記者発表

令和3年11月29日
岩手県道路メンテナンス会議

岩手県内の橋梁等の2020年度（令和2年度）点検結果をとりまとめ

～岩手の道路メンテナンス概要（2巡目の2年目）の公表～

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巡目点検が完了し、2019年度から2巡目点検を実施しています。

今般、2巡目（2019～2020年度）の点検実施状況、これまでの措置状況、道路メンテナンス会議の取り組み等を「岩手の道路メンテナンス概要」としてとりまとめましたのでお知らせいたします。

1. 2巡目点検は1巡目点検より進捗

- 2巡目（2019～2020年度）の点検実施状況は、橋梁：37%、トンネル：34%、道路附属物等：41%を実施しており、1巡目点検よりも進捗しています。
- 全道路管理者の2019～2020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）の施設数は、橋梁：515橋、トンネル：51箇所、道路附属物等：55施設となっています。

2. 地方公共団体の修繕等措置の着手率が約6割

- 1巡目点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁で、2020年度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：66%、地方公共団体：59%となっています。

3. 5年間で早期又は緊急に措置を講ずべき状態に変化した割合は5%

- 1巡目の2014年度及び2015年度の点検で判定区分Ⅰ・Ⅱと診断された橋梁のうち、修繕等の措置を講じないまま、5年後の2019年度及び2020年度の点検において、判定区分Ⅲ・Ⅳへ遷移した橋梁の割合は全道路管理者で5%となっています。

岩手県道路メンテナンス会議では、点検結果を踏まえ、各道路管理者と連携して計画的なメンテナンスを引き続き実施して参ります。

岩手の道路メンテナンス概要は、以下のWebページにてご覧いただけます。

http://www.thr.mlit.go.jp/iwate/michi/pdf/douro_mente/211129_douro_mennte.pdf

＜　発表記者会：岩手県政記者クラブ、東北専門記者会　＞

＜問い合わせ先＞
岩手県道路メンテナンス会議事務局
国土交通省　東北地方整備局　岩手河川国道事務所
事業対策官　佐藤（さとう）　金市（きんいち）　TEL 019-624-3179(直通)　内線208
保全対策官　小野寺（おのでら）　政和（まさかず）　TEL 019-624-3185(直通)　内線530

岩手県　県土整備部　道路環境課
維持担当課長　藤島（ふじしま）　謙（けん）　TEL 019-629-5875(直通)

抜　粋

〔道路メンテナンス年報〕

岩手の道路メンテナンス概要



２０２１年 １１月

岩手県道路メンテナンス会議

まえがき

岩手県内の国道や高速道路、県道、市町村道の道路延長は約 34,100ｋｍにおよび、約 14,000 橋の橋梁、約 340 箇所のトンネル、約 620 施設の道路附属物等があります。また、その道路構造物の多くが高度経済成長期に建設され、道路構造物の老朽化は急速に進んでいます。

例えば、建設後 50 年を経過した橋梁は、架設年次が不明な約 3,700 橋を除くと、2021 年 3 月末時点で約 2,700 橋で全体の 26%になりますが、20 年後には 76%の約 7,800 橋まで増加するため、老朽化対策の課題に早期に取り組むことが求められています。

道路構造物の老朽化対策は喫緊の社会的な課題であることから、2014 年度から道路のメンテナンスサイクルの構築に向けて動き出しており、2018 年度までの 5 年間で、各道路管理者により 1 巡目の点検が実施されたところです。引き続き、2 巡目点検を計画的に進めるとともに、点検結果を踏まえた補修・修繕等を実施していきます。

「岩手県道路メンテナンス会議」は、道路インフラの予防保全・老朽化対策の体制強化を図るために 2014 年度に設立し、これまで道路施設の定期点検計画の策定、道路管理者を対象とした見学会・研修会の実施等に取り組んできたところです。

「岩手の道路メンテナンス概要」は、岩手県道路メンテナンス会議の取り組みの一環として、県内の道路施設の老朽化の実態やメンテナンスの取り組み実態をとりまとめ、県民や道路利用者に情報発信していくものです。

岩手県道路メンテナンス会議　会長
（岩手河川国道事務所長）　平井　康幸

目　　次

１　道路構造物の現状 1
（１）　道路構造物の管理者 1
（２）　道路構造物の急速な老朽化 1
２　岩手の道路メンテナンス概要について 2
（１）　概要 2
（２）　橋梁・トンネル・道路附属物等の健全性の診断について 2
３　橋梁・トンネル・道路附属物等の点検結果 3
（１）　2 巡目（2019～2020 年度）の点検結果（全道路管理者） 3
（２）　2 巡目（2019～2020 年度）の点検結果（管理者別） 5
（３）　2019～2020 年度点検実施施設における判定区分の遷移状況 11
（４）　直近 5 年間（2016～2020 年度）の点検結果（全道路管理者） 14
（５）　直近 5 年間（2016～2020 年度）の点検結果（管理者別） 18
４　判定区分III、IVの施設の修繕等措置の実施状況 21
（１）　1 巡目点検施設における修繕等措置の実施状況 21
（２）　直近 5 年間の点検施設における修繕等措置の実施状況 25
（３）　判定区分IVの施設の措置状況 28
（４）　修繕等措置の取り組み事例 29
（５）　橋梁の損傷傾向 34
（６）　個別施設計画の策定状況 36
５　予防保全への移行状況 38
６　道路メンテナンス会議の取り組み 39
７　参考資料（東北と県全体の比較） 41
８　巻末資料 52

表紙写真：国道４号　水沢南跨線橋（みずさわみなみこせんきょう）

１　道路構造物の現状

（１）道路構造物の管理者

県内の道路には、橋梁やトンネル、道路附属物等といった道路構造物があります。このうち、橋梁の数が最も多く、約７割を市町村で管理しています。

表１－１　道路管理者別の道路構造物等内訳

管理者	道路延長 (km)	橋梁 (橋)	トンネル (箇所)	道路附属物等 (施設)	シェッド	大型カルバート	横断歩道橋	門型標識等
国土交通省	632	649	107	251	2	106	46	97
高速道路会社	299	689	29	174	4	121	0	49
県	4,395	2,751	166	147	76	15	15	41
市町村	28,753	9,895	42	49	3	19	14	13
合計	34,079	13,984	344	621	85	261	75	200

※2021 年 3 月末時点
※道路延長は「道路統計年報 2020」より集計

（２）道路構造物の急速な老朽化

橋梁やトンネル、道路附属物等といった道路構造物は、その多くが高度経済成長期に建設され、今後、これらの道路構造物の老朽化が急速に進みます。

特に構造物数の多い橋梁でみると、建設後 50 年を経過した橋梁は、現在 26%に対し、10 年後には 55%に増加するため、計画的・効率的なメンテナンスサイクルの構築が必要な状況です。

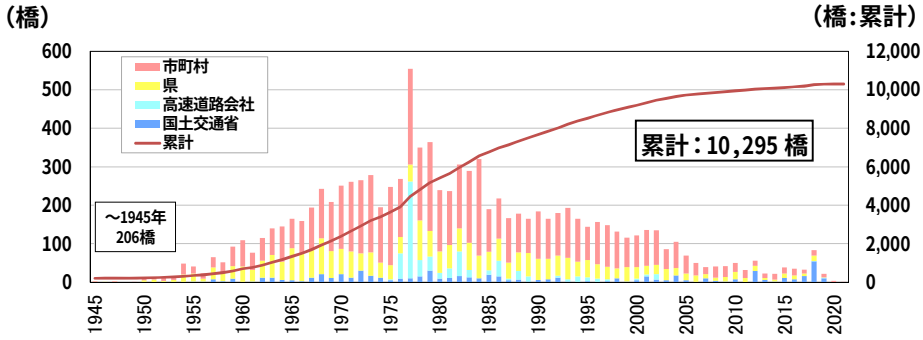
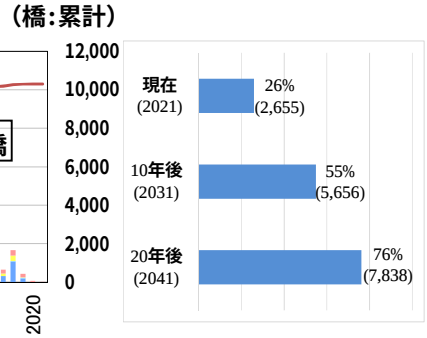


図１－１　建設年代別施設数（橋梁）



※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 3,700 橋ある。
（出典）道路局調べ（2021.3 末時点）

図１－２　建設後 50 年を経過した施設の割合（橋梁）

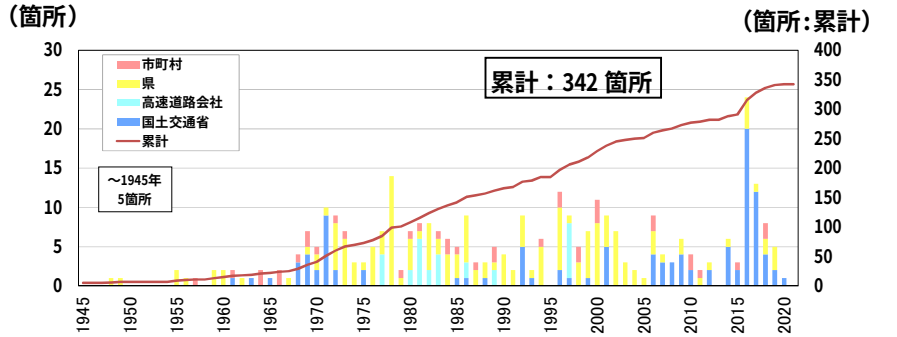
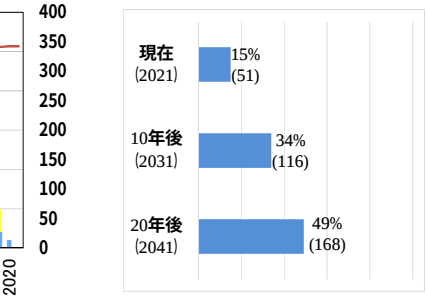


図１－３　建設年代別施設数（トンネル）



※この他、古いトンネルなど記録が確認できない建設年度不明トンネルが 2 箇所ある。
（出典）道路局調べ（2021.3 末時点）

図１－４　建設後 50 年を経過した施設の割合（トンネル）

2 岩手の道路メンテナンス概要について

（1）概要

〇岩手県道路メンテナンス会議では、県民・道路利用者に道路インフラの現状及び老朽化対策についてご理解頂くため、点検の実施状況や結果等を「岩手の道路メンテナンス概要」としてとりまとめています。

〇橋梁・トンネル・道路附属物等※については、2014～2018 年度における 1 巡目点検（以降、1 巡目点検）が完了し、2019 年度より 2 巡目の点検に着手しています。

〇今回は、下記についてとりまとめました。

➢2019～2020 年度における点検結果及び判定区分の遷移状況

➢直近 5 年間（2016～2020 年度）の点検結果

➢1 巡目点検施設及び直近 5 年間の修繕等措置の実施状況（2020 年度末時点）

〇この調査結果は、点検結果を踏まえた今後の措置方針の立案等に活用します。

道路の老朽化の現状はどうなっているのだろうか。
→地域毎のデータ、経年的な変化等、様々な観点から県内の道路施設の老朽化の実態を把握することができます。

今後どのように措置していくのか。
→各道路管理者は、自らの管理施設の老朽化の実態を踏まえ、今後の措置方針を立案していくことになります。

※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

（2）橋梁・トンネル・道路附属物等の健全性の診断について

全ての道路管理者は、2013 年の道路法改正等を受け、2014 年 7 月より 5 年に 1 回の頻度で近接目視による点検を実施しています。

健全性の診断は、以下の 4 段階に区分します。

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ている可能性があり、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。



写真２－１　橋梁点検状況



写真２－２　トンネル点検状況

3 橋梁・トンネル・道路附属物等の点検結果

（1）2 巡目（2019～2020 年度）の点検結果（全道路管理者）

2 巡目（2019～2020 年度）の累積点検実施率は、橋梁 37%、トンネル 34%、道路附属物等 41%です。

判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 40%、Ⅱ 49%、Ⅲ 10%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 1%、Ⅱ 47%、Ⅲ 52%、Ⅳ 0%、道路附属物等：Ⅰ 21%、Ⅱ 55%、Ⅲ 24%、Ⅳ 0%です。

※判定区分の割合は四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。（次頁以降も同様）
※道路附属物等の内訳は巻末資料（1）を参照。

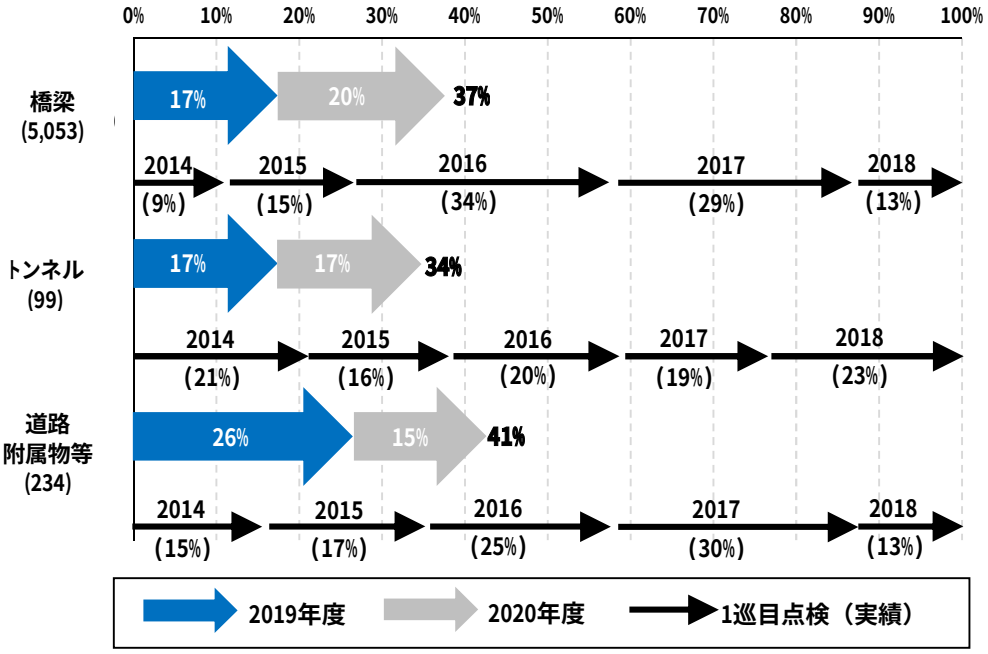


図３－１　2 巡目（2019～2020 年度）の点検実施率（全道路管理者合計）

※（）内は、2019～2020 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。
※

表３－１　2 巡目（2019～2020 年度）の点検実施率（全道路管理者）

	管理施設数	うち点検対象施設数※1	点検実施数	点検実施率※2
橋梁	13,984	13,806	5,053	37%　(24%)
トンネル	344	287	99	34%　(37%)
道路附属物等	621	571	234	41%　(32%)

2021.3 末時点

※1：2021 年 3 月時点での施設数のうち、供用後 5 年以内などを除いた施設数の合計。
※2：点検対象施設数を分母とした点検実施数の割合。（）内は、1 巡目（2014～2015 年度）における点検実施率であり、四捨五入の関係で上記グラフの年度毎の合計値とは一致しない場合がある。

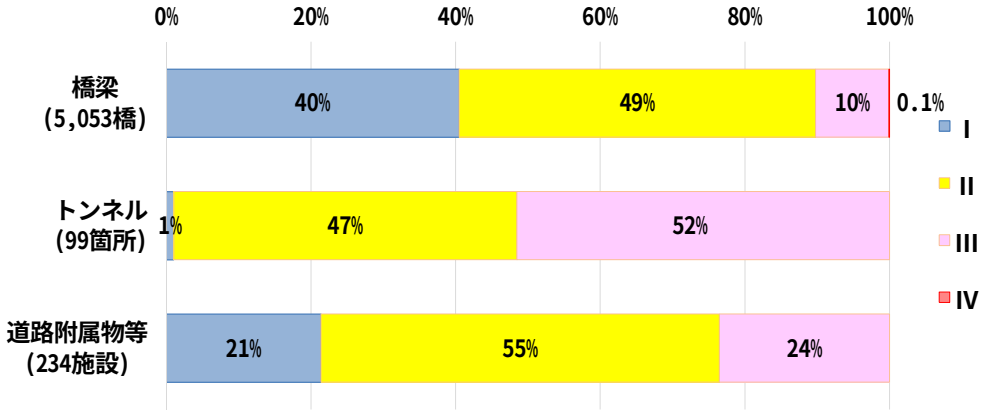


図３－２　２巡目（2019～2020 年度）の判定区分の割合（全道路管理者合計）

※（）内は、２巡目（2019～2020 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。

表３－２　２巡目（2019～2020 年度）の判定区分の割合（全道路管理者）

	点検実施数	判定区分 上段：実数、下段：割合			
		I	II	III	IV
橋梁	5,053	2,046	2,492	512	3
		40%	49%	10%	0.1%
トンネル	99	1	47	51	0
		1%	47%	52%	0%
道路附属物等	234	50	129	55	0
		21%	55%	24%	0%

2021.3 末時点

【参考】１巡目（2014～2018 年度）の判定区分の割合（全道路管理者合計）

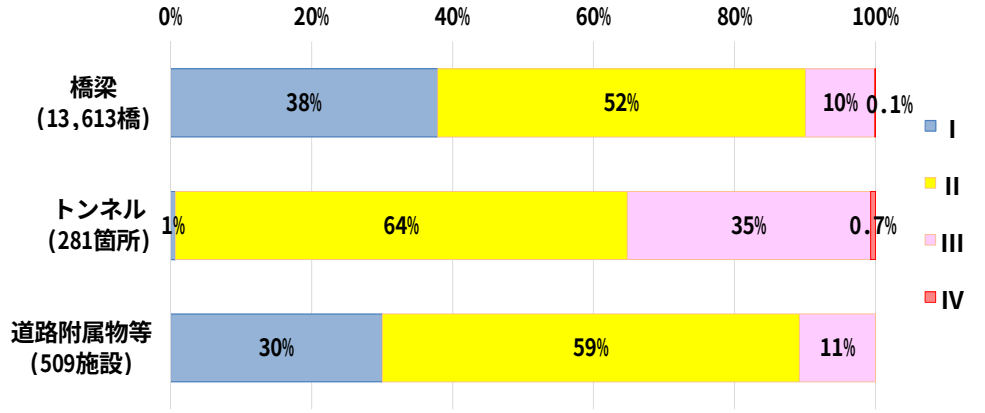


図３－３　１巡目（2014～2018 年度）の判定区分の割合（全道路管理者合計）

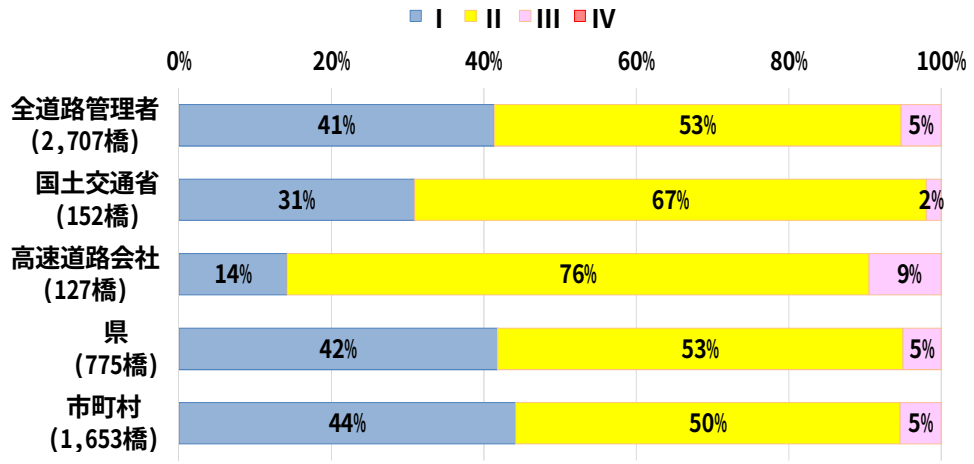
※2019 年 3 月時点での集計値
※（）内は、１巡目（2014～2018 年度）に点検を実施した施設数の合計。
※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

（3）2019～2020 年度点検実施施設における判定区分の遷移状況

①橋梁

1 巡目の 2014 年度及び 2015 年度の点検で健全又は予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態（判定区分Ⅰ・Ⅱ）に診断された施設のうち、修繕等の措置を講じないまま、5 年後の 2019 年度及び 2020 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）へ遷移した割合は、全道路管理者で 5%です。

建設年数が 41 年以上となる橋梁では、判定区分Ⅰ・Ⅱから判定区分Ⅲ・Ⅳに遷移した割合が高くなっています。



※（）内は、1 巡目（2014 年度及び 2015 年度）の結果が判定区分Ⅰまたは Ⅱ となった橋梁数の内、修繕等の措置を講じないまま 5 年後の 2019 年度及び 2020 年度に点検を実施した橋梁の合計。
※四捨五入の関係で合計値が 100%にならない場合がある。

図３－１３　管理者別の判定区分の遷移状況

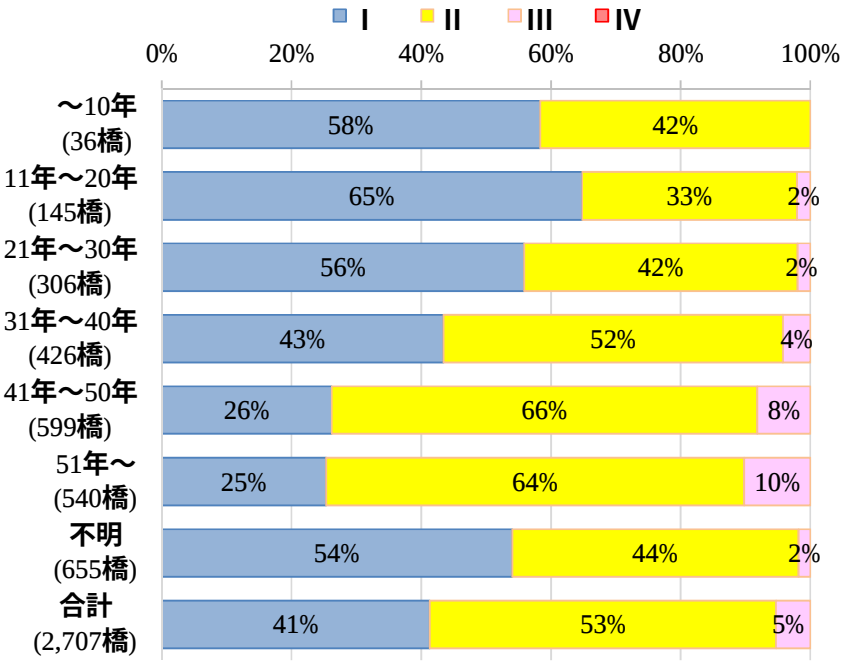


図３－１４　建設年数別の遷移状況（全道路管理者）

4　判定区分III、IVの施設の修繕等措置の実施状況

（1）１巡目点検施設における修繕等措置の実施状況

各施設の修繕等措置については、定期点検の判定区分に応じて対策等を行います。

◯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」と診断された施設は、損傷発見後、緊急に措置を講ずることとしています。

◯判定区分III

「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」と診断された施設は、次回点検まで（5 年以内）に措置を講ずることとしています。

１）判定区分III・IVの修繕等措置の実施状況（2020 年度末時点）

１巡目点検で判定区分III、IVと診断された施設の措置着手率（2020 年度末時点）は、橋梁 62%、トンネル 72%、道路附属物等 60%となっています。

表４－１　判定区分III,IVの修繕等措置の実施状況（全道路管理者）

	措置が必要な施設数 A	措置に着手済の施設数 B (B/A)	措置に着工済の施設数 C (C/A)	措置完了済の施設数 D (D/A)
橋梁	1,352	837 (62%)	469 (35%)	415 (31%)
トンネル	99	71 (72%)	42 (42%)	31 (31%)
道路附属物等	55	33 (60%)	16 (29%)	16 (29%)

2021.3 末時点

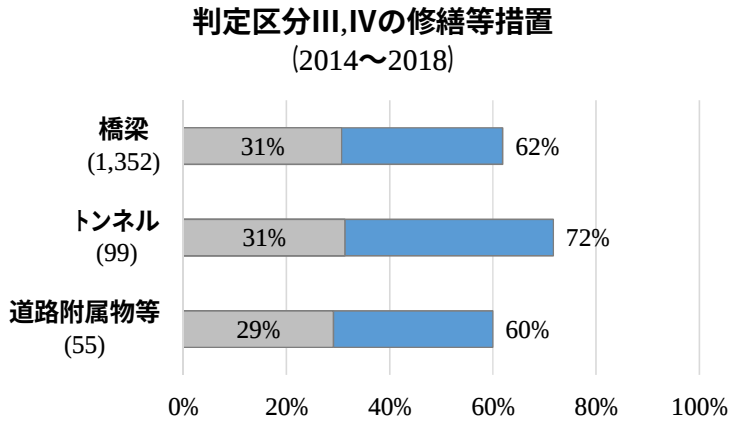


図４－１　判定区分III,IVの修繕等措置（2014 年度～2018 年度）

2021.3 末時点

措置着手率　:措置（設計を含む）に着手した割合（B/A）
措置完了率　:措置が完了した割合（D/A）

①橋梁

1巡目点検(2014～2018年度)の点検で判定区分III又はIVと診断された橋梁で、2020年度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 66%、地方公共団体 59%です。

措置の完了率は、国土交通省 73%、高速道路会社 17%、地方公共団体 30%です。

表４－２　橋梁の判定区分III・IVの修繕等措置の実施状況

	措置が必要な施設数 A※1	措置に着手済の施設数 B (B/A)	措置に着工済の施設数 C (C/A)	措置完了済の施設数 D※2 (D/A)	点検実施年度	：措置着手率 (B/A) ：措置完了率 (D/A) 0% 20% 40% 60% 80% 100%
国土交通省	79	71 (90%)	63 (80%)	58 (73%)	2014	100% 100%
					2015	89% 100%
					2016	67% 100%
					2017	63% 88%
					2018	40% 60%
高速道路会社	150	99 (66%)	29 (19%)	25 (17%)	2014	19% 100%
					2015	13% 100%
					2016	40% 72%
					2017	4% 78%
					2018	13% 19%
地方公共団体計	1,123	667 (59%)	377 (34%)	332 (30%)	2014	27% 61%
					2015	52% 82%
					2016	27% 58%
					2017	20% 47%
					2018	26% 54%
県	229	191 (83%)	83 (36%)	60 (26%)	2014	26% 69%
					2015	36% 100%
					2016	36% 93%
					2017	3% 69%
					2018	14% 91%
市町村	894	476 (53%)	294 (33%)	272 (30%)	2014	28% 53%
					2015	56% 76%
					2016	25% 52%
					2017	23% 43%
					2018	28% 47%
合計	1,352	837 (62%)	469 (35%)	415 (31%)		31% 62%

2021.3 末時点

措置着手率　：措置（設計を含む）に着手した割合 (B/A)

措置完了率　：措置が完了した割合 (D/A)

※修繕等措置には、補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」のほか、「撤去」、定期的あるいは常時の「監視」、緊急に措置を講じることができない場合などの対応としての「通行規制・通行止」があるが、実施状況の集計からは「監視」は除く。

※1：1巡目点検における判定区分III、IVの施設のうち、点検対象外となった施設を除く施設数。

※2：2巡目点検で再度III、IVと診断された施設でも、1巡目点検に対する措置が完了した施設は含む。