令和２年度　第２回　秋田県道路メンテナンス会議

日時：令和３年３月１９日（金）
13:30～15:00
場所：秋田防災ステーションほか
[Web 会議]

次　　第

１．開　会

２．挨　拶

３．道路メンテナンスに関する最近の話題　【資料１】

４．議　事

（１）令和２年度の活動報告　【資料２】

（２）１巡目点検施設の修繕等措置の実施状況　【資料３】

（休　憩）

５．意見交換（非公開）

６．情報提供等（非公開）

７．閉　会

資料1

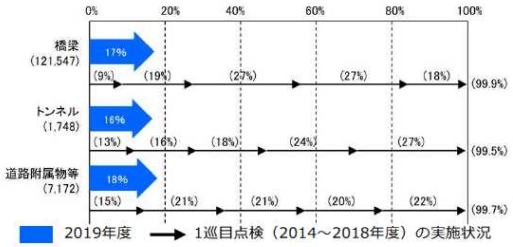
道路メンテナンスに関する最近の話題

国土交通省
東北地方整備局
道路部　道路保全企画官
武田　滋生

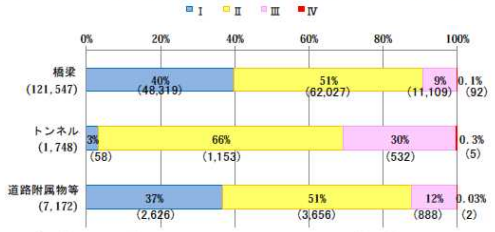
道路施設の点検・修繕等措置の状況

【道路施設の点検状況（２巡目）】

○2019年度の点検実施状況（全道路管理者合計）



○2019年度の点検結果（全道路管理者合計）



（全施設の判定区分Ⅲ・Ⅳの合計：12,628施設）

【地方公共団体の状況】

○橋梁管理に携わる土木技術者数

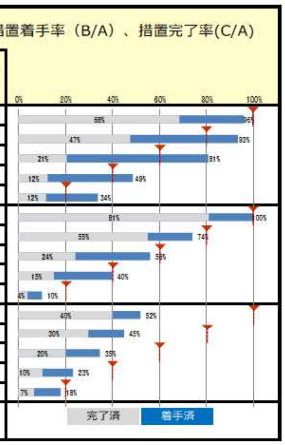
	自治体数	土木技術者数	
		0人	1人～
市	795	49(6%)	746(94%)
町	743	171(23%)	572(77%)
村	183	105(57%)	78(43%)
市町村	1,721	325(19%)	1,396(81%)

※市は特別区を含む　※有効回答数：1,721　※2020年6月末時点

○判定区分Ⅲ・Ⅳ橋梁※の修繕等措置の状況（2019年度末時点）

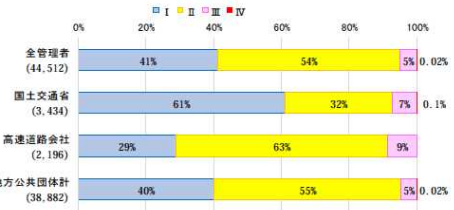
※１巡目点検(2014～2018年度)

管理者	措置が必要な施設数（A）	措置に着手済の施設数（B）	うち完了（C）	未着手施設数
国土交通省	3,427	2,359 (69%)	1, 071 (31%)	1, 068 (31%)
高速道路会社	2,538	1,202 (47%)	705 (28%)	1,336 (53%)
地方公共団体	62,873	21,376 (34%)	12,869 (20%)	41,497 (66%)
合計	68,838	24,937 (36%)	14,645 (21%)	43,901 (64%)



↑：2019年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース

○橋梁の点検結果（判定区分）の遷移状況



※（　）内は、1巡目点検（2014年度）の結果が判定区分ⅠまたはⅡとなった橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま2019年度に点検を実施した橋梁の合計。

防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策　概要

決定：
令和2年12月11日

１．基本的な考え方

○近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震等の大規模地震は切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化するが、適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥るおそれがある。

○このような危機に打ち勝ち、国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る必要がある。また、国土強靱化の施策を効率的に進めるためにはデジタル技術の活用等が不可欠である。

○このため、①「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」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の加速」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」の各分野について、更なる加速化・深化を図ることとし、令和７年度までの５か年に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的・集中的に対策を講ずる。

２．重点的に取り組む対策・事業規模

○対策数：**１２３対策**

○追加的に必要となる事業規模：**おおむね１５兆円程度を目途**

１　激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[７８対策]	おおむね１２．３兆円程度
（１）人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[５０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[２８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[２１対策]	おおむね　２．７兆円程度
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[２４対策]	おおむね　０．２兆円程度
（１）国土強靱化に関する施策のデジタル化[１２対策]	
（２）災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化[１２対策]	
合　　計	おおむね１５　兆円　程度

３．対策の期間

○事業規模等を定め集中的に対策を実施する期間：令和３年度（２０２１年度）～令和７年度（２０２５年度）の**５年間**

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（道路関係）

○ 近年の激甚化・頻発化する災害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整備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加速化・深化を図ります。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

○高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定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〉
- 5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約3割を改善（全線又は一部供用）
- 5か年で高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間（約880km）の約5割に事業着手

【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】

【暫定2車線区間の4車線化】

被害のない２車線を活用し、交通機能を確保

道路の老朽化対策

○ライフサイクルコストの低減や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、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を集中的に実施

〈達成目標〉
- 5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手
- 予防保全に移行する達成時期を令和43年度から令和35年度に前倒し（約10年の短縮）

【橋梁の老朽化事例】

床版鉄筋露出

【舗装の老朽化事例】

アスファルト舗装ひび割れ

河川隣接構造物の流失防止対策

○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洗掘・流失対策等を推進

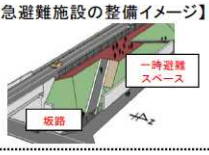
【渡河部の橋梁流失】

令和2年7月豪雨　熊本県道

高架区間等の緊急避難場所としての活用

○津波等からの緊急避難場所を確保するため、直轄国道の高架区間等を活用し避難施設等の整備を実施

【緊急避難施設の整備イメージ】



道路法面・盛土対策

○レーザープロファイラ等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク箇所に対し、法面・盛土対策を推進

【法面・盛土対策】

法面吹付工、落石防止網工

無電柱化の推進

○電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある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】

（千葉県館山市船形）

ITを活用した道路管理体制の強化

○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

【AIによる画像解析技術の活用】

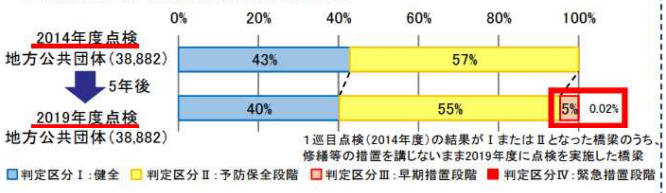
（1）持続可能な道路管理の実現 ①

■ 地方公共団体の管理する施設について、個別補助制度を活用し、長寿命化修繕計画に基づく計画的・集中的な財政的支援や直轄診断や修繕代行などの技術的支援を実施します。

＜背景／データ＞

・地方公共団体が管理する橋梁の修繕等の措置の着手率は34%、修繕等の措置がされていない橋梁が約４万橋存在(2019年度末時点)

・2014年度から2019年度の５年間で早期または緊急に措置を講ずべき状態に遷移した橋梁の割合は５％[参1]



・地方公共団体では年間約７千橋で修繕等が行われているが、今後、年間約６千橋が新たに修繕等が必要な状態へと進行する見込み。

これまでの予算水準では予防保全への移行に約40年かかる

防災・減災、国土強靭化のための５か年加速化対策により予防保全への移行を約10年前倒し

【地方への財政的・技術的支援】

○道路メンテナンス事業補助制度の活用により、早期に修繕等の措置が必要な施設に対し、計画的・集中的な財政的支援を行い、予防保全による道路メンテナンスへの移行を促進するとともに、国による修繕代行事業や修繕に関する研修の開催など技術的支援を実施[参2]

○防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策として、予防保全による道路メンテナンスへの移行を加速するため、修繕等の措置が必要な施設に対する集中的な支援を実施

○修繕等の措置が必要な施設の対策内容や、新技術等の活用や費用縮減に関する方針などを盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定を地方公共団体に促し、計画的な修繕を促進

○新技術等の活用などを促進するため、道路メンテナンス事業補助制度において、新技術等の活用検討を要件化し、新技術等を活用する事業や、長寿命化修繕計画に費用縮減などの数値目標[参3]を明記した地方公共団体を優先的に支援[参4]

参1：1巡目点検(2014年度)の結果が判定区分Ⅰ・Ⅱとなった橋梁で、修繕等の措置を講じないまま2019年度に点検を実施した44,512橋のうち、5%にあたる2,231橋が判定区分Ⅲ・Ⅳへ遷移（全道路管理者合計）
参2：直轄診断(2014～2020年度)：14箇所、修繕代行(2015～2020年度)：13箇所
参3：「新技術等の活用」や「費用縮減」、「集約化・撤去」に関する数値目標
参4：新技術等の活用促進についてはＰ26参照

（1）持続可能な道路管理の実現 ②

■ 通常の修繕に加え、代替可能な老朽化した道路施設等については、集約・撤去、機能縮小に対する支援に取り組みます。
■ 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、修繕が必要な舗装の対策を集中的に実施します。

【集約・撤去、機能縮小の支援】

＜背景／データ＞

・地方公共団体管理の73橋[参1]が集約・撤去等を実施
・2020年度は地方公共団体管理の86橋が集約・撤去等を実施予定

○道路メンテナンス事業補助制度により、地方の長寿命化修繕計画に基づく施設の適正な配置のための集約・撤去等について、迂回路等に対する対策を合わせて支援

○代替可能な老朽化した施設に対し、集約に伴う撤去や歩行者･通行車両等の安全の確保のための撤去[参2]、通行を歩行者に限定するなどの機能縮小に取り組む

参1：2014年度～2019年度の点検で緊急に措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅳ）と診断されたもののうち、2019年度末時点で集約・撤去等された橋梁数
参2：集約先の構造物に係る対策、構造物の撤去と道路改築等を同時に実施する場合に限る

【舗装の老朽化対策】

＜背景／データ＞

・国土交通省管理の道路は、2017年度から点検を開始し、2019年度末時点で約56%実施
・地方でも82%の自治体で点検を実施（2019年度末時点）
・修繕段階にある舗装は、直轄で約5,000km、地方で約55,000km（2019年度末時点）

＜目視による点検＞
ひび割れ や わだち掘れ量 などを人が直接計測

＜路面性状測定車による点検＞
カメラやセンサー等により、路面画像と路面の形状からひび割れとわだち掘れを算出

○防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策として、定期点検等により確認された修繕が必要な舗装の対策を集中的に実施

○アスファルト舗装とコンクリート舗装をライフサイクルコストも含めて比較検討したうえで決定し、コンクリート舗装の適材適所での活用を推進

＜良好な状態＞　＜劣化状況（地方道）＞　＜劣化状況（国道）＞

（１）持続可能な道路管理の実現 ④

■ ICT施工を推進するとともに、定期点検の効率化・高度化を図るため、点検に使える画像計測等の新技術の充実を図り、これらの技術を積極的に活用します。
■ 近年開発が進む軽量・高耐久な材料の迅速な導入等、維持管理の省力化・コスト縮減を図ります。

<背景・データ>

・建設後50年以上を経過した橋梁・トンネルは今後10年間で急増
　橋梁　　30%（2020年）→　55%（2030年）
　トンネル　22%（2020年）→　36%（2030年）

・橋梁、トンネル、大型の道路附属物は、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

・建設業では、全産業に比べて13年早く高齢化が進行
　55歳以上の割合　全産業: 30.5%(2019年) ≒ 建設業: 30.2%(2006年)
　→ 35.3%(2019年)

※出典：総務省「労働力調査」を基に国土交通省で算出

○公共工事において、施工の省力化・効率化等を図るため、３次元データを活用したICT施工など、i-Constructionを推進

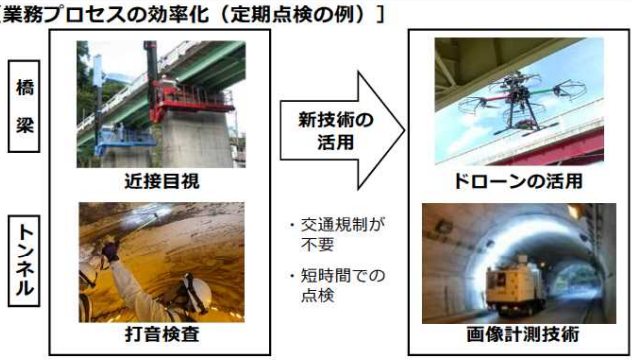
○点検支援技術性能カタログ（案）[参1]の充実等の取組を推進し、新技術を定期点検に積極的に活用、点検業務を効率化・高度化

○橋梁の床版やトンネルの覆工などに活用可能な新技術や新材料について、その性能確認等を行う第三者機関を選定し、新技術・新材料の導入に必要な技術基準類の整備を迅速化

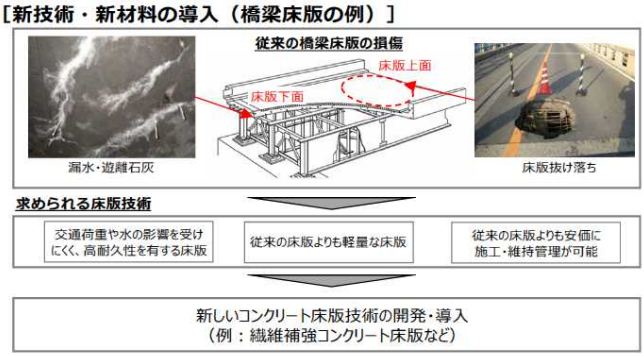
○これら点検業務への新技術の活用や、床版等への新技術・新材料の活用に対し、道路メンテナンス事業補助制度[参2]において優先的に支援

参1：技術の性能値の確認に用いる標準項目をあらかじめ明示し、各技術の性能値をカタログ形式で整理・掲載したもの（2020年６月時点で80技術を掲載）
参2：道路メンテナンス事業補助制度についてはＰ23参照

［業務プロセスの効率化（定期点検の例）］



［新技術・新材料の導入（橋梁床版の例）］



（１）IT技術・新技術の総動員による高レベルの道路インフラサービスの提供

■ ICT施工を推進するとともに、構造物点検や日常の維持管理の高度化・効率化を実現します。
■ デジタル化を通じて、日常の維持管理に係る業務プロセスを抜本的に見直し、異常処理のリードタイムや規制時間などのデータに基づくオペレーションの最適化を図り、損傷箇所・落下物などの早期発見・早期処理を実現します。

<背景／データ>

・建設後50年を経過した橋梁・トンネルの割合が10年後に急増
　【橋　　梁】（2020年時点）約30% →（2030年時点）約55%
　【トンネル】（2020年時点）約22% →（2030年時点）約36%

・時間50mmを越える豪雨の発生件数は30年前の1.4倍に増加しており、近年、自然災害が激甚化・頻発化

・道路の維持管理には建設業者の協力が不可欠だが、技能者数はピーク時より約130万人減少と同時に高齢化も進行
【技 能 者】（1997年）455万人 →（2019年）324万人
【建設業就業者55歳以上の割合】(1997年) 約24% → (2019年) 約35%

○令和５年度までの全ての公共工事において、BIM/CIMを原則として活用することを目標に、3次元データを活用したICT施工など、i-Constructionを推進

【ITを活用した道路管理体制の強化対策】

○防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策として、令和３年度までに交通障害自動検知システムの全国展開を図り、道路の異常の早期発見、早期処理を実現することで、交通事故、通行止め時間、管理瑕疵等の削減に資するメンテナンスの高度化を加速

○高度技能が必要な維持管理作業の自動化を推進し、令和４年度までに、直轄国道事務所において自動制御可能な除雪機械の実動配備を開始

［ICT・AI技術を活用した施工・点検・維持管理の高度化・効率化］

［地方整備局等における活用事例］

<道路巡回支援システム>

<交通障害自動検知システム>

令和2年度　第2回
秋田県道路メンテナンス会議

令和3年3月19日

議　事

（１）令和2年度の活動報告　【資料2】

（２）1巡目点検施設の修繕等措置の実施状況（2020.12末時点）　【資料3】

1. 令和2年度の活動報告

資料2

秋田県道路メンテナンス会議の活動状況

年度	月	会議	研修会・講習会・技術支援	広報活動
2020 （R2）	4 5 6			
	7 8 9	7/7　事務局会議 8/25　第1回秋田県道路メンテナンス会議		
	10 11 12		10/5　直轄橋梁点検講習会 ～14　場所：三種町、湯沢市（2回） 10/9　大規模修繕工事見学会 場所：秋田道　参加者：18名 10/15　小規模橋梁点検技術講習会（県北地区） 場所：北秋田市　参加者：29名 10/16　小規模橋梁点検技術講習会（中央地区） 場所：潟上市　参加者：38名 10/20　小規模橋梁点検技術講習会（県北地区） 場所：横手市　参加者：41名 11/10　点検支援技術活用講習会 場所：男鹿市　参加者：53名	11/30　道路メンテナンス概要公表
	1 2 3	3/19　第2回秋田県道路メンテナンス会議 3/19　秋田県道路鉄道連絡会議		1月～3月　ポスター、パネル掲示 （道の駅等）

1. 令和2年度の活動報告

資料2

■「小規模橋梁点検技術講習会（特定の条件を満足する溝橋）」

■日　　時：令和2年10月15日（木）、10月16日（金）、10月20日（火）13:00～

■場　　所：中央会場（道の駅しょうわ旧花き種苗センター（潟上市））、
県北会場（北欧の杜公園パークセンター（北秋田市））、
県南会場（横手市大森地域局）

■参 加 者：中央会場（県振興局1名、市町村11名、コンサル8名、協議会等5名、
県内直轄事務所3名、整備局1名）
県北会場（県振興局5名、市町村17名、コンサル6名、協議会等5名、
県内直轄事務所4名、整備局1名）
県南会場（県振興局7名、市町村16名、コンサル5名、協議会等5名、
県内直轄事務所7名、整備局1名）

■主　　催：秋田県道路メンテナンス会議・市町村橋梁等長寿命化連絡協議会
■協　　力：NPO 秋田県道路維持支援センター
■対象橋梁：中央：三千刈橋（（市）佐渡本線）
県北：大堤下橋（（市）川井美栄線）
県南：三ケ村堰橋（（市）西小出下太郎線）
■講習内容：
【座学】特定の条件を満たす溝橋の定期点検に関する参考資料のI学習
【実習】作業内容の確認、近接目視点検、判定の評価等

▲三ケ村堰橋点検状況（県南地区）

▲講習会状況（県北地区）

▲三千刈橋点検状況（中央地区）

▲大堤下橋点検状況（県北地区）

▲三ケ村堰橋点検状況（県南地区）

1. 令和2年度の活動報告

資料2

■「点検技術支援講習会」

■ 目　　的：道路メンテナンス会議の自治体支援の一環として、点検支援技術に対する理解を深め、各道路管理者の定期点検に活用してもらうことを目的に講習会を開催

■ 日　　時：令和2年11月10日（火） 13:10～16:00

■ 場　　所：【座学】男鹿市民文化会館
【現地講習】男鹿大橋（国道101号）

■ 参 加 者：県内の点検業務発注者等（男鹿市長、市町村9名、秋田県4名、市町村長寿命化連絡協議会等4名、コンサルタント18名、県内直轄事務所12名、東北地整1名）

■ 講習内容：【座学】点検支援技術の活用に関する学習
【現地講習】点検支援技術性能カタログから2技術、その他1技術を講習
・全方向用衝突回避センサーを有する小型ドローン技術
・コンクリートビュー（近赤外分光によるコンクリート劣化診断システム）
・Dr. Bridge（AI技術を活用した橋梁診断支援システム）

▲座学状況

▲衝突回避ドローンの説明

▲ドローンからの映像を確認しながら操作

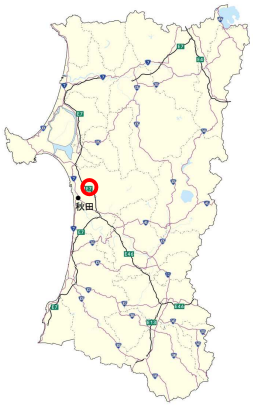
▲コンクリートビューによる塩分測定

▲ＡＩによる診断支援

1. 令和2年度の活動報告

資料2

■「大規模修繕工事見学会（秋田道柳田橋）」



■ 日　　時：令和2年10月9日（金） 13:30～15:00

■ 場　　所：秋田道（秋田中央IC～秋田北IC）

■ 参 加 者：県内1市2名
秋田県各振興局4名
県内河川国道事務所6名
東日本高速道路（株）5名
東北地方整備局1名

■ 対象橋梁：柳田橋L=173m
橋梁：鋼4径間連続非合成鈑桁橋

▲秋田道　柳田橋

■ 講習内容：各地公体の技術者に橋梁の補修や補強方法に関する知識の習得を目的とするもの。

▲工事概要の説明

▲落橋防止装置の説明状況

▲現地見学の状況

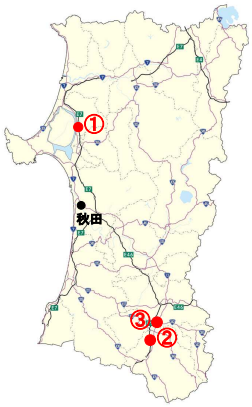
1. 令和2年度の活動報告

資料2

■「直轄橋梁点検講習会」

■ 日 時 等

	①一般国道7号 牡丹橋	②一般国道13号 関口こ道橋	③一般国道13号 岩崎こ道橋
日時	R2.10.5(月)10:00～	R2.10.12(金)10:30～	R1.10.14(月)10:30～
場所	秋田県山本郡三種町	秋田県湯沢市	秋田県湯沢市
参加者	五城目町1名 県内直轄事務所1名	湯沢市4名 県内直轄事務所1名	湯沢市4名 県内直轄事務所1名
橋梁概要	橋長:4.2m、幅員8.5m 型式:単純RC中実床鈑橋 竣工:S36	橋長:119.5m、幅員10.29m 型式:2径間連続鋼非合成鈑桁橋 竣工:H16	橋長:11.4m、幅員13.8m 型式:単純PCプレテン床版橋 竣工:S53



■ 主　　催:秋田県道路メンテナンス会議
（事務局:秋田河川国道事務所、秋田県）

■ 講習内容
・定期点検要領における判定区分と補修判定の評価と概要
・主桁、橋脚、下部工のひび割れ等の目視点検
・判定の評価と質疑応答

▲点検方法の説明

▲橋脚のひび割れ目視点検

▲判定評価の解説

1. 令和2年度の活動報告

資料2

■「令和2年度 県内道路メンテナンス支援団の活動」

令和2年9月　秋田県大館市から、昭和15年架設の市道水無扇田線扇田大橋の損傷に関して、今後の対応方針等について相談があった。
→市役所で、補修経緯や今後の方針について説明を受けた後、現地を確認し措置方法等について助言を行った。

■ 日　　時:令和2年9月9日(水) 13:30～

■ 場　　所:大館市役所比内総合支所

■ 相談事項: 扇田大橋は、昭和15年架設の7径間単純RCゲルバー桁橋である。平成22年度の橋梁点検でゲルバー部に損傷が見つかったため、補修を実施し監視センサーを設置して24時間体制でモニタリングを行い管理している。架け替えを視野に入れて管理を継続しているが、架け替えまでの対応方策について相談されたもの。

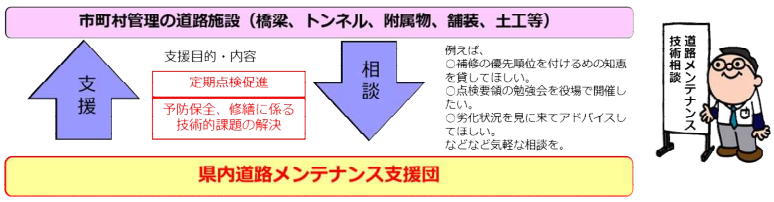
■ 助　　言: 補修経緯の説明の後、現地確認を行ったうえで、損傷原因の推定、今後起こりえる損傷、考えられる補修方法、施工時の規制方法等について助言を行った。

■ 対象橋梁:

橋梁名	諸元	点検年	判定区分
扇田大橋	橋長:163.7m、幅員:6.4m 形式:7径間単純RCゲルバー桁橋 竣工:昭和15年	H28	Ⅲ

■ 県内道路メンテナンス支援団の概要

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、市町村への技術的言・支援を実施。



打ち合わせ、現地確認状況

1. 令和2年度の活動報告

資料2

■「道路メンテナンス　ポスター及びメンテナンス概要パネル展」

■ 道路構造物のメンテナンスへの取組について紹介したポスター及びパネルの作成・展示
- 展示時期：令和3年1月～3月（予定）
- 展示場所：秋田県内の道の駅等

（余白）

2．1巡目点検施設の修繕等措置の実施状況（2020.12末時点）

資料3

○ 1巡目点検で次回点検まで（5年以内）に措置を講ずるべき判定区分Ⅲ・Ⅳの施設で、2020年12月末までに修繕等の措置に着手した割合は、橋梁：43%、トンネル：73%、道路附属物等：67%
○ 一方、修繕等措置に未着手の施設数は、橋梁：775橋、トンネル：18箇所、道路附属物等：36施設

【施設別の判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（秋田県）】

施設	措置が必要な施設数（A）	措置に着手済の施設数（B）	うち完了（C）	未着手施設数（A−B）	管理者	措置着手率（B/A）、措置完了率（C/A）
橋梁	1,349	574（43%）	301（22%）	775（57%）	国土交通省	67%　92%
					高速道路会社	19%　50%
					地方公共団体	20%　40%
トンネル	67	49（73%）	28（42%）	18（27%）	国土交通省	47%　100%
					高速道路会社	0%　100%
					地方公共団体	43%　59%
道路附属物等	108	72（67%）	24（22%）	36（33%）	国土交通省	30%　90%
					高速道路会社	50%　50%
					地方公共団体	21%　65%

※2014～2018年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（2020.12末時点）
※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

措置着手率　：修繕等措置（設計を含む）に着手した割合
措置完了率　：修繕等措置が完了した割合

（余白）

2．1）橋梁の修繕等措置の実施状況（2020.12末時点）

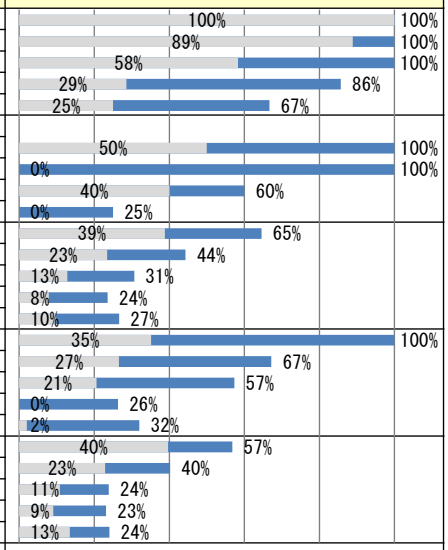
資料3

○ 1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁で、2020年12月末までに修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省：92%、高速道路会社：50%、県：59%、市町村：35%
○ 地方公共団体の2014年度点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁の修繕等措置の着手率は65%

【橋梁の判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（秋田県）】

管理者	措置が必要な施設数（A）	措置に着手済の施設数（B）	うち完了（C）	未着手施設数（A−B）
国土交通省	75	69 (92%)	50 (67%)	6 (8%)
高速道路会社	16	8 (50%)	3 (19%)	8 (50%)
地方公共団体計	1,258	497 (40%)	248 (20%)	761 (60%)
県	238	140 (59%)	45 (19%)	98 (41%)
市町村	1,020	357 (35%)	203 (20%)	663 (65%)
合計	1,349	574 (43%)	301 (22%)	775 (57%)

措置着手率（B/A）、措置完了率（C/A）



※2014～2018年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（2020.12末時点）

2．1）橋梁の修繕等措置の実施状況（2020.12末時点）

資料3

【橋梁の点検実施年度別の判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（秋田県）】

管理者	点検実施年度	措置が必要な施設数（A）		措置に着手済の施設数（B）		措置完了済の施設数（C）		未着手施設数（A−B）	
国土交通省	2014	75	28	69 (92%)	28	50 (67%)	28	6 (8%)	0
	2015		9		9		8		0
	2016		12		12		7		0
	2017		14		12		4		2
	2018		12		8		3		4
高速道路会社	2014	16	0	8 (50%)	0	3 (19%)	0	8 (50%)	0
	2015		2		2		1		0
	2016		1		1		0		0
	2017		5		3		2		2
	2018		8		2		0		6
地方公共団体計	2014	1,258	206	497 (40%)	133	248 (20%)	80	761 (60%)	73
	2015		422		187		99		235
	2016		336		103		43		233
	2017		140		33		11		107
	2018		154		41		15		113
県	2014	238	37	140 (59%)	37	45 (19%)	13	98 (41%)	0
	2015		64		43		17		21
	2016		68		39		14		29
	2017		19		5		0		14
	2018		50		16		1		34
市町村	2014	1,020	169	357 (35%)	96	203 (20%)	67	663 (65%)	73
	2015		358		144		82		214
	2016		268		64		29		204
	2017		121		28		11		93
	2018		104		25		14		79
合計		1,349		574 (43%)		301 (22%)		775 (57%)	

※2014～2018年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（2020.12末時点）

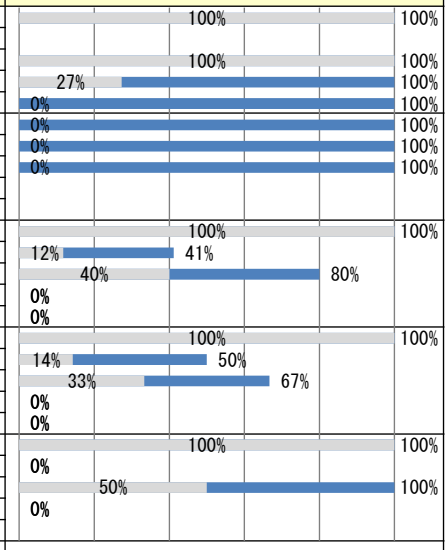
2．2）トンネルの修繕等措置の実施状況（2020.12末時点）

資料3

○ 1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断されたトンネルで、2020年12月末までに修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省：100%、高速道路会社：100%、県：62%、市町村：50%
○ 地方公共団体の2014年度点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断されたトンネルの修繕等措置の着手率は100%

【トンネルの判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（秋田県）】

管理者	措置が必要な施設数（A）	措置に着手済の施設数（B）	うち完了（C）	未着手施設数（A−B）	点検年度	措置着手率（B/A）、措置完了率（C/A）
国土交通省	19	19（100%）	9（47%）	0（0%）	2014	100% / 100%
					2015	
					2016	100% / 100%
					2017	27% / 100%
					2018	0% / 100%
高速道路会社	4	4（100%）	0（0%）	0（0%）	2014	0% / 100%
					2015	0% / 100%
					2016	0% / 100%
					2017	
					2018	
地方公共団体計	44	26（59%）	19（43%）	18（41%）	2014	100% / 100%
					2015	12% / 41%
					2016	40% / 80%
					2017	0%
					2018	0%
県	34	21（62%）	15（44%）	13（38%）	2014	100% / 100%
					2015	14% / 50%
					2016	33% / 67%
					2017	0%
					2018	0%
市町村	10	5（50%）	4（40%）	5（50%）	2014	100% / 100%
					2015	0%
					2016	50% / 100%
					2017	0%
					2018	
合計	67	49（73%）	28（42%）	18（27%）		



※2014～2018年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（2020.12末時点）

2．2）トンネルの修繕等措置の実施状況（2020.12末時点）

資料3

【トンネルの点検実施年度別の判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（秋田県）】

管理者	点検実施年度	措置が必要な施設数（A）		措置に着手済の施設数（B）		措置完了済の施設数（C）		未着手施設数（A−B）	
国土交通省	2014	19	5	19（100%）	5	9（47%）	5	0（0%）	0
	2015		0		0		0		0
	2016		1		1		1		0
	2017		11		11		3		0
	2018		2		2		0		0
高速道路会社	2014	4	1	4（100%）	1	0（0%）	0	0（0%）	0
	2015		2		2		0		0
	2016		1		1		0		0
	2017		0		0		0		0
	2018		0		0		0		0
地方公共団体計	2014	44	15	26（59%）	15	19（43%）	15	18（41%）	0
	2015		17		7		2		10
	2016		5		4		2		1
	2017		3		0		0		3
	2018		4		0		0		4
県	2014	34	12	21（62%）	12	15（44%）	12	13（38%）	0
	2015		14		7		2		7
	2016		3		2		1		1
	2017		1		0		0		1
	2018		4		0		0		4
市町村	2014	10	3	5（50%）	3	4（40%）	3	5（50%）	0
	2015		3		0		0		3
	2016		2		2		1		0
	2017		2		0		0		2
	2018		0		0		0		0
合計		67		49（73%）		28（42%）		18（27%）	

※2014～2018年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（2020.12末時点）

2．3）道路附属物等の修繕等措置の実施状況（2020.12末時点）

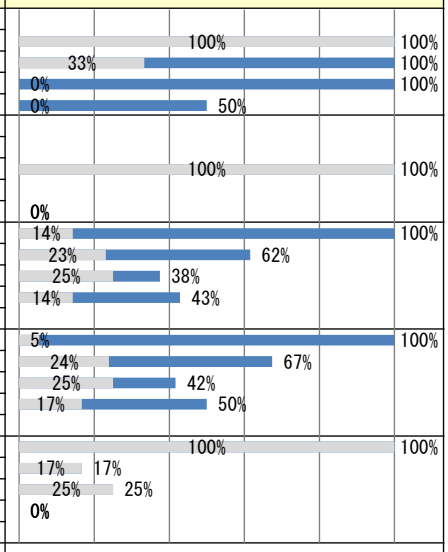
資料3

○ 1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された道路附属物等で、2020年12月末までに修繕等の措置に着手した割合は、国土交通省：90%、高速道路会社：50%、県：70%、市町村：31%
○ 地方公共団体の2014年度点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された附属物等の修繕等措置の着手率は100%

【道路附属物等の判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（秋田県）】

管理者	措置が必要な施設数（A）	措置に着手済の施設数（B）	うち完了（C）	未着手施設数（A−B）
国土交通省	10	9 (90%)	3 (30%)	1 (10%)
高速道路会社	2	1 (50%)	1 (50%)	1 (50%)
地方公共団体計	96	62 (65%)	20 (21%)	34 (35%)
県	83	58 (70%)	16 (19%)	25 (30%)
市町村	13	4 (31%)	4 (31%)	9 (69%)
合計	108	72 (67%)	24 (22%)	36 (33%)

措置着手率（B/A）、措置完了率（C/A）



※2014～2018年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（2020.12末時点）

2．3）道路附属物等の修繕等措置の実施状況（2020.12末時点）

資料3

【道路附属物等の点検実施年度別の判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（秋田県）】

管理者	点検実施年度	措置が必要な施設数（A）		措置に着手済の施設数（B）		措置完了済の施設数（C）		未着手施設数（A−B）	
国土交通省	2014	10	0	9 (90%)	0	3 (30%)	0	1 (10%)	0
	2015		2		2		2		0
	2016		3		3		1		0
	2017		3		3		0		0
	2018		2		1		0		1
高速道路会社	2014	2	0	1 (50%)	0	1 (50%)	0	1 (50%)	0
	2015		0		0		0		0
	2016		1		1		1		0
	2017		0		0		0		0
	2018		1		0		0		1
地方公共団体計	2014	96	21	62 (65%)	21	20 (21%)	3	34 (35%)	0
	2015		52		32		12		20
	2016		16		6		4		10
	2017		7		3		1		4
	2018		0		0		0		0
県	2014	83	19	58 (70%)	19	16 (19%)	1	25 (30%)	0
	2015		46		31		11		15
	2016		12		5		3		7
	2017		6		3		1		3
	2018		0		0		0		0
市町村	2014	13	2	4 (31%)	2	4 (31%)	2	9 (69%)	0
	2015		6		1		1		5
	2016		4		1		1		3
	2017		1		0		0		1
	2018		0		0		0		0
合計		108		72 (67%)		24 (22%)		36 (33%)	

※2014～2018年度に点検診断済み施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（2020.12末時点）