点検方法 橋梁点検車(BI-400)											大型混入率	6.5%
基礎形式	直柱基礎3基															荷重制限	20tf

健全度 (橋単位)	II
--------------	----

総合検査結果

本橋は1971年の竣工後、42年が経過した単純PCポステンT桁橋2連である。  
前回の定期点検は2008年度で、対策区分Cに該当する損傷として、梁部の剥離・鉄筋露出が、対策区分Sに該当する損傷として、主桁の漏水・遊離石灰が報告されている。  
今回点検の主な損傷は以下のとおり。  
(1)対策区分判定結果 ( ) : 対策工法案  
【C1】予防保全の観点から、速やかに補修等を行う必要がある損傷  
○主桁：剥離・鉄筋露出[1.2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、うき[1.2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、補修・補強材の損傷[1.2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、○横桁：剥離・鉄筋露出[1.2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、漏水・遊離石灰[2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、うき[1.2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、補修・補強材の損傷[1.2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、○床版：剥離・鉄筋露出[2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、漏水・遊離石灰[2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、うき[1径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、補修・補強材の損傷[2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、○梁部：剥離・鉄筋露出[1径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、うき[1径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、○落橋防止システム：ひびわれ[2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、剥離・鉄筋露出[1径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、うき[1径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、○PC定着部：剥離・鉄筋露出[2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)、定着部の異常[2径間] (断面修復 (防錆処理含)、電気防食)。  
【C2】橋梁構造の安全性の観点から、速やかに補修等を行う必要がある損傷  
特になし  
【S1】詳細調査の必要がある損傷  
○橋脚その他：洗脚[1径間] (詳細調査、洗脚調査)  
【S2】追跡調査の必要がある損傷  
特になし  
【B】状況に応じて補修を行う必要がある損傷  
○主桁：漏水・遊離石灰[2径間]、床版：床版ひびわれ[1.2径間]、補修・補強材の損傷[1径間]、○柱部・壁部：補修・補強材の損傷[1径間]、○梁部：ひびわれ[1径間]、○胸壁：漏水・遊離石灰[A1、A2]、○壁壁：ひびわれ[A1]、剥離・鉄筋露出[A1]、うき[A1]、その他(落書き)[A1]、○支承本体：その他(接触面摩耗)[1.2径間]、変色・劣化[1.2径間]、○音程モルタル：変形・欠損[1径間]、○落橋防止システム：ひびわれ[1径間]、漏水・遊離石灰[1径間]、○地覆：漏水・遊離石灰[1.2径間]、変形・欠損[1径間]、補修・補強材の損傷[1.2径間]、○伸縮装置：その他(後打ちコンクリートのひび割れ)[1径間]、土砂詰り[2径間]、○排水管：腐食[1径間]、防食機能の劣化[1.2径間]、○塗染物：その他(カバー未施工)[2径間]  
【M】維持工事で対応の必要がある損傷  
特になし  
(2)特記事項  
前回対策区分Cは未補修である。また、S1については未対策である。  
対策区分C1は塩害の再損傷であり、耐久性を確保する上で速やかに補修等を行う必要がある。補修方法等の選定に当たっては、十分な調査・検討が必要であり、有識者等に助言を求めることが望まれる。  
なお、伸縮装置の止水材の劣化が見られるので、補修の際には、止水材あるいは伸縮装置の取替を併せ行うのが望まれる。  
対策区分S1：橋脚周辺の洗脚状況を調査し、対策(河床掘削)の実施の要否を判断するのが望ましい。  
対策区分S1については、調査結果を踏まえて部材の対策区分及び健全度を再判定する必要がある。なお、この点を除いて、現状の損傷状況に対する健全度(橋単位)はIIと考えられる。

点検調書(その2) 径間別一般図		径間番号	I		起点側	緯度	経度	終点側	緯度	経度	橋梁ID
フリガナ 橋梁名	路線名				管轄	近畿地方整備局			橋梁コード		
所在地 自 至	距離標 自 至			紀南河川国道事務所		調査更新年月日		2015年01月27日			
						最新点検年月日		2014年12月10日			





# 点検表記録様式(その3)

点検調書 (その3) 現地状況写真		径間番号	1	起点側	08	終点側	橋梁ID	
-------------------	--	------	---	-----	----	-----	------	--

フリガナ 橋梁名		路線名	-	管轄	近畿地方整備局	橋梁コード	
所在地	自	距離標	自		紀南河川国道事務所	調書更新年月日	2015年01月27日
	至		至			最新点検年月日	2014年12月10日

現地状況写真	写真番号	1	撮影年月日	2014. 11. 07	写真番号	2	撮影年月日	2014. 11. 07
	径間番号	1	メモ		径間番号	1	メモ	
	写真説明	橋梁側面全景		右が起点	写真説明	側面		右が起点
								
写真番号	3	撮影年月日	2014. 11. 07	写真番号	4	撮影年月日	2014. 11. 07	
径間番号	1	メモ		径間番号	1	メモ		
写真説明	桁下		手前が起点	写真説明	A1橋台			
								

点検調書(その4) 要素番号図及び部材番号図	径間番号	1
------------------------	------	---

起点側	1	終点側		橋梁ID	28
	28				

フリガナ 橋梁名			路線名			管轄	近畿地方整備局	橋梁コード		
所在地	自		距離標	自			紀南河川国道事務所	調書更新年月日	2015年01月27日	
	至			至				最新点検年月日	2014年12月10日	

要素番号図及び部材番号図

要素番号図：主桁 (Mg) 【要素番号図】 要素番号図：横桁 (Cr)

0101	0102	0103
0201	0202	0203
0301	0302	0303
0401	0402	0403
0501	0502	0503

(AI) (PI) (AI) (PI)

0101		
0201	0202	0203
0301	0302	0303
0401	0402	0403
0501	0502	0503
0601		

(AI) (PI)

要素番号図：床版 (Ds)

0101		
0201	0202	0203
0301	0302	0303
0401	0402	0403
0501	0502	0503
0601		

(AI) (PI)

要素番号図：支承本体 (Bh), 沓座モルタル (Bm)

0101			0102
0201			0202
0301			0302
0401			0402
0501			0502

(AI) (PI)

要素番号図：橋台 (Ap, Ac, Aw, Ax)  
橋脚 (Pw, Pb, Px)、フーチング (Ff)

(AI) (PI)

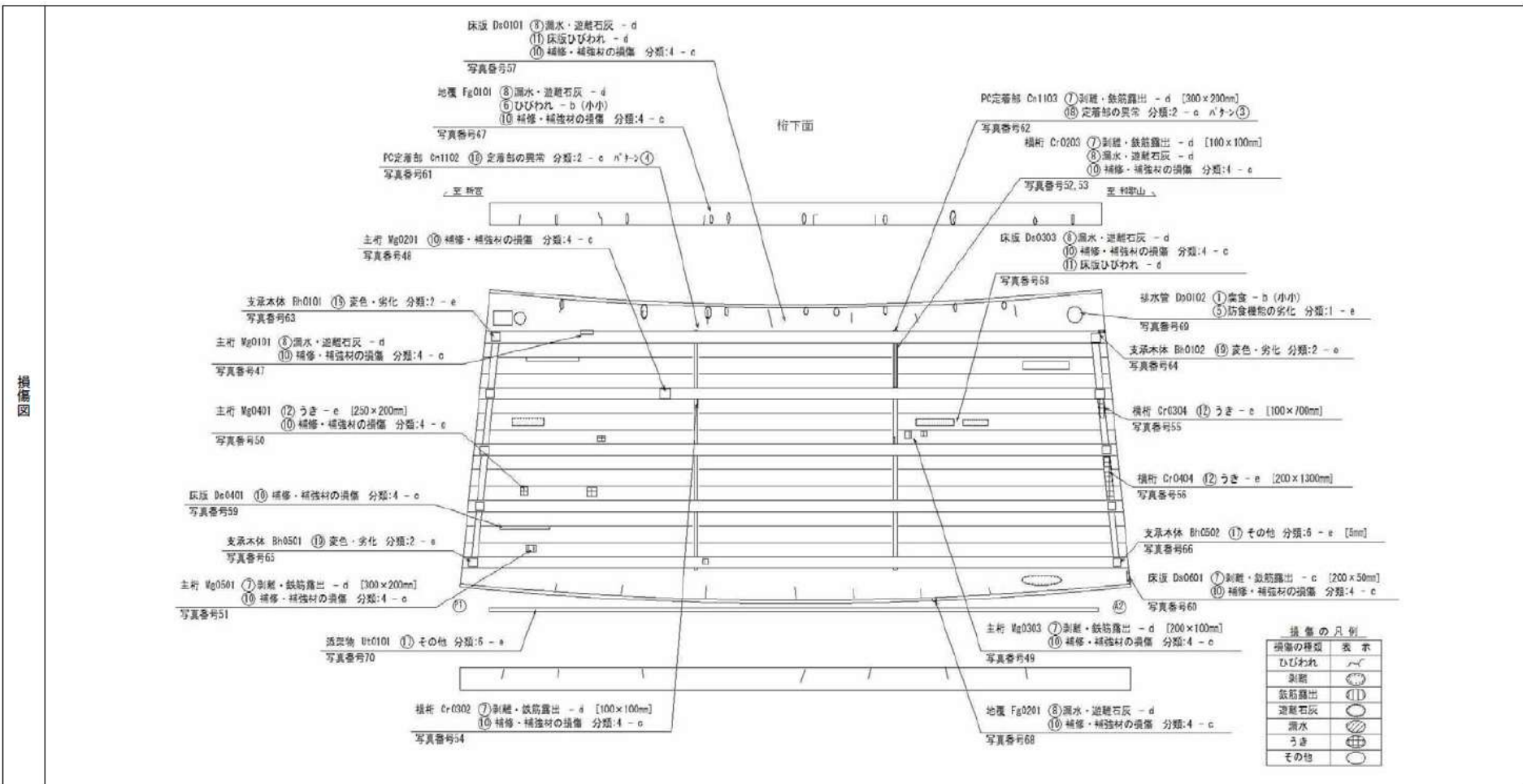
要素番号図：落橋防止システム (Sf)

0101			0102		

(AI) (PI)


# 点検表記録様式(その5)

点検調書 (その5) 損傷図		径間番号	2	起点側	終点側	橋梁ID	3
フリガナ 橋梁名		路線名	-	管轄	近畿地方整備局	橋梁コード	
所在地	自	距離標	自		紀南河川国道事務所	調査更新年月日	2015年01月27日
	至		至			最新点検年月日	2014年12月10日



# 点検表記録様式(その6)

点検調書(その6) 損傷写真		径間番号	1		起点側		終点側		橋梁ID	3	
フリガナ 橋梁名					路線名	-		管轄	近畿地方整備局	橋梁コード	
所在地	自					距離標	自				
	至						至				
									調査更新年月日	2015年01月27日	
									最新点検年月日	2014年12月10日	

写真番号	5	径間番号	1	撮影年月日	2014.11.07	写真番号	6	径間番号	1	撮影年月日	2014.11.07
部材名	主桁	要素番号	0403	メモ		部材名	主桁	要素番号	0501	メモ	
損傷の種類	剥離・鉄筋露出	損傷程度	d	起点方向: → 250×150mm		損傷の種類	うき	損傷程度	e	【新規損傷】 起点方向: → 200×1000mm	
			<p>【その他の損傷】 ⑩補修・補強材の損傷-4-c</p> <p>【前回 (H20) 点検損傷程度】 ⑦剥離・鉄筋露出-d (150×150mm)</p> <p>⑩コンクリート補強材の損傷-4-c</p> <p>【前回との比較】 進行なし</p>						<p>【新規損傷】 起点方向: → 200×1000mm</p>		
写真番号	7	径間番号	1	撮影年月日	2014.11.07	写真番号	8	径間番号	1	撮影年月日	2014.11.07
部材名	主桁	要素番号	0502	メモ		部材名	主桁	要素番号	0502	メモ	
損傷の種類	補修・補強材の損傷	損傷程度	e	起点方向: → 表面に錆跡		損傷の種類	うき	損傷程度	e	【新規損傷】 起点方向: → 300×600mm	
			<p>【前回 (H20) 点検損傷程度】 ⑩コンクリート補強材の損傷-4-c (表面に錆跡)</p> <p>【前回との比較】 進行なし</p>						<p>【その他の損傷】 ⑩補修・補強材の損傷-4-c</p> <p>【黒板表記誤り】 損傷名称の剥離・鉄筋露出 ⇒ ⑩うき</p>		

損傷写真

# 点検表記録様式(その7)

点検調書(その7) 損傷程度の評価記入表 (主要部材)	径間番号	1	起点側	.....	終点側	.....	橋梁ID	.....
--------------------------------	------	---	-----	-------	-----	-------	------	-------

フリガナ 橋梁名	.....		路線名	-		管轄	近畿地方整備局	橋梁コード	.....
所在地	自	.....	距離標	自	.....		紀南河川国道事務所	調査更新年月日	2015年01月27日
	至	.....		至	.....		.....	最新点検年月日	2014年12月10日

工種	材料	部材種別			損傷程度			損傷パターン	損傷の種類	分類
		名称	記号	要素番号	損傷程度の評価	定量的に取得した値	単位			
S	C	主桁	Mg	0101	c				補修・補強材の損傷	(4)
S	C	主桁	Mg	0201	d	面積:100×100	mm		剥離・鉄筋露出	
S	C	主桁	Mg	0203	d	面積:50×100	mm		剥離・鉄筋露出	
S	C	主桁	Mg	0203	c				補修・補強材の損傷	(4)
S	C	主桁	Mg	0203	e	面積:150×150	mm		うき	
S	C	主桁	Mg	0301	d				剥離・鉄筋露出	
S	C	主桁	Mg	0301	e	面積:200×900	mm		うき	
S	C	主桁	Mg	0302	d	面積:200×200	mm		剥離・鉄筋露出	
S	C	主桁	Mg	0303	e	面積:300×200	mm		うき	
S	C	主桁	Mg	0401	d	面積:250×50	mm		剥離・鉄筋露出	
S	C	主桁	Mg	0403	d	面積:250×150	mm		剥離・鉄筋露出	
S	C	主桁	Mg	0403	c				補修・補強材の損傷	(4)
S	C	主桁	Mg	0403	e	面積:150×200	mm		うき	
S	C	主桁	Mg	0501	e	面積:200×1000	mm		うき	
S	C	主桁	Mg	0502	e				補修・補強材の損傷	(4)
S	C	主桁	Mg	0502	e	面積:300×600	mm		うき	
S	C	主桁	Mg	0503	c				補修・補強材の損傷	(4)
S	C	主桁	Mg	0503	e	面積:200×600	mm		うき	
S	C	横桁	Cr	0201	c	面積:100×1300	mm		剥離・鉄筋露出	
S	C	横桁	Cr	0201	c				補修・補強材の損傷	(4)
S	C	横桁	Cr	0203	e	面積:300×200	mm		うき	
S	C	横桁	Cr	0302	c				補修・補強材の損傷	(4)
S	C	横桁	Cr	0302	e	面積:300×200	mm		うき	
S	C	横桁	Cr	0303	e	面積:100×50	mm		うき	
S	C	横桁	Cr	0401	e	面積:100×1300	mm		うき	
S	C	横桁	Cr	0501	c				補修・補強材の損傷	(4)

# 点検表記録様式(その8)

点検調書(その8) 損傷程度の評価記入表 (点検調書(その7)に記載以外の部材)	径間番号	1
---	------	---

起点側	終点側	橋梁ID	3
-----	-----	------	---

フリガナ 橋梁名	路線名		-	管轄	近畿地方整備局	橋梁コード	
所在地	自	距離標	自	管轄	紀南河川国道事務所	調査更新年月日	2015年01月27日
	至		至			最新点検年月日	2014年12月10日

工種	材料	部材種別			損傷程度			損傷パターン	損傷の種類	分類
		名称	記号	要素番号	損傷程度の評価	定量的に取得した値	単位			
B	X	支承本体	Bh	0101	e	浮き上がり量:5	mm		その他	(6)
B	X	支承本体	Bh	0102	e				変色・劣化	(2)
B	X	支承本体	Bh	0201	e				変色・劣化	(2)
B	X	支承本体	Bh	0202	e				変色・劣化	(2)
B	X	支承本体	Bh	0301	e				変色・劣化	(2)
B	X	支承本体	Bh	0302	e				変色・劣化	(2)
B	X	支承本体	Bh	0401	e				変色・劣化	(2)
B	X	支承本体	Bh	0402	e				変色・劣化	(2)
B	X	支承本体	Bh	0501	e				変色・劣化	(2)
B	X	支承本体	Bh	0502	e				変色・劣化	(2)
B	C	落橋防止システム	Sf	0101	d	幅:0.2	mm		ひびわれ	
B	C	落橋防止システム	Sf	0102	d	幅:0.3	mm		ひびわれ	
B	C	落橋防止システム	Sf	0102	e				剥離・鉄筋露出	
B	C	落橋防止システム	Sf	0102	d				漏水・遊離石灰	
B	C	落橋防止システム	Sf	0102	e	面積:700×1200	mm		うき	
B	C	沓座モルタル	Bm	0101	c				変形・欠損	
B	C	沓座モルタル	Bm	0501	c				変形・欠損	
R	C	地覆	Fg	0101	b	幅:0.1	mm		ひびわれ	
R	C	地覆	Fg	0101	d				漏水・遊離石灰	
R	C	地覆	Fg	0101	c				補修・補強材の損傷	(4)
R	C	地覆	Fg	0101	c	面積:100×100	mm		変形・欠損	
R	C	地覆	Fg	0201	b	幅:0.1	mm		ひびわれ	
R	C	地覆	Fg	0201	d				漏水・遊離石灰	
R	C	地覆	Fg	0201	c				補修・補強材の損傷	(4)
R	S	伸縮装置	Ej	0101	e				その他	(6)
R	S	伸縮装置	Ej	0102	e				その他	(6)

# 点検表記録様式(その9)

点検調書(その9) 損傷程度の評価結果総括	径間番号	1	起点側	8	終点側	橋梁ID	
-----------------------	------	---	-----	---	-----	------	--

フリガナ 橋梁名		路線名	-	管轄	近畿地方整備局	橋梁コード	0
所在地	自	距離標	自		紀南河川国道事務所	調書更新年月日	2015年01月27日
	至		至			最新点検年月日	2014年12月10日

工種	材料	部材種別			今回定期点検	点検日	2014年12月10日	前回定期点検	点検日	2008年09月16日
		名称	記号	部材番号	損傷の種類(程度)			損傷の種類(程度)		
S	C	主桁	Mg	01	補修・補強材の損傷(c)			コンクリート補強材の損傷(c)		
S	C	主桁	Mg	02	剥離・鉄筋露出(d), 補修・補強材の損傷(c), うき(e)			コンクリート補強材の損傷(c)		
S	C	主桁	Mg	03	剥離・鉄筋露出(d), うき(e)			剥離・鉄筋露出(d), コンクリート補強材の損傷(c), うき(e)		
S	C	主桁	Mg	04	剥離・鉄筋露出(d), 補修・補強材の損傷(c), うき(e)			剥離・鉄筋露出(d), コンクリート補強材の損傷(c), うき(e)		
S	C	主桁	Mg	05	補修・補強材の損傷(e), うき(e)			コンクリート補強材の損傷(c), うき(e)		
S	C	横桁	Cr	01	剥離・鉄筋露出(c), 補修・補強材の損傷(c), うき(e)			剥離・鉄筋露出(c), コンクリート補強材の損傷(c), うき(e)		
S	C	横桁	Cr	02	補修・補強材の損傷(c), うき(e)			コンクリート補強材の損傷(c)		
S	C	横桁	Cr	03	うき(e)			コンクリート補強材の損傷(c)		
S	C	床版	Ds	00	補修・補強材の損傷(c), 床版ひびわれ(d), うき(e)			漏水・遊離石灰(d), コンクリート補強材の損傷(c), 床版ひびわれ(b)		
P	C	柱部・壁部	Pw	02	補修・補強材の損傷(c)			コンクリート補強材の損傷(c)		
P	C	梁部	Pb	02	ひびわれ(b), 剥離・鉄筋露出(d), うき(e)			剥離・鉄筋露出(d)		
P	C	橋脚その他	Px	02	洗掘(e)					
A	C	胸壁	Ap	01	ひびわれ(a), 漏水・遊離石灰(d)			ひびわれ(b), 漏水・遊離石灰(d)		
A	C	堅壁	Ac	01	ひびわれ(d), 剥離・鉄筋露出(d), うき(e), その他(e)			ひびわれ(d), 剥離・鉄筋露出(d), うき(e)		
B	X	支承本体	Bh	00	その他(e), 変色・劣化(e)			その他(e), 変色・劣化(e)		
B	C	落橋防止システム	Sf	00	ひびわれ(d), 剥離・鉄筋露出(e), 漏水・遊離石灰(d), うき(e)			ひびわれ(b), 剥離・鉄筋露出(e), 漏水・遊離石灰(d), うき(e)		
B	C	沓座モルタル	Bm	00	変形・欠損(c)			変形・欠損(c)		
R	C	地覆	Fg	00	ひびわれ(b), 漏水・遊離石灰(d), 補修・補強材の損傷(c), 変形・欠損(c)			ひびわれ(b), 漏水・遊離石灰(d), 変形・欠損(c)		
R	S	伸縮装置	Ej	00	その他(e)			その他(e)		
D	S	排水管	Dp	00	腐食(b), 防食機能の劣化(e)			腐食(b), 防食機能の劣化(e)		

# 点検表記録様式(その10)

点検調書(その10) 対策区分判定結果 (主要部材)	径間番号	1	起点側	終点側	橋梁ID
-------------------------------	------	---	-----	-----	------

フリガナ 橋梁名	路線名			-	管轄	近畿地方整備局	橋梁コード	
所在地	自	距離標		自		紀南河川国道事務所	調査更新年月日	2015年02月05日
	至			至			最新点検年月日	2014年12月10日

工程	材料	部材種別			損傷の程度		対策区分								原因		健全度 (部材単位)	所見	
		名称	記号	部材番号	最大	最小	補修等の必要性			維持工事で 対応する必要性	緊急対応の必要性		詳細調査の必要性		確定	推定			
							区分B の損傷	区分Cの損傷			区分M の損傷	区分Eの損傷		区分Sの損傷					
								区分C1 の損傷	区分C2 の損傷			更新	区分E1 の損傷	更新					区分E2 の損傷
S	C	主桁	Mg	01	c	c	補修・補強材の損傷										②塩害	II	損傷原因は塩害である。耐久性を確保する上で、速やかに補修対策(断面修復,電気防食等)を実施する必要がある。(径間-1)
S	C	主桁	Mg	02	d	d	剥離・鉄筋露出										②塩害	II	損傷原因は塩害である。耐久性を確保する上で、速やかに補修対策(断面修復,電気防食等)を実施する必要がある。(径間-1,写真-1参照)
S	C	主桁	Mg	02	c	c	補修・補強材の損傷										②塩害	II	損傷原因は塩害である。耐久性を確保する上で、速やかに補修対策(断面修復,電気防食等)を実施する必要がある。(径間-1,写真-1参照)
S	C	主桁	Mg	02	e	e	うき										②塩害	II	損傷原因は塩害である。耐久性を確保する上で、速やかに補修対策(断面修復,電気防食等)を実施する必要がある。(径間-1)
S	C	主桁	Mg	03	d	d	剥離・鉄筋露出										②塩害	II	損傷原因は塩害である。耐久性を確保する上で、速やかに補修対策(断面修復,電気防食等)を実施する必要がある。(径間-1,写真-3参照)
S	C	主桁	Mg	03	e	e	うき										②塩害	II	損傷原因は塩害である。耐久性を確保する上で、速やかに補修対策(断面修復,電気防食等)を実施する必要がある。(径間-1,写真-2参照)
S	C	主桁	Mg	04	d	d	剥離・鉄筋露出										②塩害	II	損傷原因は塩害である。耐久性を確保する上で、速やかに補修対策(断面修復,電気防食等)を実施する必要がある。(径間-1,写真-5参照)

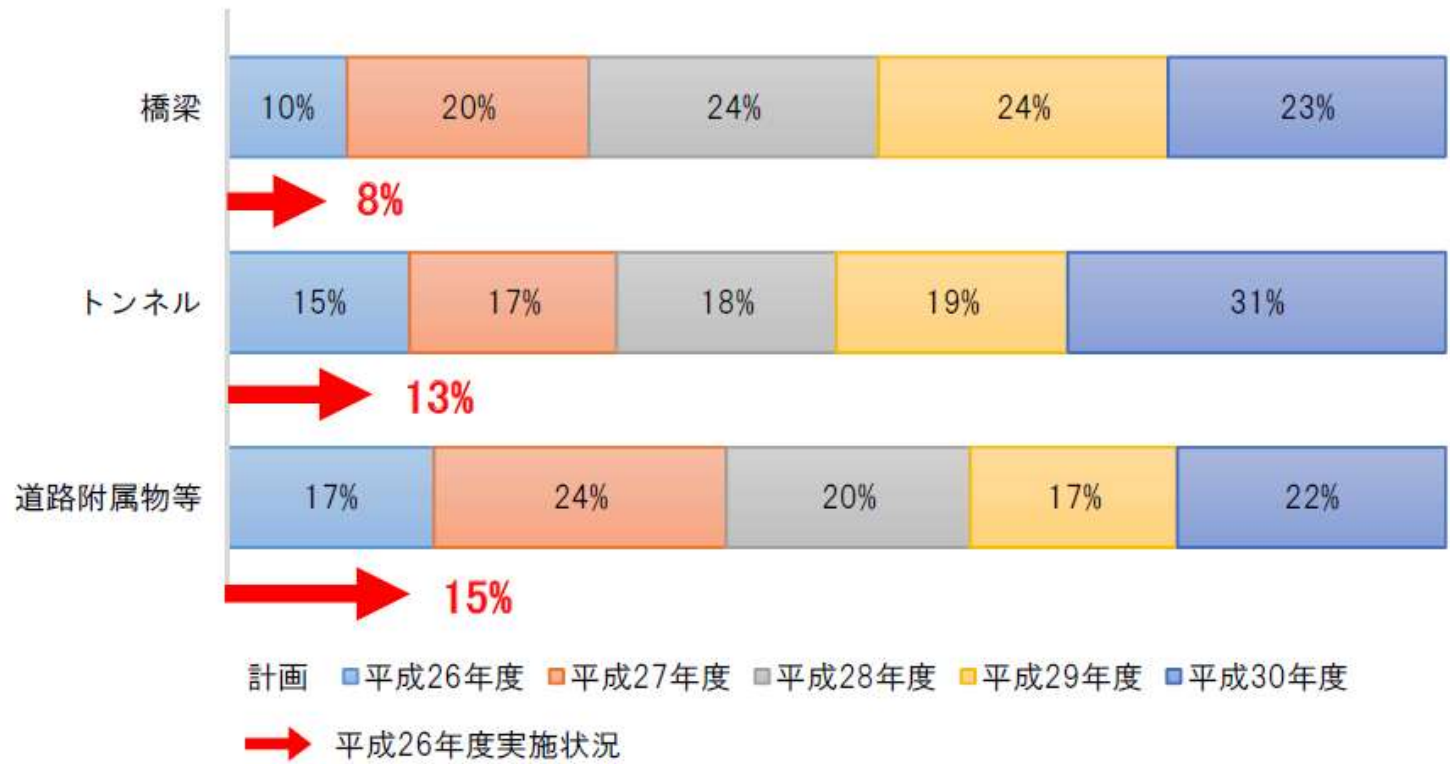


# 点検表記録様式(その11)

点検調書(その11) 対策区分判定結果 (点検調書(その10)に記載以外の損傷)		径間番号	1		起点側	.....28	終点側	.....J	橋梁ID			
フリガナ 橋梁名				路線名	-			管轄	近畿地方整備局	橋梁コード	C	
所在地	自				距離標	自				紀南河川国道事務所	調査更新年月日	2015年02月05日
	至					至					最新点検年月日	2014年12月10日

工種	材料	部材種別		損傷の程度		対策区分								健全度 (部材単位)	所見	
		名称	記号	最大	最小	補修等の必要性			維持工事で 対応する必要性	緊急対応の必要性		詳細調査の必要性				
						区分B の損傷	区分Cの損傷			区分M の損傷	区分Eの損傷		区分Sの損傷			
							区分C1 の損傷	区分C2 の損傷			区分E1 の損傷	区分E2 の損傷	区分S1 の損傷			区分S2 の損傷
B	X	支承本体	Bh	e	e	その他									I	接触面の乖離。損傷要因は明確ではない。次回の定期点検で、更なる劣化の進行が認められる場合には、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-17参照)
B	X	支承本体	Bh	e	e	変色・劣化									I	次回点検で、新たな進展が確認されれば、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-18参照)
B	C	沓座モルタル	Bm	c	c	変形・欠損									I	次回点検で、新たな進展が確認されれば、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-20参照)
B	C	落橋防止システム	Sf	d	d	ひびわれ									I	次回点検で、新たな進展が確認されれば、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-31参照)
B	C	落橋防止システム	Sf	e	e		剥離・鉄筋露出								II	耐久性を確保する上で、速やかに補修対策(断面修復)等を実施する必要がある。(径間-1、写真-39参照)
B	C	落橋防止システム	Sf	d	d	漏水・遊離石灰									I	次回点検で、新たな進展が確認されれば、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-42参照)
B	C	落橋防止システム	Sf	e	e		うき								II	耐久性を確保する上で、速やかに補修対策(断面修復)等を実施する必要がある。(径間-1、写真-43参照)
R	C	地覆	Fg	d	d	漏水・遊離石灰									I	次回点検で、新たな進展が確認されれば、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-22参照)
R	C	地覆	Fg	c	c	補修・補強材の損傷									I	次回点検で、新たな進展が確認されれば、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-22参照)
R	C	地覆	Fg	c	c	変形・欠損									I	次回点検で、新たな進展が確認されれば、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-45参照)
R	S	伸縮装置	Ej	e	e	その他									I	後打ちコンクリートのひび割れ。次回の定期点検で、更なる劣化の進行が認められる場合には、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-46参照)
D	S	排水管	Dp	b	b	腐食									I	防食機能の劣化に伴う損傷である。次回の定期点検で、更なる劣化の進行が認められる場合には、必要に応じて対策等を検討する必要がある。(径間-1、写真-25参照)

# 点検実施状況 5年間の点検計画と平成26年度の点検実施状況



## <平成26年度点検実施数>

道路施設	管理施設数	点検実施数	点検実施率
橋梁	706,549	59,808	8%
トンネル	10,907	1,393	13%
道路附属物等	39,942	6,125	15%

H27.6末時点

※ 上記の他に、国土交通省及び高速道路会社管理の溝橋（カルバート）がある。  
 （管理施設数、点検実施数は、国土交通省 9,467、101、高速道路会社 5,733、1,481）

# 点検実施状況（平成26年度） 全国の橋梁・トンネル・道路附属物等

- 平成26年度において、橋梁は全国約70万橋のうち、約6万橋の点検を実施しました。各管理者別の点検実施数は、国土交通省 5,741 橋、高速道路会社 2,155 橋、都道府県・政令市等 20,739 橋、市区町村 31,173 橋となりました。
- なお、点検実施率は、全体で約8%、管理者別では、国土交通省 約20%、高速道路会社 約12%、都道府県・政令市等 約11%、市区町村 約6%となっています。
- その他、トンネル及び道路附属物等は、それぞれ約1,400箇所、約6,100施設で点検を実施し、約13%、約15%の点検実施率となっています。

## ○橋梁

(単位:橋)

管理者	管理施設数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	28,139	5,741	20%
高速道路会社	17,344	2,155	12%
都道府県・政令市等	180,985	20,739	11%
市区町村	480,081	31,173	6%
合計	706,549	59,808	8%

H27.6末時点

## ○道路附属物等

(単位:施設)

管理者	管理施設数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	12,076	1,361	11%
高速道路会社	11,643	2,320	20%
都道府県・政令市等	13,512	1,929	14%
市区町村	2,711	515	19%
合計	39,942	6,125	15%

H27.6末時点

## ○トンネル

(単位:箇所)

管理者	管理施設数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	1,458	323	22%
高速道路会社	1,889	337	18%
都道府県・政令市等	5,293	471	9%
市区町村	2,267	262	12%
合計	10,907	1,393	13%

H27.6末時点

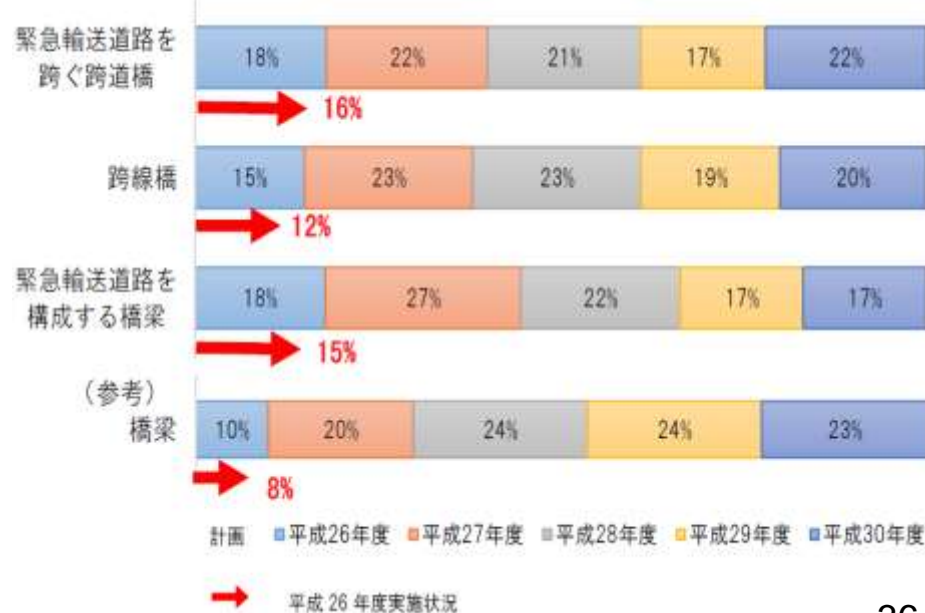
○ 第三者被害の予防並びに路線重要性の観点から、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁については、最優先で点検を進めることとしており、それぞれ、2,035 橋、1,063 橋、15,427 橋で、点検を実施しました。

○ 点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋、跨線橋、緊急輸送道路を構成する橋梁について、それぞれ、約16%、約12%、約15%と、いずれも、橋梁全体の点検実施率(約8%)を上回っています。

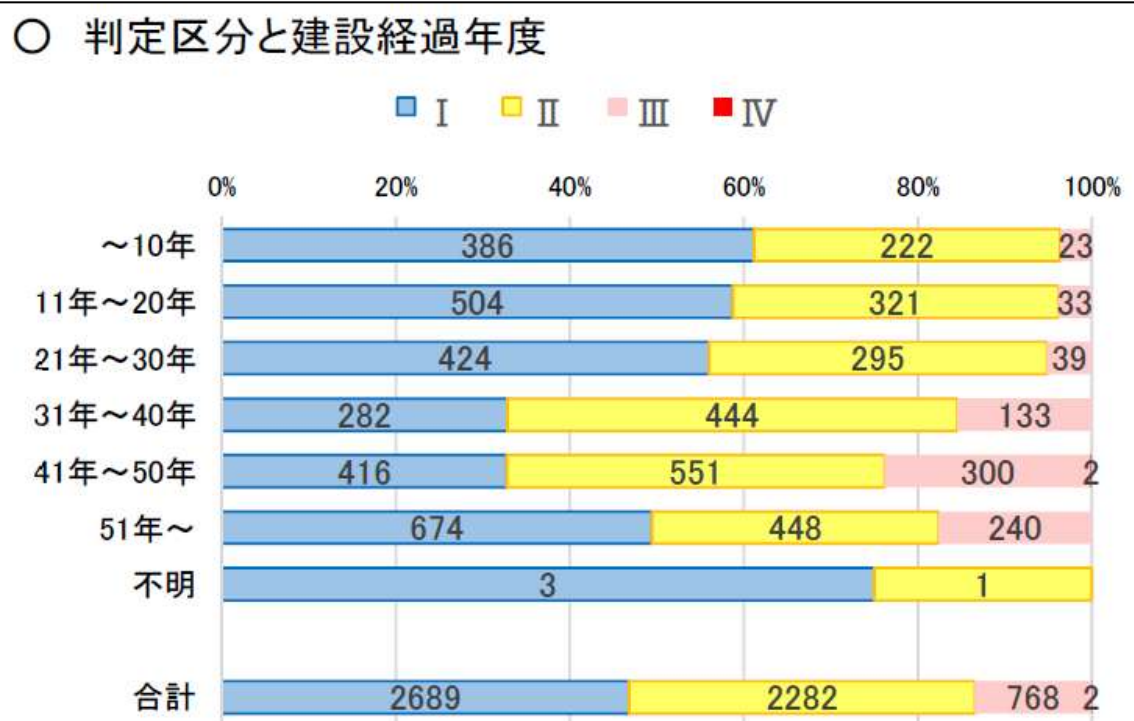
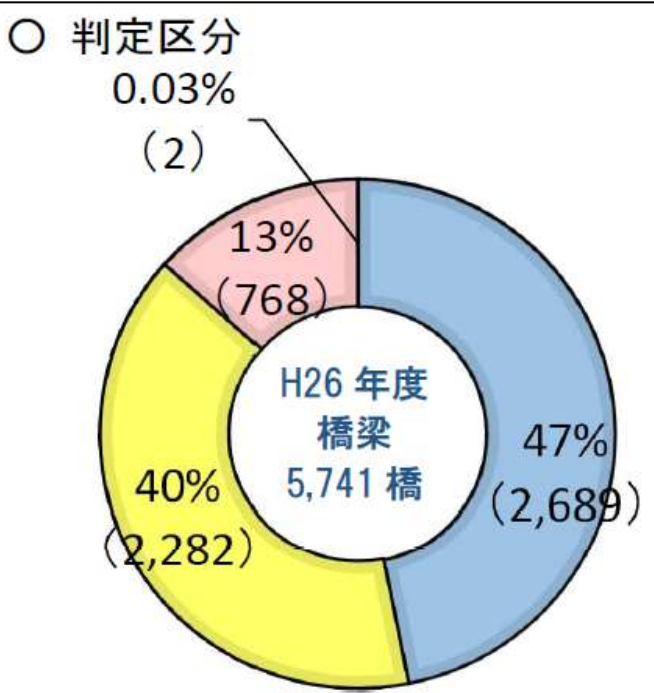
○ 最優先で点検すべき橋梁の点検実施状況《上段:点検実施率 下段:点検実施数》

管理者	緊急輸送道路を跨ぐ 跨道橋	跨線橋	緊急輸送道路を構成する 橋梁
国土交通省	24% (402)	21% (351)	21% (4,918)
高速道路会社	14% (658)	7% (75)	12% (2,077)
都道府県・政令市等	16% (403)	12% (411)	14% (7,972)
市区町村	15% (572)	8% (226)	12% (460)
合計	16% (2,035)	12% (1,063)	15% (15,427)

H27.6 末時点



- 国土交通省では、管理する橋梁28,139 橋のうち、5,741 橋について点検を実施し、その結果は判定区分(Ⅰ) 2,689 橋、(Ⅱ) 2,282 橋、(Ⅲ) 768 橋、(Ⅳ) 2 橋となりました。  
 なお、判定区分のそれぞれの割合は、(Ⅰ) 47%、(Ⅱ) 40%、(Ⅲ) 13%、(Ⅳ) 0.03% となります。
- 判定区分(Ⅲ)(早期に措置を講ずべき状態)については、建設後30 年を過ぎると急増し、10%超となっています。
- 緊急措置段階である判定区分Ⅳの橋梁については、速やかに緊急措置を実施したところ です。



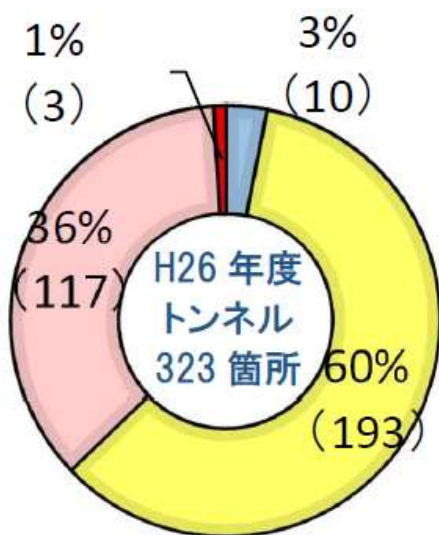
# 点検結果(平成26年度) 国土交通省 ～その他の構造物～

○ 国土交通省では、管理するトンネル1,458 箇所のうち、323 箇所について点検を実施し、その結果は、判定区分(I) 10 箇所、(II) 193 箇所、(III) 117 箇所、(IV) 3 箇所となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、(I) 3%、(II) 60%、(III) 36%、(IV) 1%となります。

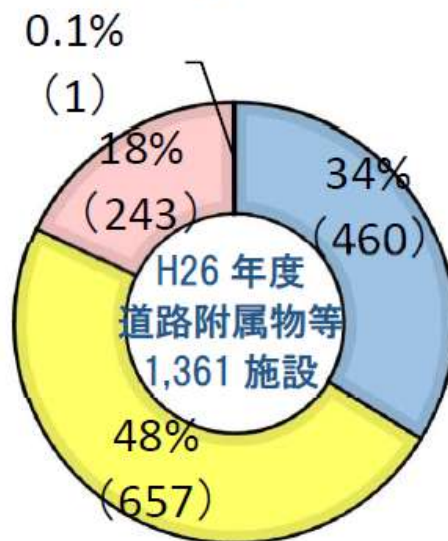
○ また、管理する道路附属物等12,076 施設のうち、1,361 施設について点検を実施し、その結果は、判定区分(I) 460 施設、(II) 657 施設、(III) 243 施設、(IV) 1 施設となりました。なお、判定区分のそれぞれの割合は、(I) 34%、(II) 48%、(III) 18%、(IV) 0.1%となります。

○ 緊急措置段階である判定区分IVについては、速やかに緊急措置を実施したところです。

## ○ トンネル



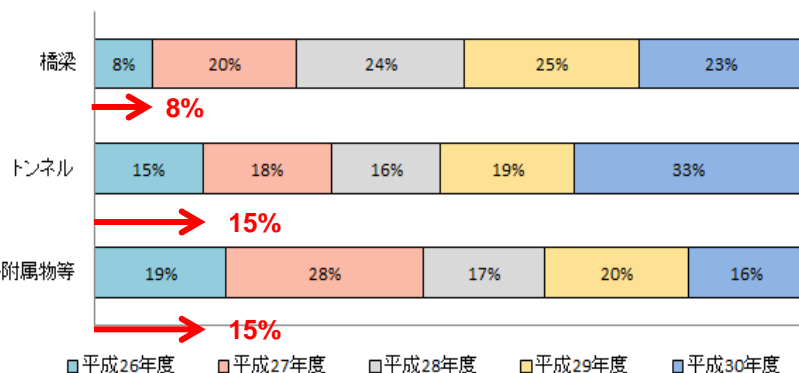
## ○ 道路附属物等



- 判定区分 I (健全)
- 判定区分 II (予防保全段階)
- 判定区分 III (早期措置段階)
- 判定区分 IV (緊急措置段階)

- 昨年7月の省令施行を踏まえ、道路管理者は、全ての橋梁、トンネル等について、5年に1回の近接目視による点検計画を策定。平成26年度の点検実施率は、橋梁約8%、トンネル約15%、道路附属物等約15%
- 橋梁については、国土交通省では、全体の約2割を点検しているが、道路管理者によって取組状況が異なる
- 第三者被害の予防並びに路線の重要性の観点から、最優先で点検を推進する橋梁を規定

## <5年間の点検計画と平成26年度の実施状況>



## <各構造物の点検実施状況>

道路施設	管理施設数	計画点検数	点検実施数	点検実施率
橋梁	97,578	8,062	7,463	8%
トンネル	1,497	231	224	15%
道路附属物等	7,267	1,327	1,096	15%

※ H27.6月末時点

※ 上記の他に、国土交通省及び高速道路会社管理の溝橋（カルバート）がある。（管理施設数、点検実施数は、国土交通省606、0、高速道路会社855、252）

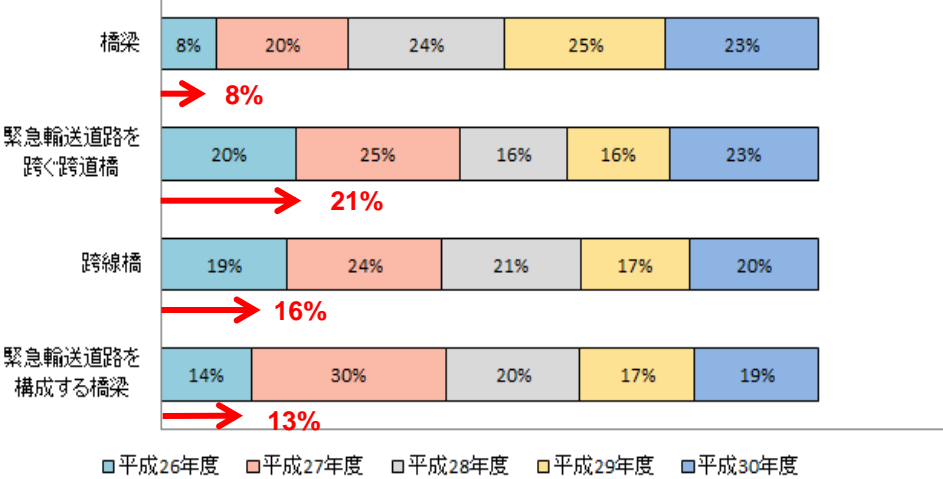
## <橋梁点検状況(管理者別)>

管理者	管理施設数	計画点検数	点検実施数	点検実施率
国土交通省	3,952	964	922	23%
高速道路会社	2,882	383	409	14%
地方公共団体	90,744	6,715	6,132	7%
合計	97,578	8,062	7,463	8%

※ H27.6月末時点

- 最優先で点検すべき橋梁の点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋約21%、跨線橋約16%、緊急輸送道路を構成する橋梁約13%であり、跨線橋は他の優先橋梁に比べ計画に対する進捗が遅れている状況
- 跨線橋の点検には、鉄道事業者との協議や調整に時間を要するなどの課題が存在するが、ほぼ全ての鉄道事業者と今後の点検計画を確認しており、平成27年度は平成26年度の1.7倍以上を点検予定

## ＜最優先で点検すべき橋梁の点検計画と平成26年度の実施状況＞ ＜課題＞



跨線橋については、点検方法の下協議、鉄道事業者側の保線工事等との実施時期の調整(実施協議)などに時間を要する。

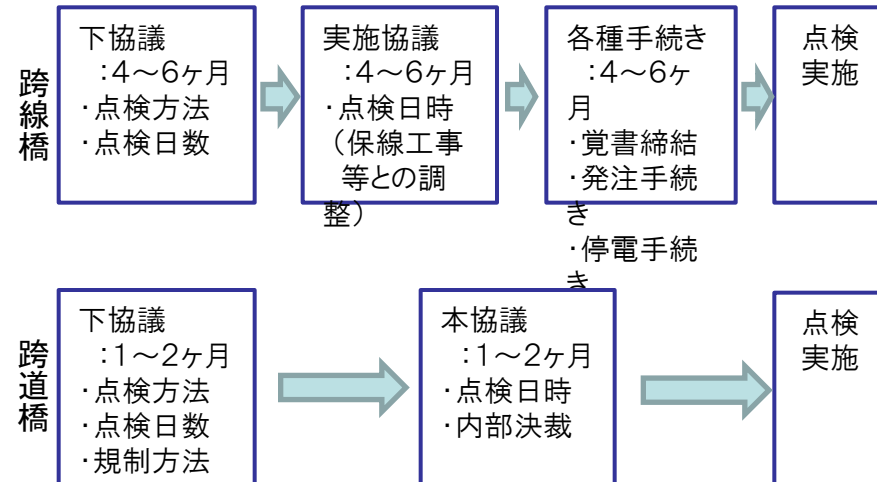
(調整必要期間: 跨線橋 約1年～1年半、跨道橋 約2～4ヶ月)

今後は、整備局等が窓口となった管内道路管理者分の一括協議、年度上半期での点検着手、実施体制の強化等により、点検を実施していく予定

	管理施設数	計画点検数	点検実施数	点検実施率
橋梁	97,578	8,062	7,463	8%
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	1,870	382	387	21%
跨線橋	1,176	233	185	16%
緊急輸送道路を構成する橋梁	14,295	1,966	1,798	13%

※ H27.6月末時点

### 【調整(例)】





- 滋賀県の橋梁の点検結果は、判定区分Ⅳ（緊急に措置を講ずべき状態）が1橋（0.1%）あり、また、判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）は141橋（12.5%）、さらに、判定区分Ⅱ（予算の許す限り、長期的な修繕コスト低減の観点から措置を講ずることが望ましい状態）は643橋（57.2%）

## <平成26年度管理者別点検結果(橋梁)>

管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳			
			I	II	III	IV
国土交通省	743	235	188	44	3	0
高速道路会社	346	22	2	12	8	0
滋賀県	2,907	271	29	179	63	0
市区町村	7,994	596	120	408	67	1
合計	11,990	1,124	339	643	141	1

※ H27.6月末時点

○ 滋賀県のトンネルの点検結果は、判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）は5箇所（100%）、判定区分Ⅳ（緊急に措置を講ずべき状態）及び判定区分Ⅱ（予算の許す限り、長期的な修繕コスト低減の観点から措置を講ずることが望ましい状態）は該当がない

## <平成26年度管理者別点検結果(トンネル)>

管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳			
			I	II	III	IV
国土交通省	15	0	0	0	0	0
高速道路会社	18	4	0	0	4	0
滋賀県	47	0	0	0	0	0
市区町村	8	1	0	0	1	0
合計	88	5	0	0	5	0

※ H27.6月末時点

- 滋賀県の道路附属物等の点検結果は、判定区分Ⅳ（緊急に措置を講ずべき状態）は該当がなく、判定区分Ⅲ（早期に措置を講ずべき状態）は5基（12.5%）、さらに、判定区分Ⅱ（予算の許す限り、長期的な修繕コスト低減の観点から措置を講ずることが望ましい状態）は17基（42.5%）

## <平成26年度管理者別点検結果(道路附属物等)>

管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳			
			I	II	III	IV
国土交通省	90	6	3	1	2	0
高速道路会社	260	33	14	16	3	0
滋賀県	64	1	1	0	0	0
市区町村	33	0	0	0	0	0
合計	447	40	18	17	5	0

※ H27.6月末時点

# 点検結果一覧の公表(橋梁)

【滋賀県(橋梁)】各道路管理者別点検実施数、診断結果

平成27年6月30日時点

資料⑤

管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳			
			I	II	III	IV
近畿地整	743	235	188	44	3	-
高速道路会社	346	22	2	12	8	-
滋賀県	2,900	267	26	178	63	-
滋賀県道路公社	7	4	3	1	-	-
大津市	960	34	4	19	11	-
彦根市	477	-	-	-	-	-
長浜市	1,195	-	-	-	-	-
近江八幡市	334	-	-	-	-	-
草津市	463	38	6	27	5	-
守山市	467	32	1	29	2	-
栗東市	361	-	-	-	-	-
甲賀市	584	117	4	98	15	-
野洲市	339	-	-	-	-	-
湖南市	199	14	-	11	3	-
高島市	761	-	-	-	-	-
東近江市	659	44	12	30	2	-
米原市	384	19	3	10	5	I
日野町	176	10	1	7	2	-
竜王町	117	117	35	70	12	-
安任町	165	-	-	-	-	-
豊郷町	40	28	8	18	2	-
甲良町	70	-	-	-	-	-
多賀町	143	143	46	89	8	-
合計	11,990	1,124	339	643	141	I

# 各府県メンテナンス会議において各橋梁の点検結果を公表

【滋賀県】橋梁点検結果

資料⑤

平成27年6月30日時点

道路種別	道路種別(国)	路線名	架設年度(西暦)	橋長(m)	幅員(m)	管理者	行政区分		点検回数
							都道府県名	市町村名	
山中橋	(279540)	一般国道1号	1950	6.5	21.5	近畿地整	滋賀県	甲賀市	I
西出橋上り	(227450)	一般国道1号	1901	10.4	18.5	近畿地整	滋賀県	甲賀市	I
西出橋下り	(227450)	一般国道1号	1976	10.4	18.5	近畿地整	滋賀県	甲賀市	I
北土山1号橋	(249911)	一般国道1号	1957	5.9	8.4	近畿地整	滋賀県	甲賀市	I
松尾踏切橋上り	(272614)	一般国道1号	1975	50.0	31.5	改修地整	滋賀県	甲賀市	I
松尾踏切橋下り	(272614)	一般国道1号	1975	50.0	31.5	改修地整	滋賀県	甲賀市	I
踏切橋	(287040)	一般国道1号	1949	10.1	11.3	改修地整	滋賀県	湖南市	I

【滋賀県】橋梁点検結果

資料⑤

平成27年6月30日時点

道路種別	道路種別(国)	路線名	架設年度(西暦)	橋長(m)	幅員(m)	管理者	行政区分		点検回数
							都道府県名	市町村名	
新16号大橋	(200926)	主要地方道草津守山線	2004	32.9	16.7	滋賀県	滋賀県	草津市	II
無名橋1号(法電川)	(244911)	一般県道赤野守山線	1984	14.5	8.2	滋賀県	滋賀県	守山市	II
天神川橋	(227450)	一般県道赤野守山線	1984	42.0	8.2	滋賀県	滋賀県	守山市	II
駒井川橋	(227450)	主要地方道草津守山線	2004	15.1	15.6	滋賀県	滋賀県	草津市	II
A橋	(2600)	一般県道石部草津線	1981	2.9	9.9	滋賀県	滋賀県	湖南市	II
口橋	(2600)	一般県道石部草津線	1981	2.0	12.6	滋賀県	滋賀県	湖南市	II
新石部橋	(200926)	一般県道石部草津線	1973	8.4	14.1	滋賀県	滋賀県	湖南市	I
無名橋1号	(244911)	一般県道石部草津線	1972	6.0	14.7	滋賀県	滋賀県	湖南市	II

【滋賀県】橋梁点検結果

資料⑤

平成27年6月30日時点

道路種別	道路種別(国)	路線名	架設年度(西暦)	橋長(m)	幅員(m)	管理者	行政区分		点検回数
							都道府県名	市町村名	
西院1号橋	(227450)	三吉西院線	1987	8.7	11.4	米原市	滋賀県	米原市	II
新町橋	(227450)	米原藤井線	1984	43.1	4.5	米原市	滋賀県	米原市	III
丹生橋	(2450)	三吉藤井線	1984	36.8	2.0	米原市	滋賀県	米原市	IV
なかよし橋	(233600)	中多良下定連線	1980	16.8	5.8	米原市	滋賀県	米原市	I
新庄橋	(267450)	新庄西門寺線	1987	44.5	6.5	米原市	滋賀県	米原市	II
下河原橋	(267450)	新庄西門寺線	1989	14.6	6.5	米原市	滋賀県	米原市	I
高橋	(2600)	高木路藤井線	1985	50.3	3.4	日野町	滋賀県	日野町	II
西の口橋	(227450)	村井藤井線	1982	18.7	6.7	日野町	滋賀県	日野町	III
近家橋	(227450)	深山口水口線	1987	22.1	12.2	日野町	滋賀県	日野町	II
宮前橋	(272614)	日野藤井線	1985	30.1	4.6	日野町	滋賀県	日野町	II

# 点検結果一覧の公表(トンネル・道路附属物)

【滋賀県(トンネル)】各道路管理者別点検実施数、診断結果

平成27年6月30日時点

資料⑤

管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳			
			I	II	III	IV
近畿地整	15					
高速道路会社	18	4	-	-	4	-
滋賀県	47					
滋賀県道路公社	-					
大津市	2					
彦根市	-					
長浜市	-					
近江八幡市	-					
草津市	-					
守山市	-					
栗東市	-					
甲賀市	5					
野洲市	-					
湖南市	-					
高島市	-					
東近江市	1	1			1	
米原市	-					
日野町	-					
竜王町	-					
愛荘町	-					
豊郷町	-					
甲良町	-					
多賀町	-					

【滋賀県】トンネル点検結果

資料⑤

トンネル名(アリアス)	路線名	架設年次(西暦)	延長(km)	管理者 管理区分	構造種別	行政区域	点検実施 状況
大平山トンネル	一般国道1号(京道バイパス)	1980	426	西日本高速	直埋式	大津市	済
大平山トンネル	一般国道1号(京道バイパス)	1980	371	西日本高速	直埋式	大津市	済
内瀬トンネル	一般国道1号(京道バイパス)	1980	633	西日本高速	直埋式	大津市	済
内瀬トンネル	一般国道1号(京道バイパス)	1980	656	西日本高速	直埋式	大津市	済
赤坂がき山トンネル	国道きぬがさ街道線	1980	1130	東近江市	直埋式	東近江市	済

【滋賀県(道路附属物等)】各道路管理者別点検実施数、診断結果

平成27年6月30日時点

資料⑤

管理者	管理施設数	点検実施数	判定区分内訳				
			I	II	III	IV	
近畿地整	90	6	3	1	2	-	
高速道路会社	260	33	14	16	3	-	
滋賀県	62	-	-	-	-	-	
滋賀県道路公社	2	1	1	-	-	-	
大津市	17	-	-	-	-	-	
彦根市	-	-	-	-	-	-	
長浜市	-	-	-	-	-	-	
近江八幡市	1	-	-	-	-	-	
草津市	11	-	-	-	-	-	
守山市	-	-	-	-	-	-	
栗東市	2	-	-	-	-	-	
甲賀市	-	-	-	-	-	-	
野洲市	2	-	-	-	-	-	
湖南市	-	-	-	-	-	-	
高島市	-	-	-	-	-	-	
東近江市	-	-	-	-	-	-	
米原市	-	-	-	-	-	-	
日野町	-	-	-	-	-	-	
竜王町	-	-	-	-	-	-	
愛荘町	-	-	-	-	-	-	
豊郷町	-	-	-	-	-	-	
甲良町	-	-	-	-	-	-	
多賀町	-	-	-	-	-	-	

【滋賀県】大型カルバートボックス点検結果

資料⑤

大型カルバートボックス(アリアス)	路線名	架設年次(西暦)	延長(km)	管理者 管理区分	行政区域	点検実施 状況
東近江	国道1号(東近江バイパス)	1980	300	中日本高速	東近江市	済
東近江	国道1号(東近江バイパス)	1980	300	中日本高速	東近江市	済
東近江	国道1号(東近江バイパス)	1980	300	中日本高速	東近江市	済

【滋賀県】横歩道橋-O1点検結果

資料⑤

横歩道橋(アリアス)	路線名	架設年次(西暦)	延長(km)	管理者 管理区分	行政区域	点検実施 状況
滋賀県	国道1号(京道バイパス)	1980	1.0	滋賀県	彦根市	済
滋賀県	国道1号(京道バイパス)	1980	1.0	滋賀県	彦根市	済

【滋賀県】門型標識等点検結果

資料⑤

施設名	路線名	架設年次(西暦)	延長(km)	管理者 管理区分	行政区域	点検実施 状況
道路標識	中津自動車道	1980	23.0	中日本高速	米原市	済
道路標識	北陸自動車道	1980	12.0	中日本高速	米原市	済
道路標識	北陸自動車道	1980	12.0	中日本高速	米原市	済
道路標識	北陸自動車道	1980	20.0	中日本高速	米原市	済
道路標識	北陸自動車道	1980	12.0	中日本高速	米原市	済

## ①道路構造物管理実務者研修

〈4日間、近畿技術事務所〉

対 象:自治体職員及び直轄職員

予定人数:175名予定(うち自治体職員140名程度)

時 期:橋梁Ⅰ H27.7.21～7.24(開催済み)  
H27.9.29～10.2, H27.11.9～11.13

橋梁Ⅱ H27.10.27～10.30 各40名程度

トンネル H27.10.19～10.21 10名程度

目 的:地方公共団体の職員の技術力育成のため、点検要領に基づく点検に必要な知識・技能等を取得するための研修。



## ②福井県道路メンテナンス研修

〈県内各地〉

対 象:福井県内各道路管理者

予定人数:1会場70名程度

時 期:7月以降随時実施

目 的:管理者又は発注者として必要な知識の習得を目的として、橋梁、トンネルに係る点検・補修技術の向上のための研修。

講 師:専門的な外部講師(学識経験者・専門協会)

