令和３年度　第２回　岩手県道路メンテナンス会議

日時：令和４年２月１５日（火）
13:00～14:30
場所：岩手河川国道事務所２Ｆ
大会議室ほか
[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３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）　【資料４】

６．情報提供等（非公開）　【資料５】

７．その他（非公開）　【参考資料】

８．閉　会

資料1

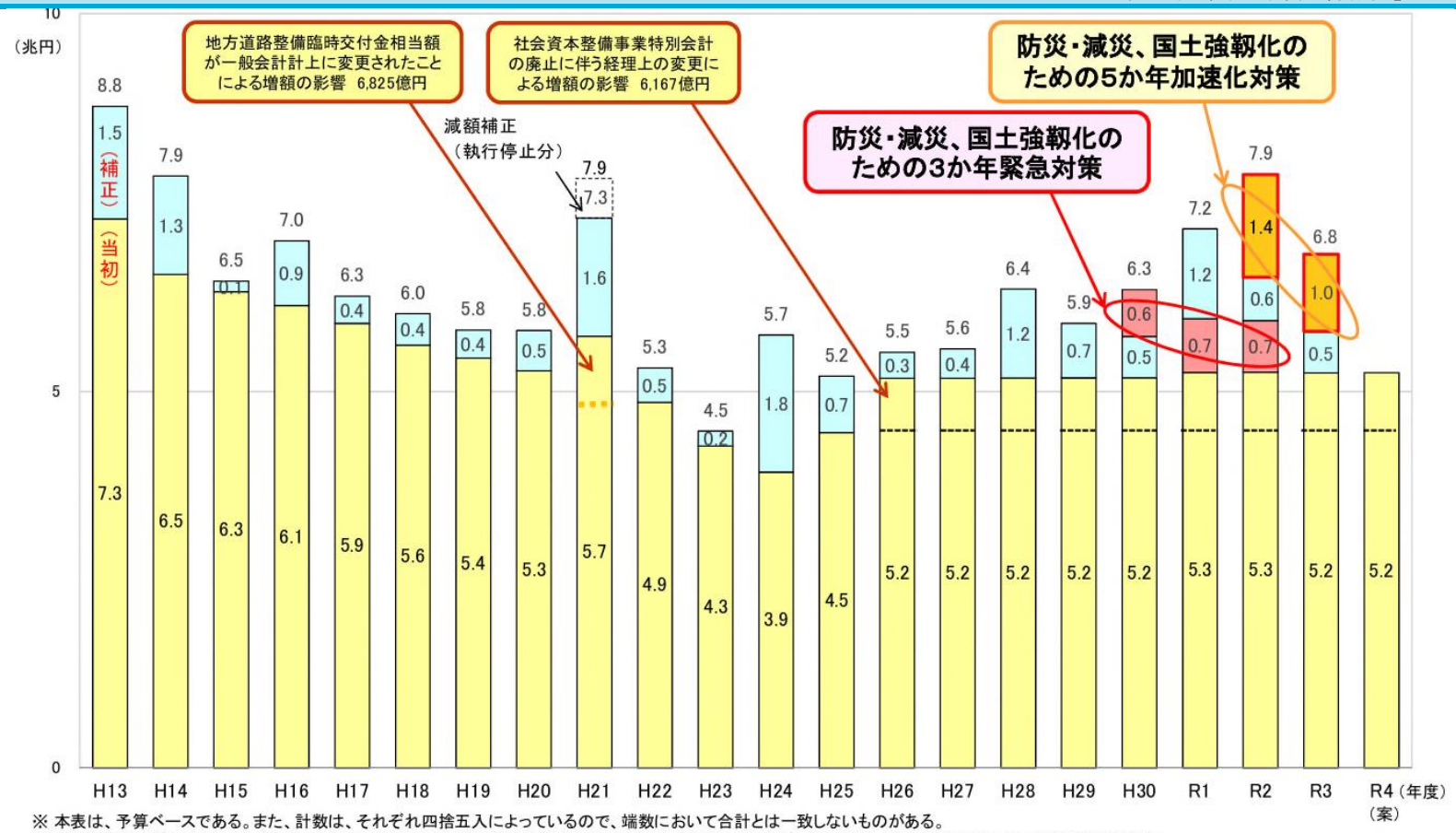
道路メンテナンスに関する最近の話題

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

公共事業関係費（国土交通省関係）の推移

国土交通省

※R4.1.19「国交省 令和4年度予算概要」より



※ 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。
※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額（6,825億円）が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。
※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。
※ 平成26年度予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額（6,167億円）を含む。
※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の初年度及び2年度分は、それぞれ令和2年度及び令和3年度の補正予算により措置されている。
※ 令和3年度予算額（5兆2,458億円）は、デジタル庁一括計上分129億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、5兆2,587億円である。

令和4年度予算（国土交通省）

国土交通省

※R4.1.19「国交省 令和4年度予算概要」より

《令和4年度国土交通省関係予算》

1．国費総額		
(1) 一般会計	５兆８，５０８億円	（０．９９倍）
公共事業関係費	５兆２，４８０億円	（１．００倍）
○一般公共事業費	５兆１，９１１億円	（１．００倍）
○災害復旧等	５６９億円	（１．０２倍）
非公共事業	６，０２８億円	（０．９２倍）
○その他施設	４３０億円	（１．０６倍）
○行政経費	５，５９７億円	（０．９２倍）
(2) 東日本大震災復興特別会計	３７９億円	（０．９５倍）
2．財政投融資	１兆６，６８３億円	（０．８３倍）

主な項目

- ✓ 「流域治水」の本格的展開 [5,204 億円(1.03)]
- ✓ 土砂災害対策の加速化・強化 [997 億円(1.05)]
- ✓ 防災情報等の高度化の推進 [79 億円(1.10)]
- ✓ 持続可能なインフラメンテナンスの実現 [7,204 億円(1.04)]
- ✓ 効率的な物流ネットワークの強化 [3,585 億円(1.00)]
- ✓ DXの推進 [51 億円(1.72)]
- ✓ i-Construction の推進 [10 億円(1.02)]

など

《基本方針》

○ 「国民の安全・安心の確保」、「社会経済活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大」、「豊かで活力ある地方創りと分散型の国づくり」の3点を柱に、令和3年度補正予算と合わせて切れ目なく取組を進め、施策効果の早期発現を図る。

○ 新・担い手3法も踏まえ、施工時期等の平準化や適正価格・工期での契約、国庫債務負担行為の積極的な活用等、地域企業の活用に配慮した適正規模での発注等を推進する。また、新技術の導入やiConstructionの推進、建設キャリアアップシステムの普及、技能者の賃金引上げ、週休2日の実現、外国人技能労働者の受入・育成等、生産性向上や働き方改革等に取り組む。

○ 加えて、災害等に備え、防災体制等の拡充・強化を図る。

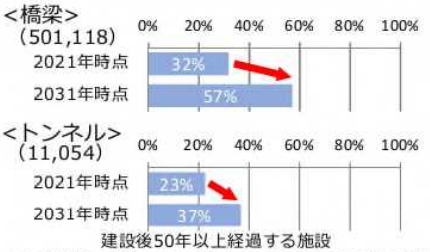
予防保全による老朽化対策 ～安全・安心な道路を次世代へ～

国土交通省

■ 「荒廃するアメリカ」の教訓を踏まえ、道路の安全・安心を守るとともに良好なインフラを次世代へと継承する責務があります。ライフサイクルコストの低減や効率的かつ持続可能な維持管理を実現する予防保全による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施設の対策を加速するとともに、新技術の積極的な活用等を推進します。

【深刻化するインフラの老朽化】

建設後50年以上経過する社会資本の施設の割合が加速度的に増加



建設後50年以上経過する施設

※( )は対象の橋梁・トンネル数、ただし建設年度不明の橋梁・トンネルを除く

判定区分Ⅳ（緊急に措置を講ずべき状態）

【荒廃するアメリカ】

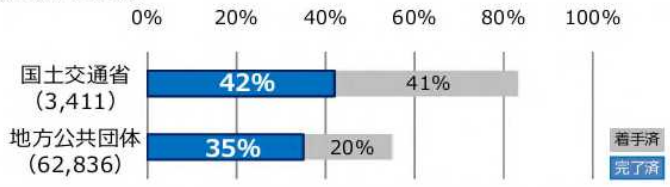
1980年代のアメリカでは、1930年代に大量に建設された道路構造物の老朽化に対応できず、橋梁や高架道路の損傷事故等により、大量の迂回交通が発生するなど、経済や生活の様々な面で大きな影響

ケーブル切断事故後、通行止めになったブルックリン橋の歩道
（「高速道路と自動車」1981年11月から引用）

マイアナス橋の崩壊（1983年）

【判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況】

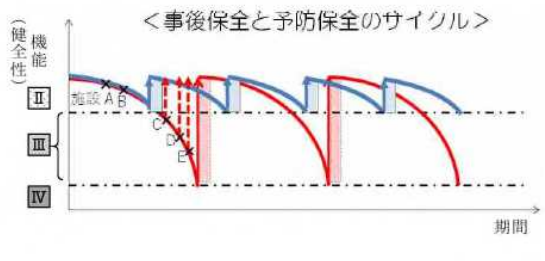
2014年度以降５年間（１巡目）の点検で、早期または緊急に措置を講ずべき状態（判定区分Ⅲ・Ⅳ）の橋梁のうち、修繕等の措置が完了した橋梁の割合は、2020年度時点で国土交通省で42%、地方公共団体で35%



※対象は2014年度～2018年度の1巡目点検を行った施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設
（2巡目点検以降に新たに判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設は含まない）

【予防保全による中長期的コスト縮減】

予防保全による維持管理へ転換し、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図るためにも、早期又は緊急に措置を講ずべき施設（判定区分Ⅲ、Ⅳ）の早期措置が急務



持続可能な道路管理の実現①

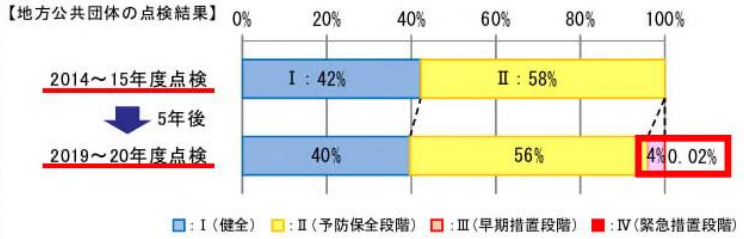
国土交通省

■ 地方公共団体の管理する道路施設について、長寿命化修繕計画に基づく取組に対し、道路メンテナンス事業補助制度等による計画的・集中的な財政的支援や、直轄診断や修繕代行等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道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率は約51%(2020年度末時点)

・1巡目点検(2014～15年度）から2巡目点検(2019～20年度)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4%



・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５千橋が新たに修繕等が必要な状態へと遷移する見込み

これまでの予算水準では予防保全への移行に約20年かかる

【地方への財政的支援】

○道路メンテナンス事業補助制度等による地方公共団体への財政的支援を実施

・予防保全への移行を促進するため、早期に修繕等が必要な施設の修繕等に対して計画的・集中的に支援

・新技術等の活用などを促進するため、新技術等を活用する事業や、長寿命化修繕計画に新技術等の活用や費用縮減、集約化・撤去に関する短期的な数値目標を定めた自治体の事業を優先的に支援[参1]

・中長期的な維持管理コストの縮減を図るため、老朽化した橋梁等の集約や機能縮小、撤去を支援[参2]

【地方への技術的支援】

○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[参3]

・地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率　（2019→2025）：約34% ⇒ 約73%

・地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数（2019→2025）：6,459人 ⇒ 10,000人

参１：新技術等の活用促進についてはP20参照
参２：集約、機能縮小、撤去に対する支援についてはP18参照
参３：直轄診断(2014～2020年度)：16箇所、修繕代行(2015～2020年度)：14箇所

持続可能な道路管理の実現②

国土交通省

■ 通常の修繕･更新に加え、代替可能な老朽化した道路施設等については、集約や機能縮小、撤去に対する支援に取り組みます。

■ 定期点検等により路盤の脆弱化が確認された舗装の修繕を集中的に実施するとともに、コンクリート舗装の適材適所の活用を推進します。

【集約・機能縮小・撤去の支援】

<背景／データ>

・集約・撤去等を検討した自治体は２割に留まる(2020年度末時点)

・2021年度は地方公共団体管理の96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、代替可能な老朽化した道路施設等の撤去等に対する対策を支援

[支援内容]
・集約に伴う撤去[参1]
・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
・治水効果の高い橋梁の撤去[参3]

・施設の集約・撤去、機能縮小を検討した地方公共団体の割合（2019→2025）：14% ⇒ 100%

<集約に伴う撤去>

跨線橋を撤去し、隣接橋へ機能を集約

<機能縮小>

機能縮小により車道を人道橋としてリニューアル
※車両は60m先の橋梁を利用

<単純撤去>

撤去による治水効果の向上を通じ地域の安全・安心を確保

【舗装の老朽化対策】

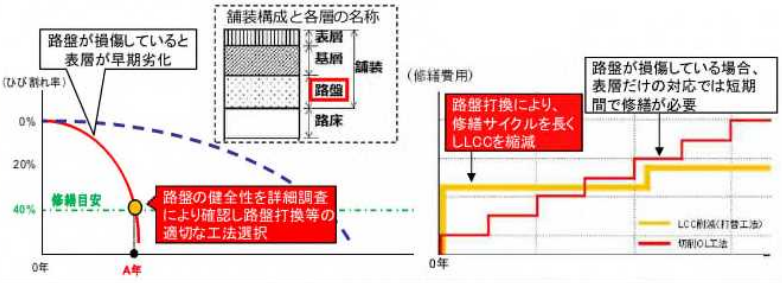
<背景／データ>

・要修繕段階の舗装は、直轄で約5,900km、自治体で約8,900km、うち修繕等措置着手済み割合はいずれも約15%(2020年度末時点)

○定期点検等により路盤の脆弱化が確認された舗装の集中的な修繕や、コンクリート舗装の適材適所の活用により、ライフサイクルコストを低減

・防災上重要な道路における舗装の修繕措置率（路盤以下が損傷している舗装（2019年度時点：約2,700km）を対象）（2019→2025）：０% ⇒ 100%

【ライフサイクルコスト低減のイメージ】



参１：集約先の構造物の修繕や、集約先へ迂回するための道路改築等を実施する場合に限る
参２：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
参３：長寿命化修繕計画に撤去に関する短期的な数値目標とそのコスト縮減効果等を定めた場合に限る

個別補助制度の拡充＜道路メンテナンス事業補助制度＞

国土交通省

○ 道路の老朽化対策においては、構造物の点検結果や利用状況（交通量や交通利便性への影響等）などを踏まえ、地域の合意が得られたものについては、施設の集約・撤去に取り組んでいる。
○ 中長期的な維持管理コストの縮減を図り、持続可能な道路管理の実現に向けた取組をさらに促進するため、治水効果の向上を通じて地域の安全・安心の確保を図る場合には、改築等の実施を伴わない橋梁単体での撤去（単純撤去）を認めるよう制度を拡充する。

単純撤去の補助要件 ： 要件①に該当する橋梁の撤去事業で、要件②を満たす個別施設計画が策定されていること

要件① 治水効果の高い橋梁の撤去

□ 橋梁を撤去した場合の治水効果を確認していること

径間長不足、河積阻害による支障事例

桁下高不足による支障事例

要件② 実効性ある個別施設計画

□ 橋梁の集約撤去など「コスト縮減に関する具体的な方針」と「短期的な数値目標とそのコスト縮減効果」が記載されていること（①、②）
□ 当該事業が記載されていること（③）

○○市 橋梁長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容
・・・・・
①集約撤去などコスト縮減に関する具体的な方針
②撤去に関する「短期的な数値目標」と「そのコスト縮減効果」
例）R○年までに○○橋の橋梁を撤去し、
将来の維持管理コストを○○百万円縮減することを目指す
③当該事業の記載
例）○○橋、○年撤去予定

定期点検の効率化・高度化

国土交通省

■新技術の積極的な活用や部位・部材ごとの最適な点検手法の整理により、定期点検の効率化・高度化を図ります。
■新技術等の導入に必要な技術基準類の整備を迅速に進め、維持管理の省力化・コスト縮減を図ります。

<背景・データ>
・近接目視を補完・代替・充実する技術の活用を促進するため、技術を活用する際の判断の参考となる点検支援技術性能カタログ[参1]を作成

【定期点検の効率化・高度化】

○点検支援技術性能カタログの拡充や、部位・部材ごとの最適な点検手法を整理し、定期点検の効率化・高度化を推進

・点検支援技術性能カタログに掲載された技術数
（R2→R7）：80技術 ⇒ 240技術
・橋梁点検・トンネル点検において新技術の活用を検討した地方公共団体のうち、新技術を活用した地方公共団体の割合
（R1→R7）橋梁：39% ⇒ 50%、トンネル：31% ⇒ 50%

【新技術・新材料の導入促進】

○新技術・新材料の導入に必要な技術基準類を迅速に整備

○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において重点的に支援

参1：各技術の性能値を標準項目によりカタログ形式で整理・掲載したもの
URL；https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/inspection-support/

［定期点検の効率化・高度化］
・点検支援技術性能カタログに掲載されている技術を拡充

点検支援技術性能カタログ（131技術掲載　R3年10月時点）

画像計測	非破壊検査	計測・モニタリング
ドローンを利用した変状把握	レーダーを利用したトンネル覆工の損傷把握	センサーを利用した橋梁ケーブル張力のモニタリング

・橋梁の規模等に応じた最適な技術により点検を実施

大規模橋梁（斜張橋など）

・部位・部材等の特徴に合わせて様々な新技術を組み合わせるなど、点検を効率化

小規模橋梁（溝橋など）

・損傷や構造特性に応じた点検項目の絞り込み
・簡易、安価な技術で効率化

［新技術・新材料の導入（トンネル覆工技術の例）］
・はく落の発生抑制等に資する覆工技術の導入に向けた検討を実施

【検討の流れ】 検証方法の検討 ⇒ 技術公募 ⇒ 試験方法等の策定 ⇒ 技術基準等の改定案の検討 ⇒ 現場実装

緊急対策の実施に伴う通行規制を低減

道路システムのDX　～xROAD(クロスロード)の実現～

国土交通省

■ 限られた体制のもとでも、道路利用者に対して安全・安心な通行を確保するとともに、高度な道路利用サービスを提供することが必要です。持続可能でスマートな道路システムへの変革に向けて、デジタル技術や新技術の導入等による道路管理や行政手続きの省力化・効率化を加速します。

<道路システムのＤＸの方針と取組例>

【方針】ITを駆使して
①道路利用の障害となる様々な事象を早期発見、処理する
②施工や維持管理作業などの徹底した自動化、無人化を図る
③手続きや支払いはオンライン化、キャッシュレス化・タッチレス化する
④道路のビッグデータを収集・蓄積、フル活用して、社会に還元する

【高レベル道路インフラサービスの提供】

パトロール車両に搭載したカメラからのリアルタイム映像をＡＩにより処理し、舗装の損傷を自動検知

【xROADの構築と多方面への活用】

全国統一の開かれたデータプラットフォームを構築し、新技術活用によるアプリケーションを導入することで、維持管理のほか様々な分野で活用

【高速道路等の利便性向上】

高速道路内外の各種支払い等へのETCの活用による利便性向上を推進

【行政手続きのデジタル化・スマート化】

ETC2.0等を活用し、特殊車両通行手続等の行政手続きを迅速化・即時処理

<道路システムの今後の展開>

■R3年度末

喫緊に対応すべき課題を解決

・特殊車両の通行手続きの即時処理
・人手による交通量観測を原則廃止
・交通障害自動検知システムの全国展開に着手

■R4年度末

道路管理作業の自動化

・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

道路利用のための手続きを高度化

・占用許可手続き、特定車両停留許可手続き　等

データプラットフォームの構築

・xROAD概成、一部データのオープン化、道路管理アプリ開発着手　等

■R7年度末

ETC専用化等

・都市部はR2年度から５年での概成（目標）

xROAD(データプラットフォーム)の構築と多方面への活用

国土交通省

■関係機関と連携により効率的にデータを収集し、xROAD(クロスロード)(全国統一の開かれたデータプラットフォーム)を構築することで、データを活用した技術開発を促進し、維持管理のほか様々な分野で活用します。

<背景／データ>

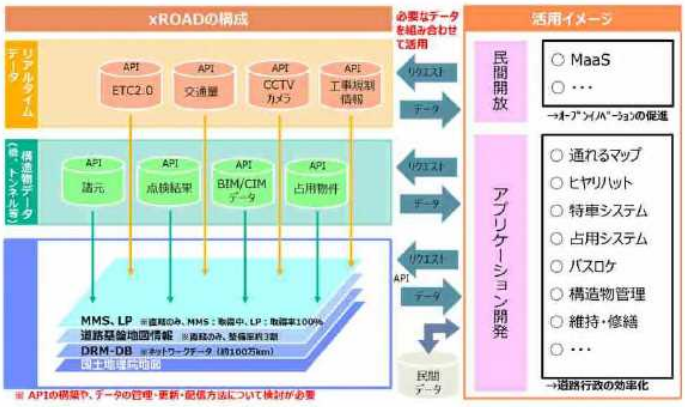
・道路管理者毎に様々な仕様で膨大な点検・診断のデータが蓄積
　橋梁：約73万橋　トンネル：約１万本　道路附属物等：約４万施設
・データを活用した新技術により効率的な道路の維持管理の実現可能性があるが、データを活用できる環境が整備されていない
・ETC2.0車載器は、約714万台まで普及(R3年11月時点)
・車載型センシング技術(MMS)を活用し、直轄国道の３次元点群データを9千km以上取得済 (R3年11月時点)

○道路施設毎のデータベース整備を進めるとともに、デジタル道路地図データベース（DRM-DB）等を基盤として構造物の諸元データやETC2.0等を紐付けたデータプラットフォーム（xROAD）を構築

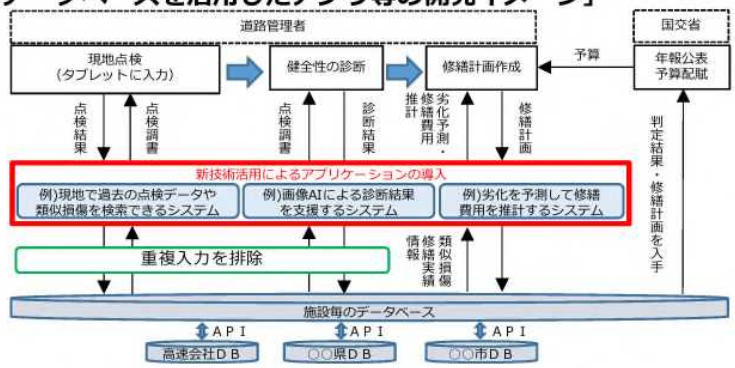
○MMSを活用した道路の３次元点群データ（交差点形状や区画線等の地物の位置情報）等の取得・利活用を一層推進

○ xROADに含まれるデータ（３次元点群データ等）を一部民間開放し、道路施策検討や維持管理に資するAIやアプリの開発等のオープンイノベーションを促進

[ｘＲＯＡＤの構成（将来イメージ）]



[データベースを活用したアプリ等の開発イメージ]



令和3年度　第2回
岩手県道路メンテナンス会議

令和4年2月15日

議　事

（１）令和3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（2021.12末時点）　【資料3】

1. 令和3年度の活動報告

岩手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
2021（R3）	4 5 6			
	7 8 9	6/11　事務局会議 8/26　第1回道路メンテナンス会議		
	10 11 12	11/12　道路メンテナンス会議（臨時）	10/20　橋梁補修工事現地講習会 現地：金ケ崎大橋（奥州市） 参加者：47名 11/30　溝橋点検及び点検支援技術講習会（内陸） 現地：滝沢ICﾗﾝﾌﾟ砂込BOX 参加者：21名	11/29　岩手の道路メンテナンス概要公表、岩手河国Twitter投稿 11/30～道路ｲﾝﾌﾗ老朽化対策ﾎﾟｽﾀｰ展示　県内道の駅14箇所
	1 2 3	2/15　第2回道路メンテナンス会議 2/15　道路鉄道連絡会議	2/下旬　溝橋点検および点検支援技術講習会（沿岸予定）	

（案）

資料2

■令和３年度　第１回岩手県道路メンテナンス会議（ＷＥＢ方式）

R2定期点検結果、2巡目(R元～R5)点検計画説明、R3年度活動計画、意見交換

■参　加　者：岩手県道路メンテナンス会議構成各道路管理者ほか　65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3年8月26日（木）
■内　容：　1）R2定期点検結果
　　2）定期点検2巡目（R元～R5）点検計画
　　3）R3年度活動計画
　　4）意見交換

8／12発出「新型コロナウイルス感染症岩手緊急事態宣言」を受けてWEB方式で会議開催
※市町村等の構成機関は、それぞれの職場から参加

▲岩手河川国道事務所会場

資料2

■橋梁補修工事現場講習会（岩手県内陸）

自治体等職員（初心者向け）への橋梁補修工事現場の見学と講習

■参　加　者：自治体職員及び直轄職員　47名（事務局含み）　11市町（岩手県内陸）
■主　　催：岩手県道路メンテナンス会議
■開　催　日：令和3年10月20日（水）
■研修内容：1）橋梁補修工事現場見学（直轄　金ケ崎大橋補修工事）
　　・橋梁補修工事現場を見学し、各々の工事イメージを持ってもらう。
　　2）講習会（現地）
　　・「補修内容」「設計の考え方」「補修設計時留意事項」について講習。

▲講習状況

▲現場見学状況

資料2

■溝橋点検及び点検支援技術講習会（内陸）

■参　加　者：自治体職員及び県土木振興協会　21名（事務局含み）　7市町
■主　　催：岩手県道路メンテナンス会議
■開　催　日：令和3年11月30日（火）
■研修内容：1）座学（講話）
・各種点検要領、技術的助言(H31．2改訂)解説
・特定の条件を満足する溝橋の定期点検に関する参考資料
・ 点検支援技術について
2）現地点検講習　（R4　砂込BOX（滝沢市））
・既BOXを「特定の条件を満足する溝橋」に見立てて模擬点検実施

▲座学状況

▲現地点検講習状況

（案）

1. 令和3年度の活動報告

資料2

高校生との協働による橋梁点検①

岩手県県土整備部

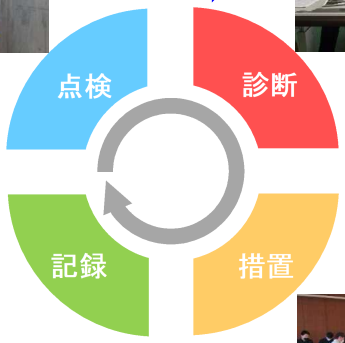
○道路インフラメンテナンスの必要性や重要性の理解向上と自ら実施した点検が県民の安全な暮らしを支えるという土木の魅力を感じてもらうことにより、土木業界の担い手の確保・育成を推進するため、令和元年度から高校生(県内工業高校)との協働による橋梁点検を実施
○令和元年度は1校、令和2年度は2校、令和3年度は土木系学科を有する県内全ての工業高校(4校:盛岡工業、黒沢尻工業、一関工業、久慈工業)と協働で橋梁点検を実施

令和３年度の高校生との協働による橋梁点検の実施状況

高校	内容	実施年月日
盛岡工業	現地点検	R3.12.9
	健全性診断	R4.1.21
	報告会	R4.2.10
黒沢尻工業	現地点検	R3.9.27
	健全性診断	R3.12.13
	報告会	R4.2.8
一関工業	現地点検	R3.10.29
	健全性診断	R3.12.23
	報告会	R4.1.25
久慈工業	現地点検	R3.11.25
	健全性診断	R4.1.19
	報告会	R4.2.18

【現地点検(黒沢尻工業高校)】

【健全性診断(盛岡工業高校)】



【補修設計勉強会(盛岡工業高校)】

メンテナンスサイクルを実習形式で学習

1. 令和3年度の活動報告

資料2

高校生との協働による橋梁点検②

岩手県県土整備部

○令和３年度は、高校生のインフラメンテナンスに関する興味を促進するため、ドローンなどの新技術を活用した橋梁点検も実施
○高校生との協働による橋梁点検の結果等は報告会で生徒自らが県に説明
○点検調書には橋梁点検を実施した生徒の名前も記載され、今後の修繕計画等に活用

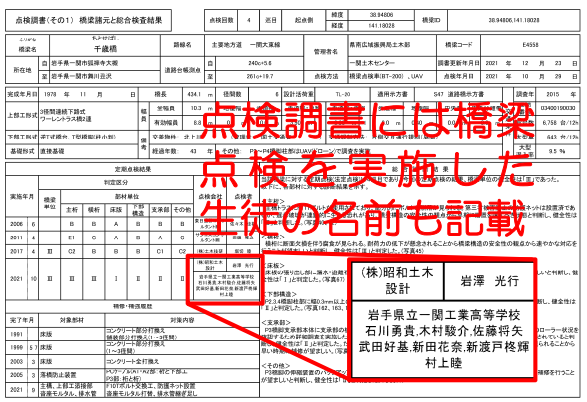
新技術を活用した橋梁点検の実施状況

【ドローンを活用した点検状況】

【コンクリート構造物変状部検知システムを活用した点検状況】

報告会の実施状況

【報告会(一関工業高校)】



1. 令和3年度の活動報告

【参考】2021いわて！わんこ広報室

岩手県県土整備部

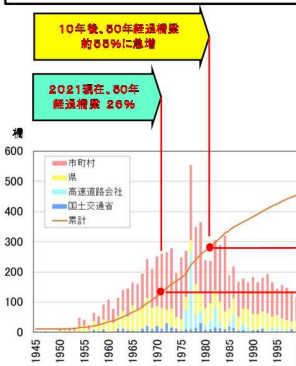
〇令和３年度の県政テレビ番組「いわて！わんこ広報室」で道路インフラの維持管理をテーマとした番組を初めて放送（令和３年11月８日の週）
【第29回】道路インフラの維持管理～高校生と共に取り組む橋のメンテナンス～
〇テレビの放送終了後も岩手県公式YouTubeチャンネルで閲覧可能

https://www.youtube.com/watch?v=lVmQMPckheE&list=PL4iuZmcYR41j6_wqgCV4DvhWpm1JK3v_R&index=26

（案）

老朽化が進む岩手県内の道路構造物の現状と課題

1．県内の道路構造物の現状
道路構造物のうち橋梁は建設後**50年を経過**した橋梁は現在、26%に対して**10年後には約55%**に急増。



2．定期点検の実施
平成26年度から、すべての道路管理者が**5年に1回の頻度**で**点検**を行っています。令和元年度から点検サイクル2巡目に入りました。

2巡目（2019～2020年度）の判定区分の割合
（全道路管理者合計）

橋梁点検を行っている様子

損傷～補修事例

損傷：鉄筋露出

補修：断面補修

損傷：床版コンクリートひび割れ

補修：炭素繊維シート貼付

損傷：主桁・支承腐食

補修：主桁あて板・支承取替

損傷：コンクリートひび割れ・漏水

補修：導水工

損傷：防食塗膜の劣化

補修：塗装塗替

3．市町村の課題と支援
市町村は土木技術職員の**不足**や**財政的**な問題を抱えており、技術・財政の両面で**支援が必要**です。

市町村職員を対象とした講習会の様子

「岩手県道路メンテナンス会議」
道路管理者が連携し技術力の向上、インフラ長寿命化の推進、情報共有や課題解決の連携を深めるため平成26年度に発足
構成機関：国土交通省、東日本高速道路(株)、岩手県、県内33市町村

4．土木技術者の担い手の確保・育成を推進
岩手県では、R元から**県内工業高校の高校生と協働による橋梁点検**に取り組んでいます。

・県政テレビ番組「いわて！わんこ広報室」で道路インフラの維持管理をテーマとした番組を放送（R3.11月）
・「岩手県公式YouTubeチャンネル」で閲覧可能

岩手県道路メンテナンス会議 事務局
・岩手県 県土整備部 道路環境課 TEL 019－629－5878(直)
・東北地方整備局 岩手河川国道事務所 TEL 019－624－3131(代)
内208、530

HP検索キーワード：岩手県道路メンテナンス会議 でクリック
この資料について詳しくは、
http://www.thr.mlit.go.jp/iwate/michi/pdf/douro_mente/211129_douro_mente.pdf
を参照願います。

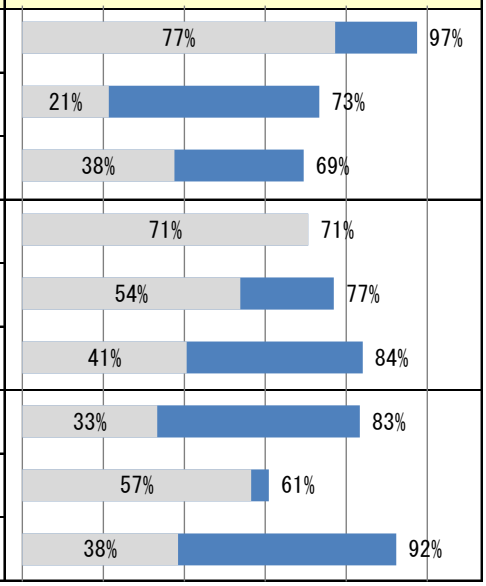
2．1巡目点検施設の修繕等措置の実施状況（2021.12末時点）

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、2021年12月末までに修繕等の措置に着手した割合は、橋梁：72%、トンネル：81%、道路附属物等：78%
○ 一方、修繕等措置に未着手の施設数は、橋梁：385橋、トンネル：19箇所、道路附属物等：12施設

【施設別の判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（岩手県）】

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（A/B）、措置完了率（C/A）
橋梁	1,352	967（72%）	515（38%）	385（28%）	国土交通省	77%、97%
					高速道路会社	21%、73%
					地方公共団体	38%、69%
トンネル	99	80（81%）	47（47%）	19（19%）	国土交通省	71%、71%
					高速道路会社	54%、77%
					地方公共団体	41%、84%
道路附属物等	55	43（78%）	25（45%）	12（22%）	国土交通省	33%、83%
					高速道路会社	57%、61%
					地方公共団体	38%、92%



※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（2021.12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

（参考）

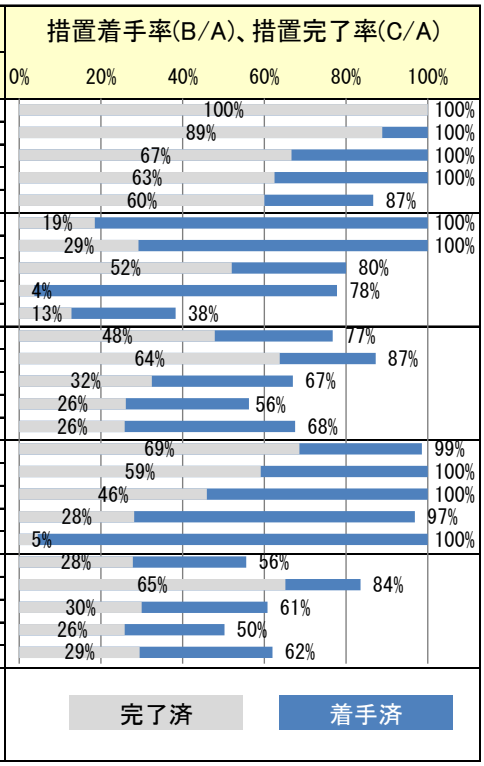
2．1）橋梁の修繕等措置の実施状況（2021.12末時点）

資料3

○ 1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁で、2021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：97%、高速道路会社：73%、県：99%、市町村：62%
○ 地方公共団体の2015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87%

【橋梁の判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（岩手県）】

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	79	77（97%）	61（77%）	2（3%）
高速道路会社	150	110（73%）	32（21%）	40（27%）
地方公共団体計	1，123	780（69%）	422（38%）	343（31%）
県	229	227（99%）	112（49%）	2（1%）
市町村	894	553（62%）	310（35%）	341（38%）
合計	1，352	967（72%）	515（38%）	385（28%）



※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（2021.12末時点）

2．1）橋梁の修繕等措置の実施状況（2021.12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（岩手県）】

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	79	18	77（97%）	18	61（77%）	18	2（3%）	0
	2015		18		18		16		0
	2016		12		12		8		0
	2017		16		16		10		0
	2018		15		13		9		2
高速道路会社	2014	150	27	110（73%）	27	32（21%）	5	40（27%）	0
	2015		24		24		7		0
	2016		25		20		13		5
	2017		27		21		1		6
	2018		47		18		6		29
地方公共団体計	2014	1，123	142	780（69%）	109	422（38%）	68	343（31%）	33
	2015		196		171		125		25
	2016		385		258		125		127
	2017		249		140		65		109
	2018		151		102		39		49
県	2014	229	70	227（99%）	69	112（49%）	48	2（1%）	1
	2015		44		44		26		0
	2016		61		61		28		0
	2017		32		31		9		1
	2018		22		22		1		0
市町村	2014	894	72	553（62%）	40	310（35%）	20	341（38%）	32
	2015		152		127		99		25
	2016		324		197		97		127
	2017		217		109		56		108
	2018		129		80		38		49
合計		1，352		967（72%）		515（38%）		385（28%）	

※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（2021.12末時点）

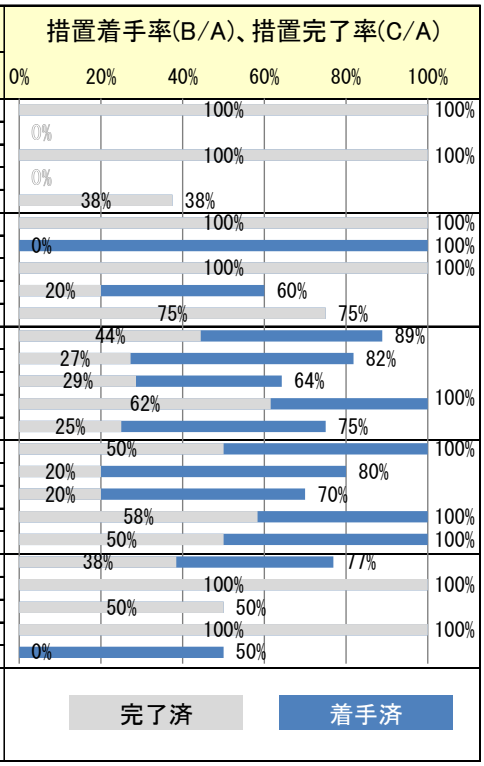
2．2）トンネルの修繕等措置の実施状況（2021.12末時点）

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、2021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：71%、高速道路会社：77%、県：90%、市町村：71%
○ 地方公共団体の2015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82%

【トンネルの判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（岩手県）】

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	17	12（71%）	12（71%）	5（29%）
高速道路会社	13	10（77%）	7（54%）	3（23%）
地方公共団体計	69	58（84%）	28（41%）	11（16%）
県	48	43（90%）	19（40%）	5（10%）
市町村	21	15（71%）	9（43%）	6（29%）
合計	99	80（81%）	47（47%）	19（19%）



※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（2021.12末時点）

2．2）トンネルの修繕等措置の実施状況（2021.12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（岩手県）】

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	17	8	12（71%）	8	12（71%）	8	5（29%）	0
	2015		0		0		0		0
	2016		1		1		1		0
	2017		0		0		0		0
	2018		8		3		3		5
高速道路会社	2014	13	1	10（77%）	1	7（54%）	1	3（23%）	0
	2015		1		1		0		0
	2016		2		2		2		0
	2017		5		3		1		2
	2018		4		3		3		1
地方公共団体計	2014	69	27	58（84%）	24	28（41%）	12	11（16%）	3
	2015		11		9		3		2
	2016		14		9		4		5
	2017		13		13		8		0
	2018		4		3		1		1
県	2014	48	14	43（90%）	14	19（40%）	7	5（10%）	0
	2015		10		8		2		2
	2016		10		7		2		3
	2017		12		12		7		0
	2018		2		2		1		0
市町村	2014	21	13	15（71%）	10	9（43%）	5	6（29%）	3
	2015		1		1		1		0
	2016		4		2		2		2
	2017		1		1		1		0
	2018		2		1		0		1
合計		99		80（81%）		47（47%）		19（19%）	

※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（2021.12末時点）

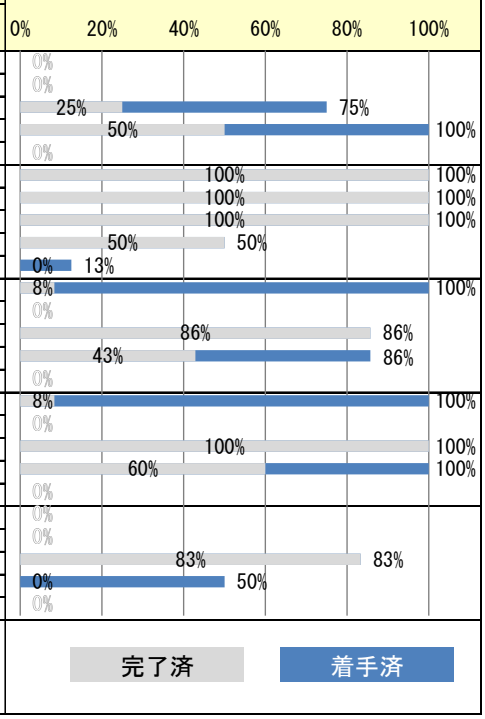
2．3）道路附属物等の修繕等措置の実施状況（2021.12末時点）

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、2021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：83%、高速道路会社：61%、県：100%、市町村：75%

【道路附属物等の判定区分Ⅲ、Ⅳの修繕等措置の実施状況（岩手県）】

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	6	5（83%）	2（33%）	1（17%）
高速道路会社	23	14（61%）	13（57%）	9（39%）
地方公共団体計	26	24（92%）	10（38%）	2（8%）
県	18	18（100%）	5（28%）	0（0%）
市町村	8	6（75%）	5（63%）	2（25%）
合計	55	43（78%）	25（45%）	12（22%）



※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（2021.12末時点）

2．3）道路附属物等の修繕等措置の実施状況（2021.12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（岩手県）】

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	6	0	5（83%）	0	2（33%）	0	1（17%）	0
	2015		0		0		0		0
	2016		4		3		1		1
	2017		2		2		1		0
	2018		0		0		0		0
高速道路会社	2014	23	1	14（61%）	1	13（57%）	1	9（39%）	0
	2015		3		3		3		0
	2016		7		7		7		0
	2017		4		2		2		2
	2018		8		1		0		7
地方公共団体計	2014	26	12	24（92%）	12	10（38%）	1	2（8%）	0
	2015		0		0		0		0
	2016		7		6		6		1
	2017		7		6		3		1
	2018		0		0		0		0
県	2014	18	12	18（100%）	12	5（28%）	1	0（0%）	0
	2015		0		0		0		0
	2016		1		1		1		0
	2017		5		5		3		0
	2018		0		0		0		0
市町村	2014	8	0	6（75%）	0	5（63%）	0	2（25%）	0
	2015		0		0		0		0
	2016		6		5		5		1
	2017		2		1		0		1
	2018		0		0		0		0
合計		55		43（78%）		25（45%）		12（22%）	

※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（2021.12末時点）