

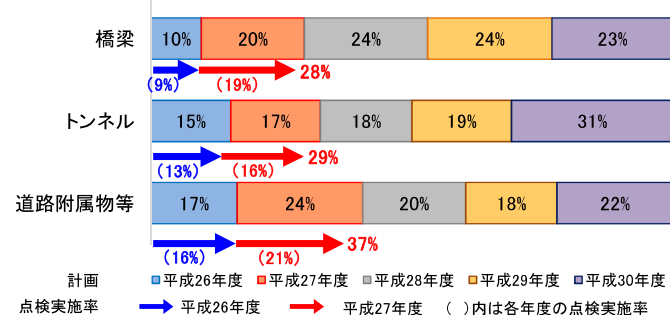
- 平成26年7月より、道路管理者は、全ての橋梁、トンネル等について、5年に1度、近接目視で点検を行い、点検結果として健全性を4段階に診断することとしています。
- 道路メンテナンス年報は、道路インフラの現状や老朽化対策についてご理解頂くためにまとめたもので、今回は、平成27年度の点検実施状況、点検結果をとりまとめました。
- 道路メンテナンス年報は、行政関係者による点検結果を踏まえた今後の措置方針の立案だけでなく、大学や民間企業での維持管理分野の分析・研究開発での活用も期待しています。

点検結果(平成26・27年度)

累積点検実施率(全体)

○ 平成26・27年度の累積点検実施率は、橋梁 約28%、トンネル 約29%、道路附属物等 約37%となっています。

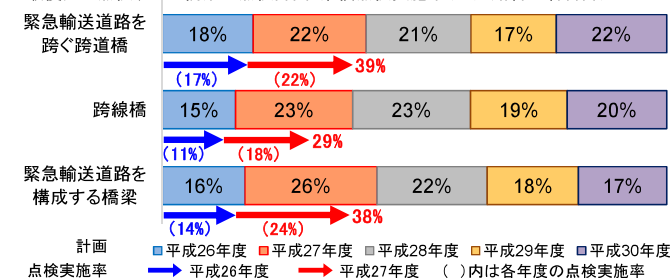
■5年間の点検計画・累積点検実施率(全道路管理者合計)



累積点検実施率(最優先で点検すべき橋梁)

○ 平成26・27年度の累積点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋 約39%、跨線橋 約29%、緊急輸送道路を構成する橋梁 約38%となっています。

■最優先で点検すべき橋梁の点検計画・累積点検実施率(全道路管理者合計)



【参考】橋梁の現状

○ 全橋梁のうち、市町村管理が約7割を占めており、米国と比較しても、日本の市町村管理の橋梁数が極めて多いことが特徴です。

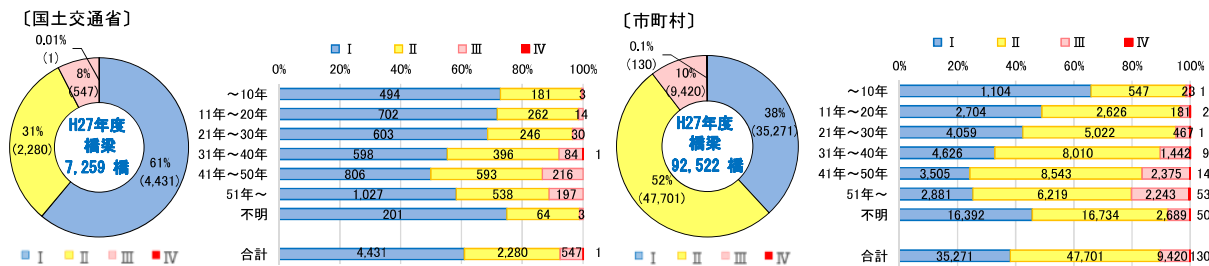


平成27年度の点検結果

点検結果(橋梁)

- 平成27年度に点検を実施した橋梁のうち、緊急又は早期に修繕などの措置を行う必要のある橋梁(判定区分Ⅲ・Ⅳ)が、国は約8% (548橋)であるのに対して、市町村では約10% (9,550橋)となっています。
- 建設経過年数が長くなるほど、早期に修繕などの措置が必要な橋梁の割合が多くなっています。
- 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。(年報にリストを添付)

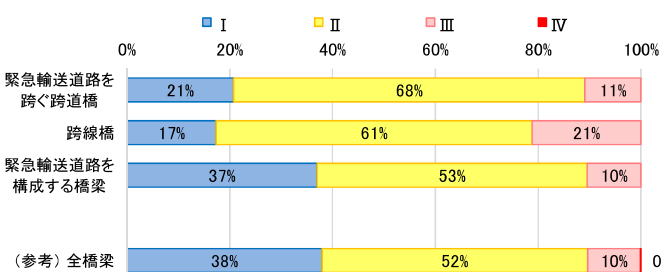
■判定区分と建設経過年度(橋梁)



点検結果(最優先で点検すべき橋梁)

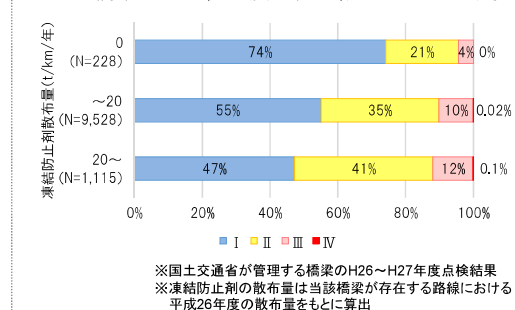
○ 最優先で点検すべき橋梁の判定区分Ⅲの割合は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋で約11%、跨線橋で約21%、緊急輸送道路を構成する橋梁で約10%となっています。(橋梁全体: 約10%)

■判定区分(最優先で点検すべき橋梁)



<凍結防止剤の影響分析>

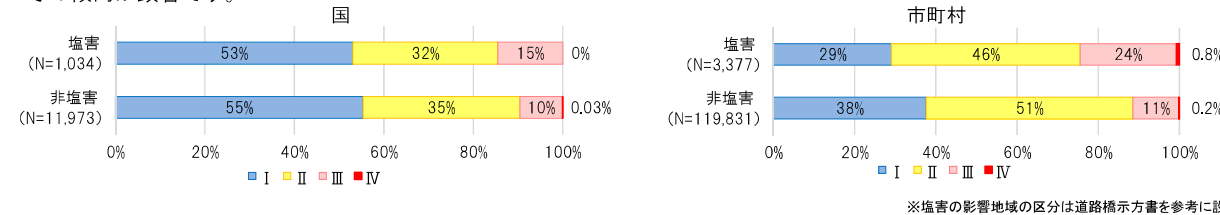
○ 凍結防止剤の散布量が多い橋梁は、散布量が少ない橋梁に比べ健全度が低い傾向にあります。



【参考】今後のデータ分析・活用の事例

<塩害の影響分析>

○ 塩害の影響地域にある橋梁は、塩害の影響地域以外と比べて健全度が低い傾向にあり、地方公共団体が管理する橋梁はその傾向が顕著です。

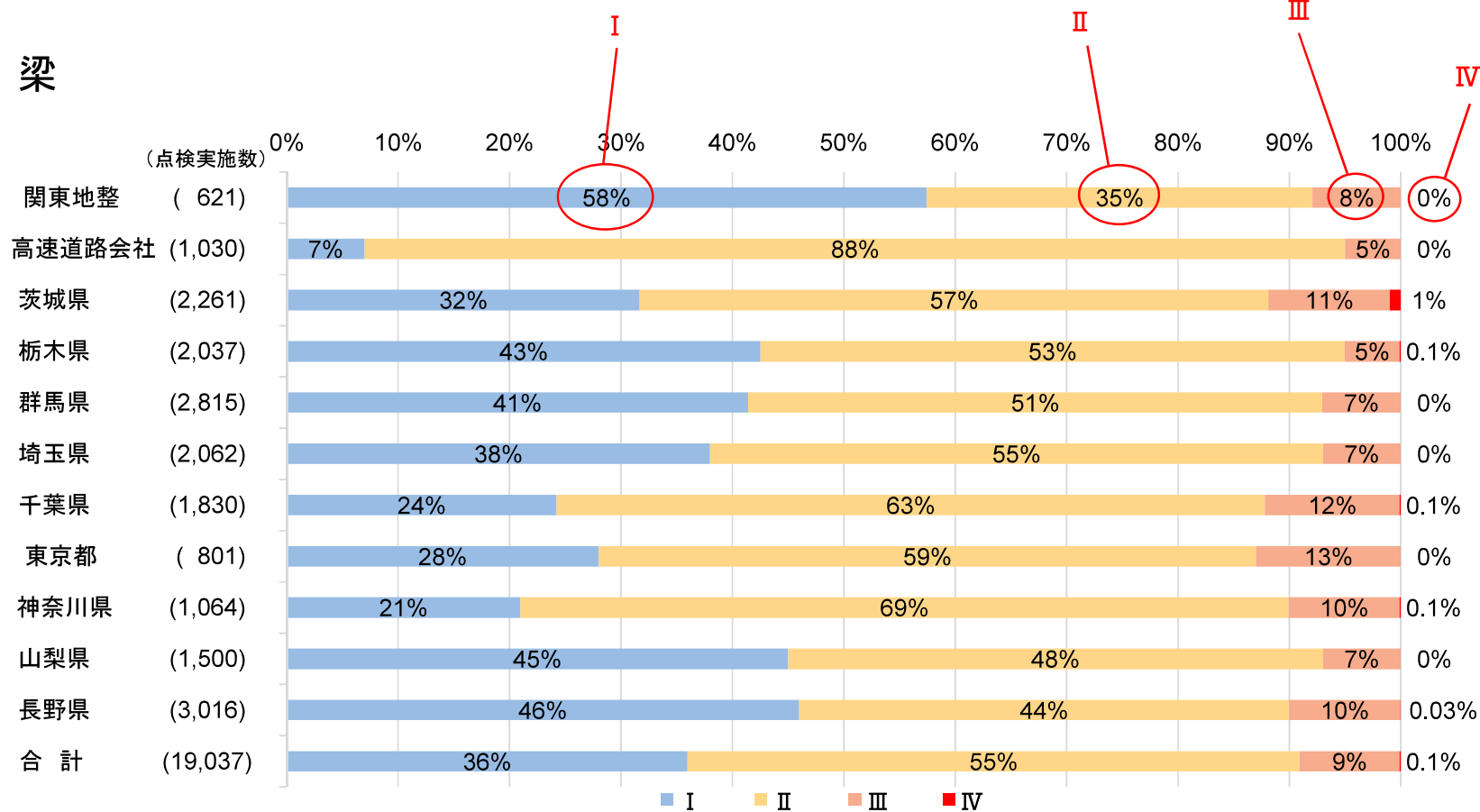


関東管内の点検結果の分布(橋梁)

資料①-2

- 関東管内の平成27年度の点検実施橋梁について、整備局、高速道路会社、都県別に判定区分の割合を見ると、次のとおり、地域ごとに判定区分の割合に差がありました。
- なお、関東管内の全体の判定区分は、点検実施数19,037橋に対し、判定区分 I 36%、II 55%、III 9%、IV 0.1%となりました。

■ 橋 梁



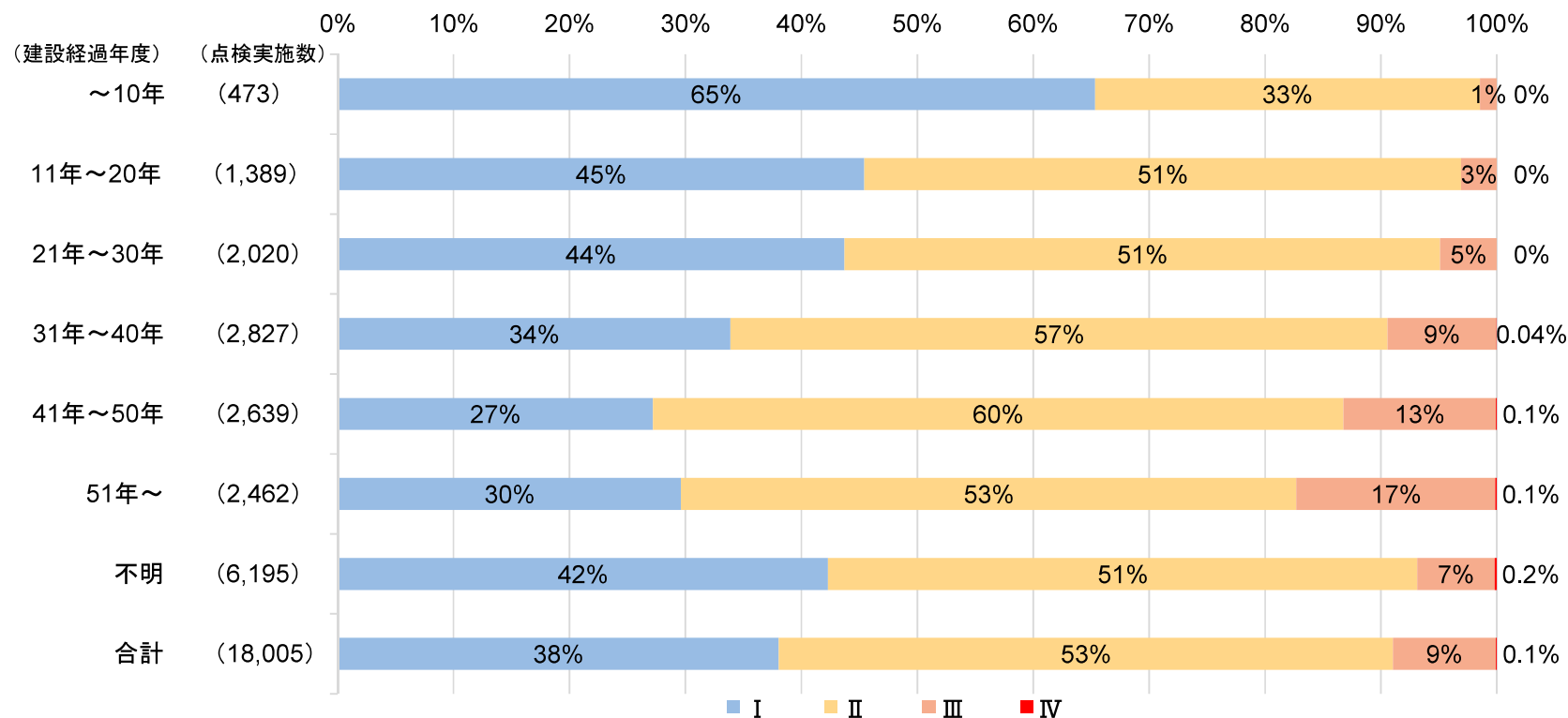
※都県内には、市区町村及び公社の判定区分数が含まれています。

関東管内の点検結果の分布(関東地整)

資料①-2

- 関東地整内において、平成27年度の点検実施橋梁のうち、緊急又は早期に修繕などの措置を行う必要のある橋梁が約9%(1617橋)ありました。
- 建設経過年数が長くなるほど、早期に修繕などの措置が必要な橋梁の割合が多くなっています。51年以降で健全な橋梁が多くなっているのは補修後の橋梁が多く含まれていると推定します。

■ 橋 梁



※高速道路会社は含まない。