

令和元年度 第2回 埼玉県道路メンテナンス会議

日 時：令和2年1月31日(金) 13:30～15:00(予定)
場 所：さいたま市プラザノース2F 多目的ルーム
(住所：さいたま市北区宮原町1丁目852-1)

議 事 次 第

1. 開会

2. あいさつ

3. 議事

- | | |
|------------------------|------|
| (1) 道路メンテナンス年報について | 資料－1 |
| (2) 直轄診断（秩父橋について） | 資料－2 |
| (3) 個別施設計画について | 資料－3 |
| (4) 埼玉県道路メンテナンス会議の取り組み | 資料－4 |

4. 閉会

埼玉県道路メンテナンス会議 規約

(名 称)

第1条 本会は、「埼玉県道路メンテナンス会議」（以下「会議」という。）と称する。

(目 的)

第2条 会議は、道路法第28条の2の規定に基づき設置するもので、埼玉県内の道路管理を効率的に行うため、各道路管理者が相互に連絡調整を行うことにより円滑な道路管理の促進を図ることを目的とする。

(協議事項)

第3条 会議は、第2条の目的を達成するため、次の事項について審議する。

- (1) 道路施設の維持管理等に係る意見調整・情報共有に関すること。
- (2) 道路施設の点検、修繕計画等の把握/調整に関すること。
- (3) 道路施設の損傷事例や技術基準等の共有に関すること。
- (4) その他、道路の管理に関連し会長が妥当と認めた事項。

(組 織)

第4条 会議は、第2条の目的を達成するため、埼玉県内における高速自動車国道、一般国道、県道及び市町村道の各道路管理者及び会議が必要と認めるもので組織する。

2. 会議には、会長及び副会長を4名置くものとし、会長は国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所長、副会長は埼玉県県土整備部副部長、さいたま市建設局土木部長、東日本高速道路株式会社関東支社所沢管理事務所長、首都高速道路株式会社東京西局土木保全部長とする。
3. 会長に事故等があるときは、副会長がその職務を代行する。
4. 会議の構成は「別表－1」のとおりとする。
ただし、必要に応じ会長が指名するものの出席をもとめることができる。
5. 会長は、個別課題等についての検討・調整をおこなうため「専門部会」を設置することができるものとする。
6. 会議には、高速自動車国道、一般国道、県道、市町村道の代表者からなる、幹事会を置くものとし構成は「別表－2」のとおりとする。
7. 会議には、道路構造物等の不具合発生時における技術的な助言、専門的な研究機関等への技術相談窓口として、国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所に道路構造保全室を置くものとする。

(幹事会)

第5条 幹事会は、会長の招集により開催するものとし、次の事項について調整する。

- (1) 会議の運営全般についての補助、会員相互の連絡調整

- (2) 会議における協議議題の調整
- (3) 規約の策定・改正・廃止等に係る調整
- (4) その他、会議の運営に際し必要となる事項の調整

(事務局)

第6条 会議の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

- 2. 事務局は、国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所計画課、管理第二課、埼玉県県土整備部県土整備政策課、さいたま市建設局土木部道路環境課、東日本高速道路株式会社関東支社所沢管理事務所、首都高速道路株式会社東京西局点検・補修推進課に置く。

(規約の改正)

第7条 本規約の改正等は、本会議の審議・承認を得て行うことができる。

(その他)

第8条 本規約に定めるもののほか、必要な事項は、その都度協議して定めるものとする。

(附則)

本規約は、平成26年5月28日から施行する。

改正 平成27年6月3日
平成27年8月24日
平成28年7月1日
平成30年8月21日
令和 元年5月27日

埼玉県道路メンテナンス会議 名簿

	所 属	役 職
会長	国土交通省関東地方整備局	大宮国道事務所長
副会長	埼玉県県土整備部	副部長
	さいたま市建設局	土木部長
	東日本高速道路株式会社関東支社	所沢管理事務所長
	首都高速道路株式会社	東京西局 土木保全部長
会員	国土交通省関東地方整備局	北首都国道事務所長
	東日本高速道路株式会社関東支社	加須管理事務所長
	東日本高速道路株式会社関東支社	三郷管理事務所長
	首都高速道路株式会社	東京東局 土木保全部長
	埼玉県	県土整備政策課政策幹
	埼玉県	道路街路課長
	埼玉県	道路環境課長
	埼玉県道路公社	事務局長
	さいたま市	道路環境課長
	川越市	建設部長
	熊谷市	建設部長
	川口市	建設部長
	行田市	建設部長
	秩父市	地域整備部長
	所沢市	建設部長
	飯能市	建設部長
	加須市	建設部長
	本庄市	都市整備部長
	東松山市	建設部長
	春日部市	建設部長
	狭山市	都市建設部長
	羽生市	まちづくり部長
	鴻巣市	建設部長
	深谷市	都市整備部長
	上尾市	都市整備部長
	草加市	建設部長
	越谷市	建設部長
	蕨市	都市整備部長
	戸田市	都市整備部長
	入間市	都市整備部長
	朝霞市	都市建設部長
	志木市	都市整備部長
	和光市	建設部長
	新座市	都市整備部長
	桶川市	都市整備部長
	久喜市	建設部長
	北本市	都市整備部長
	八潮市	建設部長

埼玉県道路メンテナンス会議 名簿

	所 属	役 職
会員	富士見市	建設部長
	三郷市	建設部長
	蓮田市	都市整備部長
	坂戸市	都市整備部長
	幸手市	建設経済部長
	鶴ヶ島市	都市整備部長
	日高市	都市整備部長
	吉川市	都市整備部長
	ふじみ野市	都市政策部長
	白岡市	都市整備部長
	伊奈町	土木課長
	三芳町	道路交通課長
	毛呂山町	まちづくり整備課長
	越生町	まちづくり整備課長
	滑川町	建設課長
	嵐山町	まちづくり整備課長
	小川町	建設課長
	川島町	まち整備課長
	吉見町	まち整備課長
	鳩山町	まちづくり推進課長
	ときがわ町	建設環境課長
	横瀬町	建設課長
	皆野町	建設課長
	長瀬町	建設課長
	小鹿野町	建設課長
	東秩父村	産業建設課長
	美里町	建設水道課長
	神川町	建設課長
	上里町	まち整備課長
	寄居町	建設課長
	宮代町	まちづくり建設課長
	杉戸町	都市施設整備課長
	松伏町	まちづくり整備課長
オブザーバー	国土交通省関東地方整備局 道路部	道路保全企画官
	国土交通省関東地方整備局 道路部	地域道路課長
	国土交通省関東地方整備局	関東技術事務所長
	国土交通省関東地方整備局	関東道路メンテナンスセンター長
事務局	国土交通省関東地方整備局 大宮国道事務所 計画課・管理第二課	
	埼玉県県土整備部 県土整備政策課	
	さいたま市建設局土木部 道路環境課	
	東日本高速道路株式会社関東支社 所沢管理事務所	
	首都高速道路株式会社 東京西局 点検・補修推進課	

埼玉県道路メンテナンス会議 幹事会名簿

[illegible]

令和元年度 第 2 回埼玉県道路メンテナンス会議

道路メンテナンス年報について

道路メンテナンス年報（一巡目）の公表・・・・・・・・・・ 【資料1-1】 P. 2～3

埼玉県の維持管理に関する特徴・・・・・・・・・・・・・・ 【資料1-2】 P. 4～6

埼玉県版道路メンテナンス年報・・・・・・・・・・・・・・ 【資料1-3】 P. 7～29

道路メンテナンス年報（一巡目）の公表

令和元年 8 月 9 日
道路局 国道・技術課

橋梁等の平成30年度点検結果をとりまとめ ～道路メンテナンス年報（一巡目）の公表～

平成 25 年の道路法改正等を受けて、平成 26 年より、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、近接目視による点検を実施しています。

今般、最終年にあたる平成 30 年度の点検が完了したため、平成 26 年以降 5 年間の点検実施状況や点検後の措置状況等を「道路メンテナンス年報（一巡目）」としてとりまとめましたので、お知らせします。

＜主なポイント＞ ※詳細については別紙をご参照願います。

1) 橋梁、トンネル等の点検実施状況、判定区分

・点検は概ね完了（橋梁 99.9%、トンネル 99.5%、道路附属物 99.7%）

・判定区分の割合（橋梁）は、Ⅲ：10%、Ⅳ：0.1%（約 6.9 万橋）※

※判定区分Ⅲ、Ⅳ：次回点検までに措置を講ずべき施設

2) 措置の状況

次回点検までに措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅲ・Ⅳ）における修繕に着手した割合は、国土交通省管理で 53%、地方公共団体で 20%

3) 点検・修繕の財源の状況

地方公共団体が平成 30 年度に実施した橋梁の点検について、95%以上が社会資本整備総合交付金を活用。修繕については、都道府県・政令市では 68%、市区町村では 88%の橋梁で社会資本整備総合交付金又は補助事業を活用。

4) 長寿命化修繕計画の策定状況

橋梁の長寿命化修繕計画（個別施設計画）を策定した割合は、現時点で地方公共団体で 81%。そのうち修繕の時期や内容を示した計画は 85%で、点検結果を踏まえるなどの更新も 71%にとどまる。

国土交通省では、点検結果を踏まえ、地方公共団体と連携して計画的なメンテナンスを引き続き実施してまいります。

点検の実施結果等の詳細は、以下のホームページにてご覧いただけます。

https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_h30.html

＜問い合わせ先＞国土交通省 TEL（代表）03-5253-8111／FAX（直通）03-5253-1620

【全般】道路局 国道・技術課 課長補佐 中屋 正浩（内線 37892）直通 03-5253-8492
課長補佐 長田 英和（内線 37893）直通 03-5253-8492

【高速道路に関すること】

高速道路課 有料道路調整室 課長補佐 岡田 太賀雄（内線 37865）直通 03-5253-8492

【地方道に関すること】

環境安全・防災課 課長補佐 宮本 久仁彦（内線 38142）直通 03-5253-8495

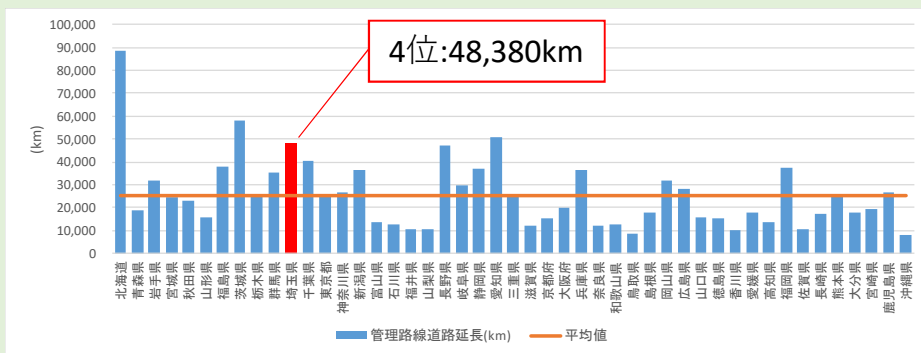
埼玉県 of 維持管理に関する特徴

埼玉県の特徴

都道府県管理と市区町村管理を対象とした道路施設の現況

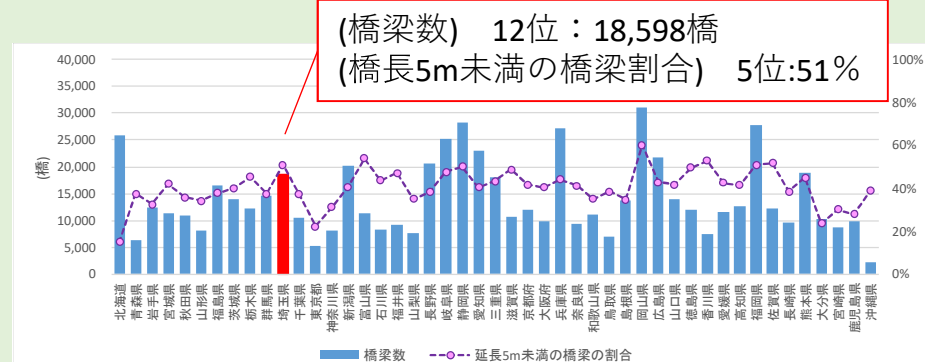
- 埼玉県は、道路延長が全国4位(48,380km)、道路密度は全国1位(12.7km/km²)と道路延長が長い。
- 橋梁数は、全国12位(18,598橋)であり、比較的多い。
- 橋長5m未満の橋梁割合は全国5位、横断歩道橋は全国6位と多い。

道路延長



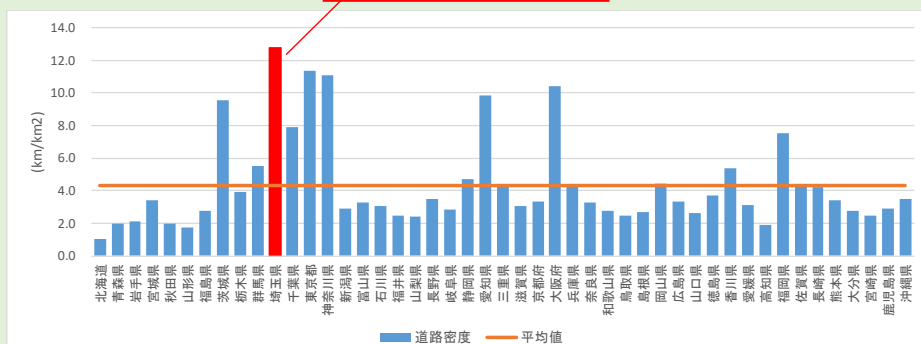
出典：道路統計調査2017年度

橋梁数と橋長5m未満の橋梁割合



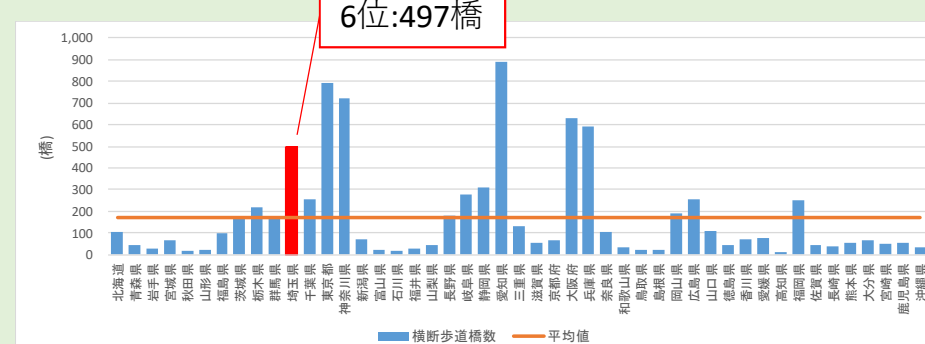
出典：道路メンテナンス年報(H26～H30)

道路密度



※道路密度：道路延長/総面積 出典：道路延長 道路統計調査2017年度 面積 国勢調査

横断歩道橋数



出典：道路メンテナンス年報(H26～H30)

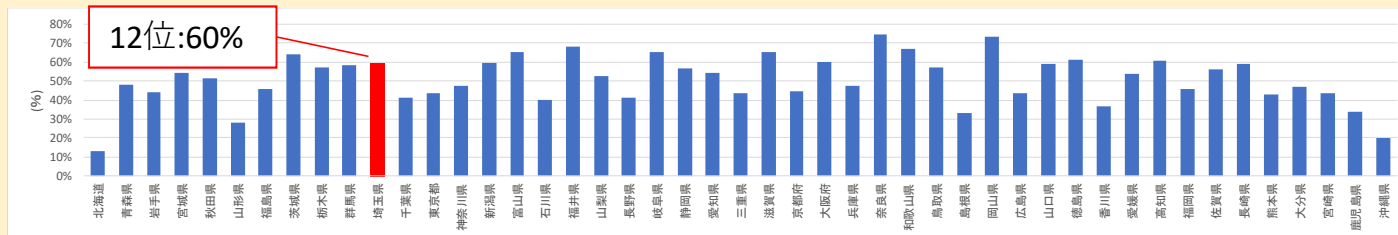
※道路延長・施設数は、都道府県管理と市区町村管理を対象

埼玉県桥梁の維持管理に関する特徴

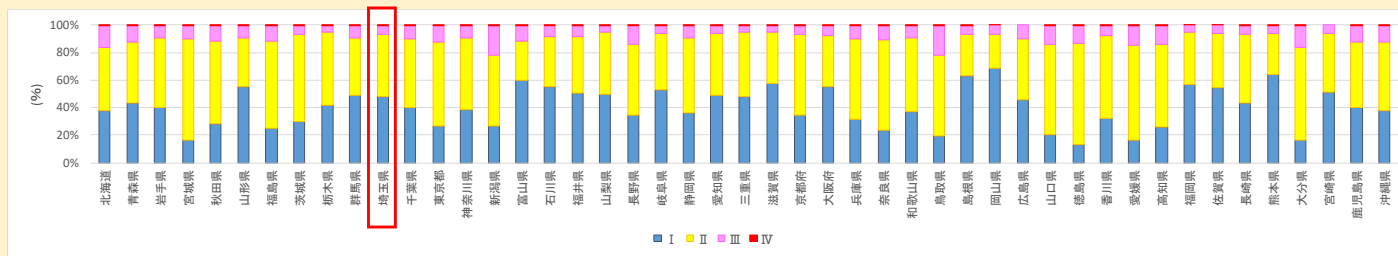
■ 都道府県管理と市区町村管理を対象とした桥梁の維持管理上の特徴

- 老朽化割合(建設経過年数51年以上と建設年次不明な桥梁の占める割合)は60%である。
- 対策が必要な健全性Ⅱ～Ⅳの桥梁割合は、52%である。
- 桥梁の措置の着手率は9%(40位)と低い。

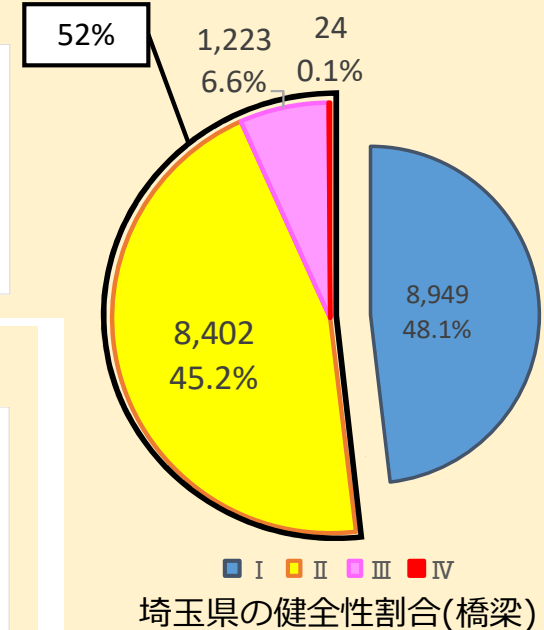
老朽化割合(建設経過年数51年以上と建設年次不明な桥梁の占める割合)



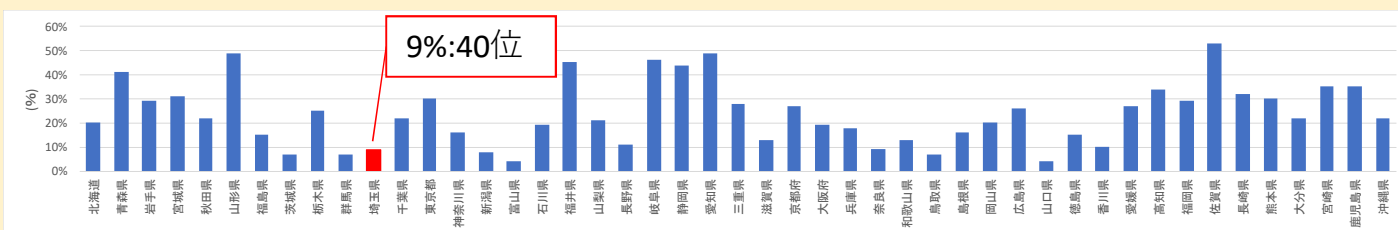
健全性(桥梁)



対策が必要な健全性Ⅱ～Ⅳの桥梁割合



措置の着手率(桥梁)



※桥梁は、都道府県管理と市区町村管理を対象

出典：道路メンテナンス年報(H26～H30)

埼玉県版道路メンテナンス年報

埼玉県道路メンテナンス会議

令和 2 年 1 月

目次

1. 埼玉県版道路メンテナンス年報について	9
(1)概要	
(2)橋梁・トンネル・道路附属物等について	
2. 橋梁・トンネル・道路附属物等の1巡目(平成26～30年度)の点検結果	10
(1)橋梁・トンネル・道路附属物等	
1)全道路管理者	
2)埼玉県	
(2)緊急輸送道路及び跨線橋等	
3. 修繕・措置の状況	19
(1)判定区分Ⅲ、Ⅳの施設の修繕実施状況(1巡目点検施設)	
4. 橋梁・トンネルの現状	25
(1)橋梁の現状	
(2)トンネルの現状	

1. 埼玉県版道路メンテナンス年報について

(1) 概要

- 国土交通省では、国民・道路利用者の皆様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「道路メンテナンス年報」としてとりまとめています。
- 埼玉県道路メンテナンス会議では、「道路メンテナンス年報」から埼玉県の点検実施状況や結果等を抜粋し、「埼玉県版道路メンテナンス年報」として全国の点検実施状況や結果等と対比できるように集計しました。

(2) 橋梁・トンネル・道路附属物等※について

全ての道路管理者は、平成 25 年の道路法改正等を受け、平成 26 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。

平成26年度から30年度までの1巡目の点検結果等について、平成31年3月31日までのデータを集計しとりまとめました。

※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

次ページ以降に表示している判定区分は、平成26年度の定期点検要領の改正を受け、以下の 4 段階に区分に対してとりまとめたものです。

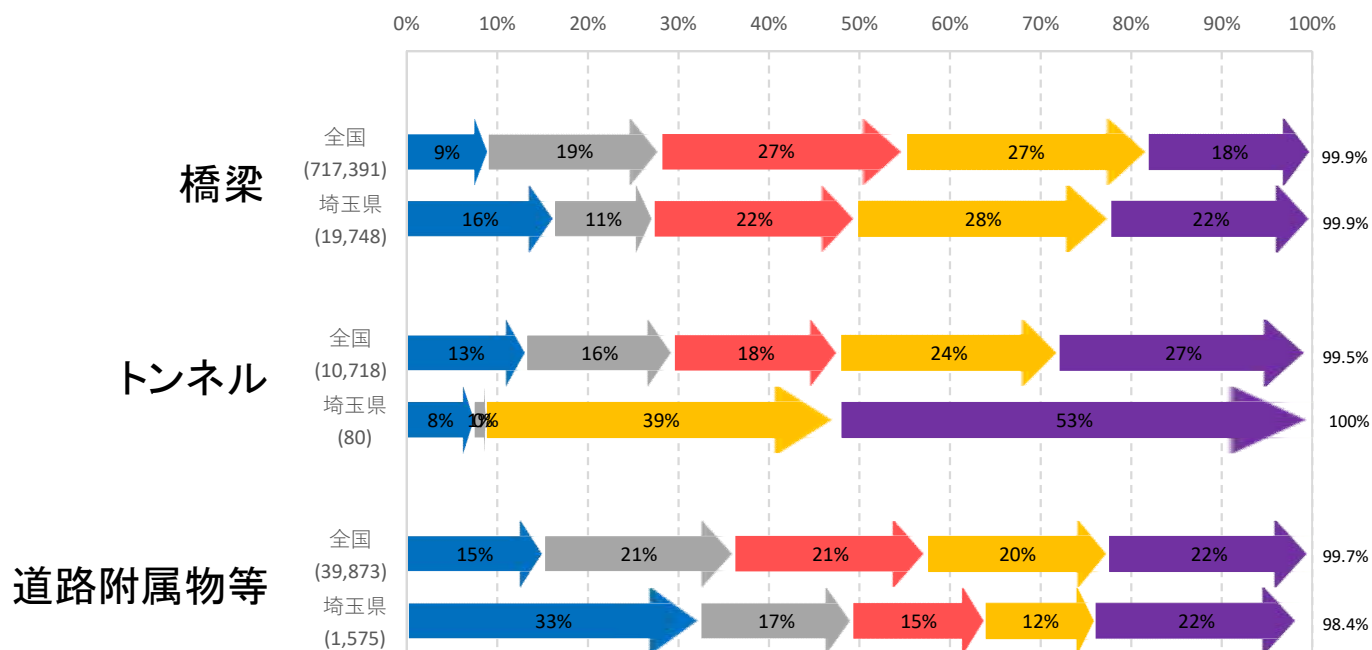
区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

2. 橋梁・トンネル・道路附属物等の1巡目(平成26～30年度)の点検結果 橋梁、トンネル等の点検実施状況

(1) 橋梁・トンネル・道路附属物等(全道路管理者)

○ 1巡目(平成26～30年度)の点検は概ね完了し、点検実施率は、橋梁 99.9%、トンネル 100%、道路附属物等 98.4%となりました。

○ 1巡目(平成26～30年度)の点検実施率(全道路管理者合計)



➡ H26年度
 ➡ H27年度
 ➡ H28年度
 ➡ H29年度
 ➡ H30年度

		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	全国	722,942	717,391	716,557	99.9%
	埼玉県	19,966	19,748	19,740	99.9%
トンネル	全国	11,215	10,718	10,662	99.5%
	埼玉県	110	80	80	100%
道路附属物等	全国	41,149	39,873	39,750	99.7%
	埼玉県	1,630	1,575	1,550	98.4%

H31.1時点

※1: 平成31年3月末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

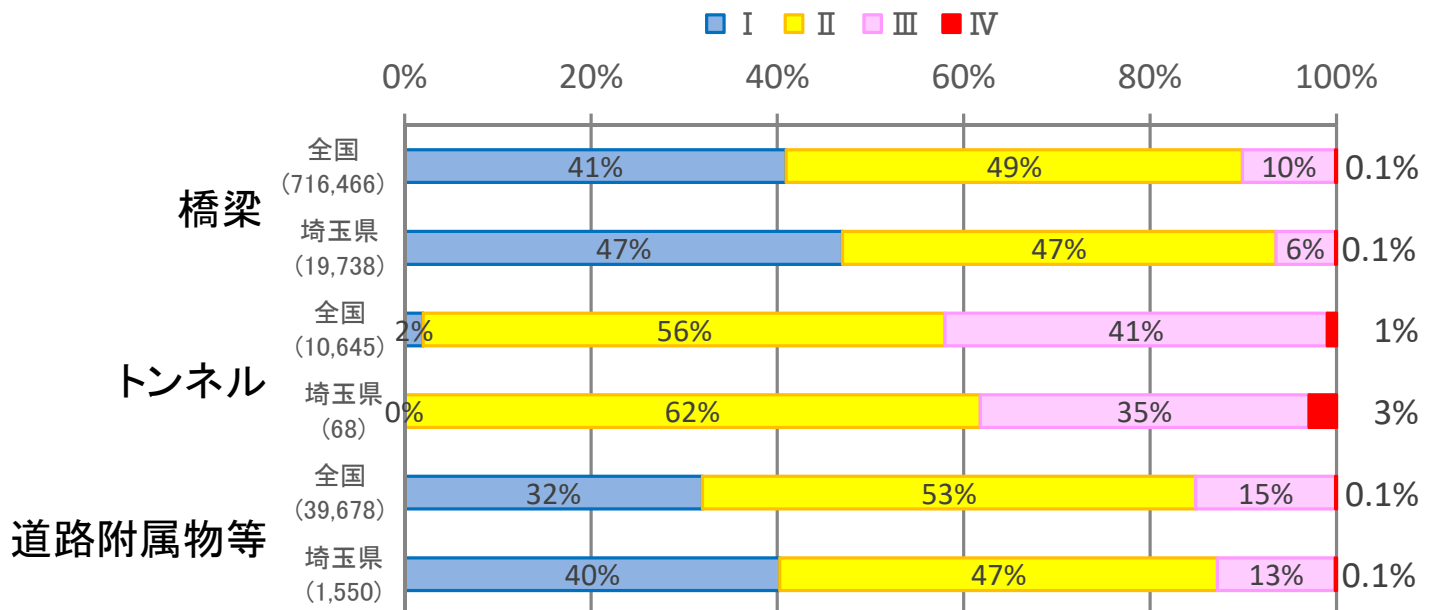
※2: 点検対象施設を分母とした点検実施施設の割合

橋梁、トンネル等の判定区分状況

○ 判定区分の割合は、橋梁：Ⅰ 47%、Ⅱ 47%、Ⅲ 6%、Ⅳ 0.1%、トンネル：Ⅰ 0%、Ⅱ 62%、Ⅲ 35%、Ⅳ 3%、道路附属物等：Ⅰ 40%、Ⅱ 47%、Ⅲ 13%、Ⅳ 0.1%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)。

○ 1巡目(平成26～30年度)の判定区分の割合(全道路管理者合計)

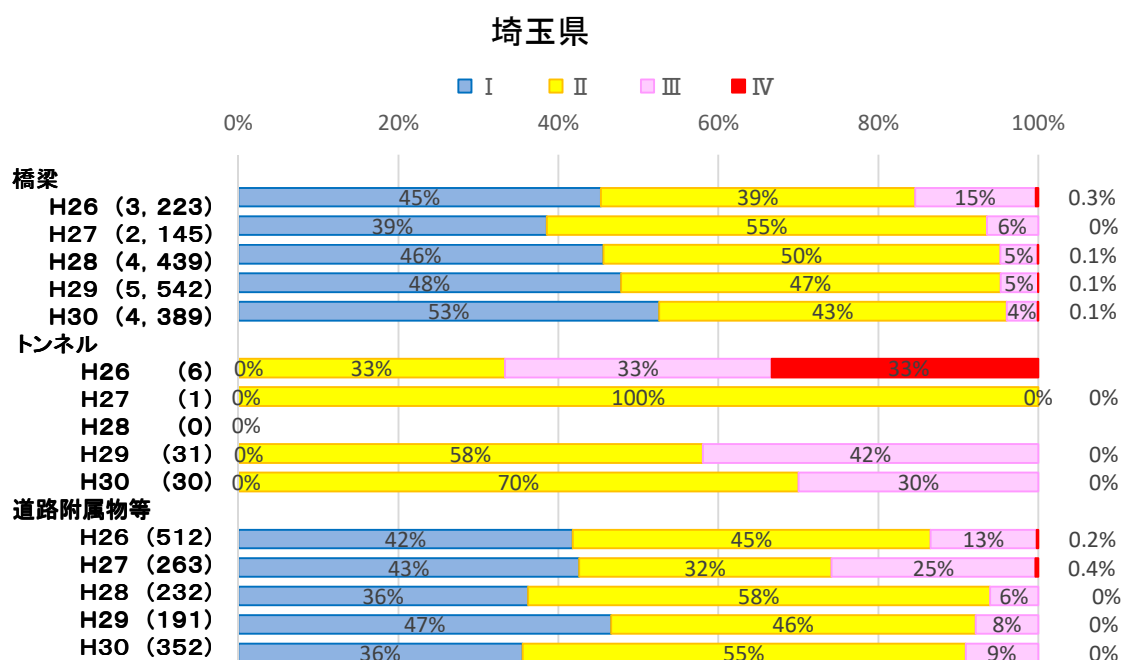
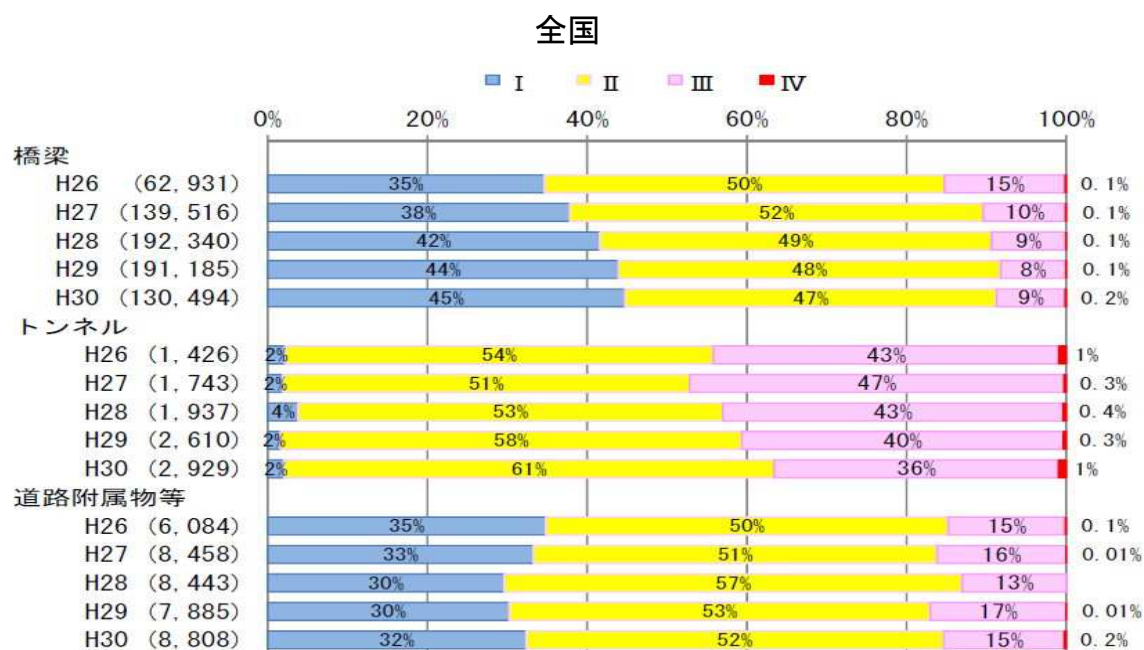


※()内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数(平成30年度末時点で診断中の施設を除く)

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

橋梁、トンネル等の点検年度別判定区分状況

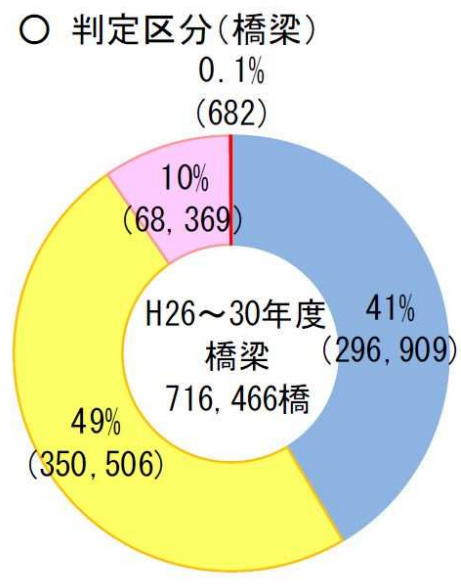
○ 橋梁・トンネル・道路附属物等の判定区分の割合（各年度、全道路管理者合計）



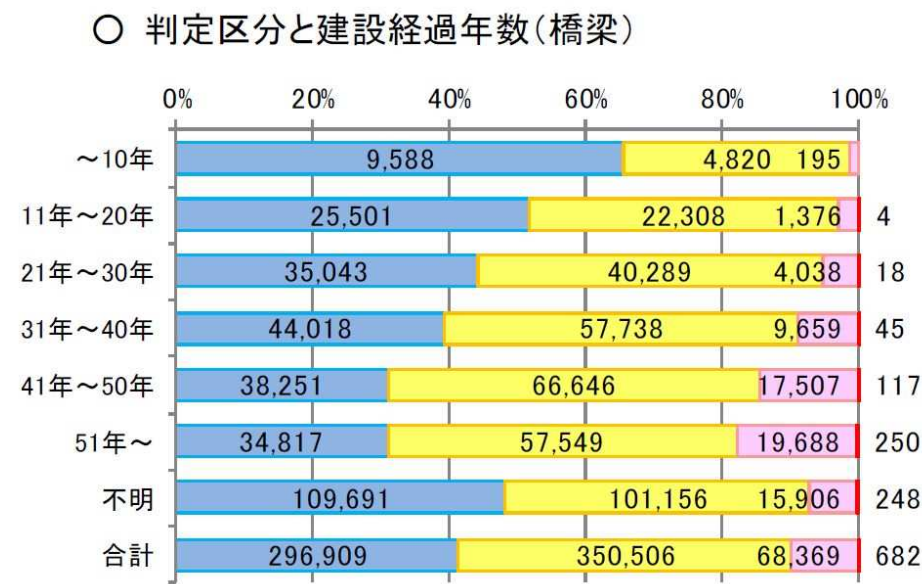
※()内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数(平成30年度末時点で診断中の施設を除く)
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

橋梁、トンネル等の建設経過年数別判定区分状況

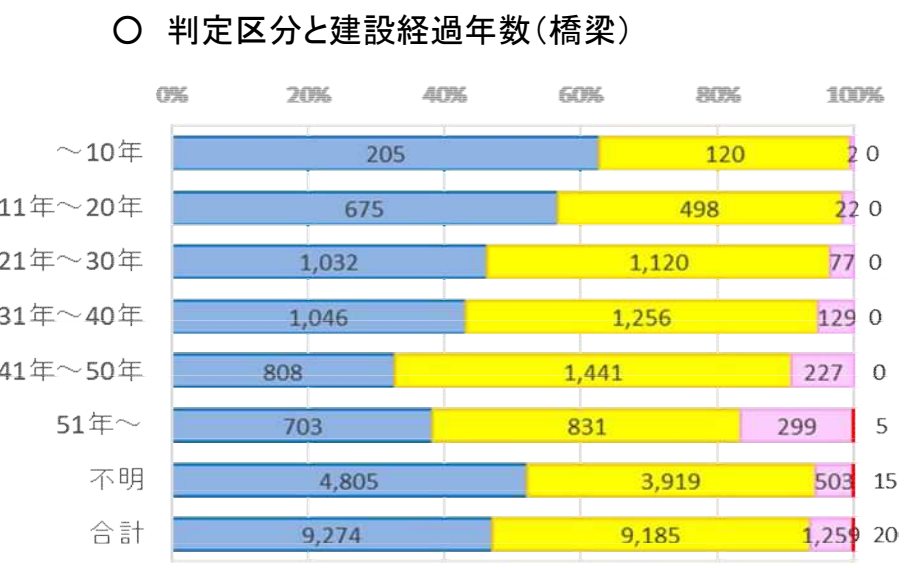
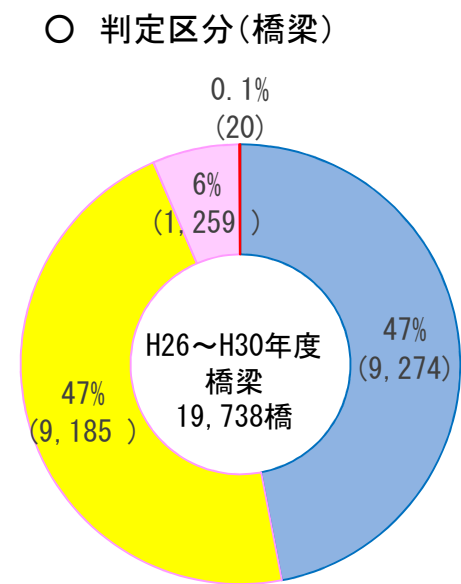
橋梁



全国



埼玉県



※()内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数(平成30年度末時点で診断中の施設を除く)
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

■ I : 健全 ■ II : 予防保全段階 ■ III : 早期措置段階 ■ IV : 緊急措置段階

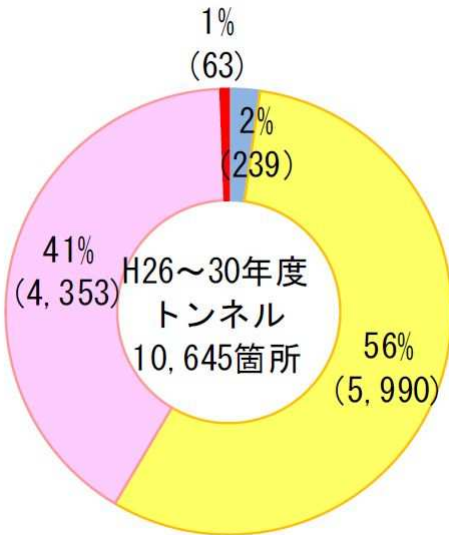
※点検を実施した施設のうち、平成 30 年度末時点で診断中の施設を除く。

橋梁、トンネル等の建設経過年数別判定区分状況

トンネル

全国

○ 判定区分(トンネル)

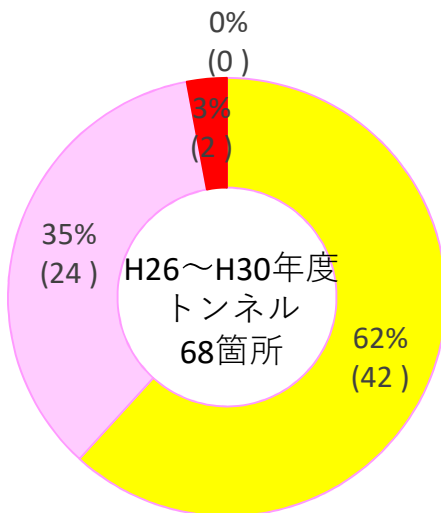


○ 判定区分と建設経過年数(トンネル)

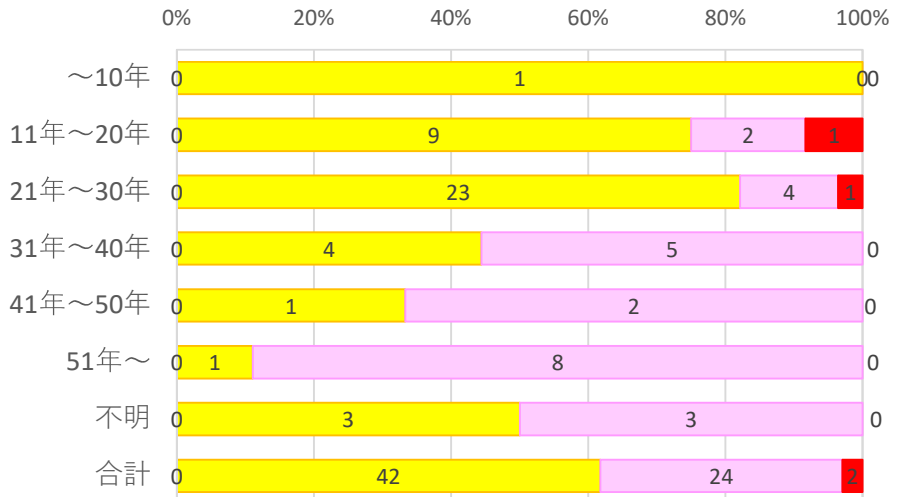


埼玉県

○ 判定区分(トンネル)



○ 判定区分と建設経過年数(トンネル)



※()内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数(平成30年度末時点で診断中の施設を除く)
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

■ I : 健全 ■ II : 予防保全段階 ■ III : 早期措置段階 ■ IV : 緊急措置段階

※点検を実施した施設のうち、平成30年度末時点で診断中の施設を除く。

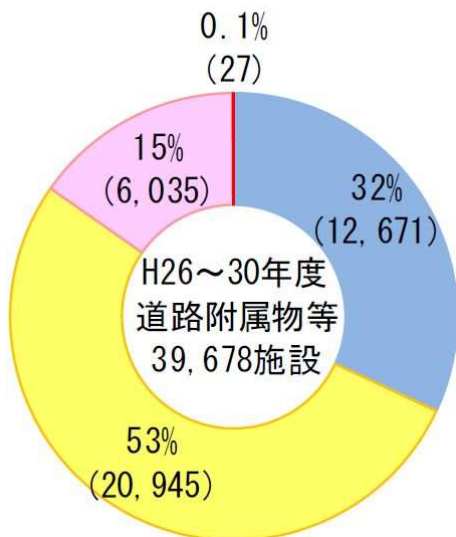
橋梁、トンネル等の建設経過年数別判定区分状況

道路附属物等

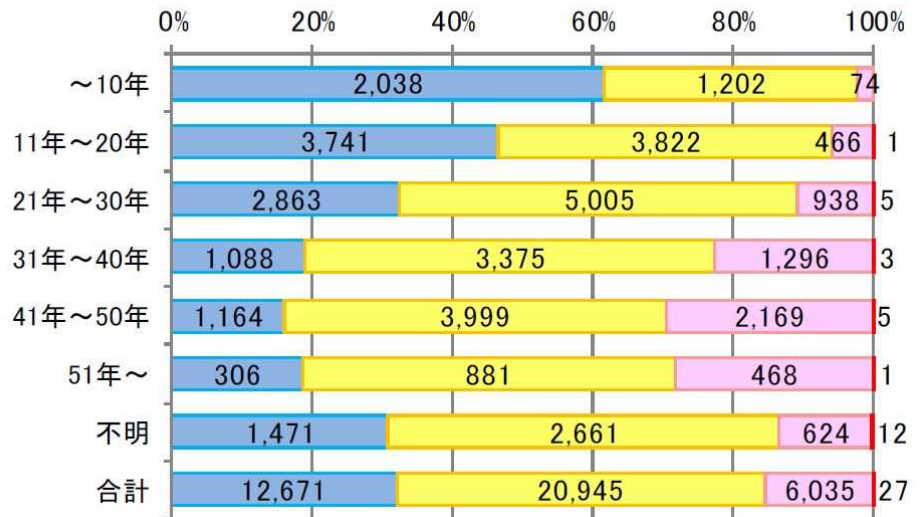
(シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、横断歩道橋、跨線橋、門型標識等)

全国

○ 判定区分(道路附属物等)

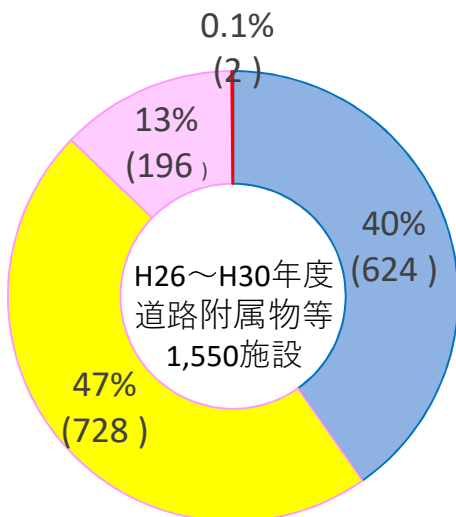


○ 判定区分と建設経過年数(道路附属物等)

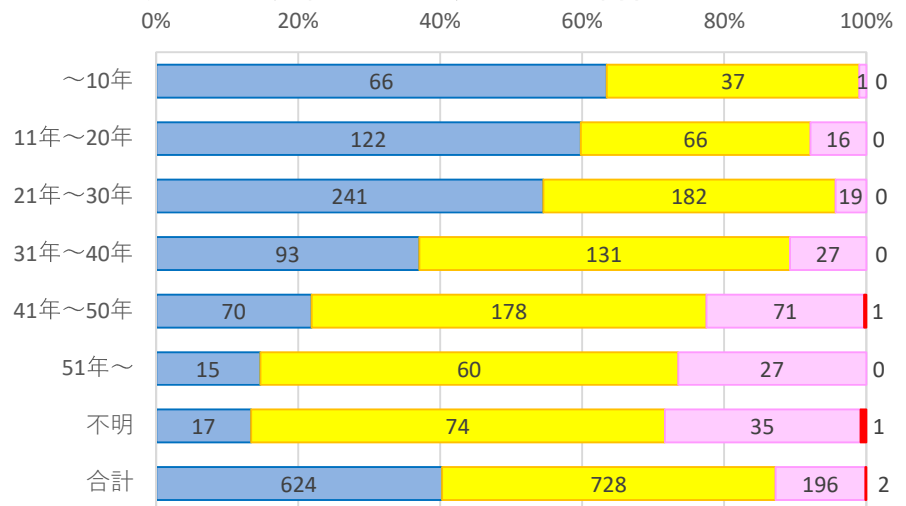


埼玉県

○ 判定区分(道路附属物等)



○ 判定区分と建設経過年数(道路附属物等)



※()内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数(平成30年度末時点で診断中の施設を除く)

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

■ I : 健全 ■ II : 予防保全段階 ■ III : 早期措置段階 ■ IV : 緊急措置段階

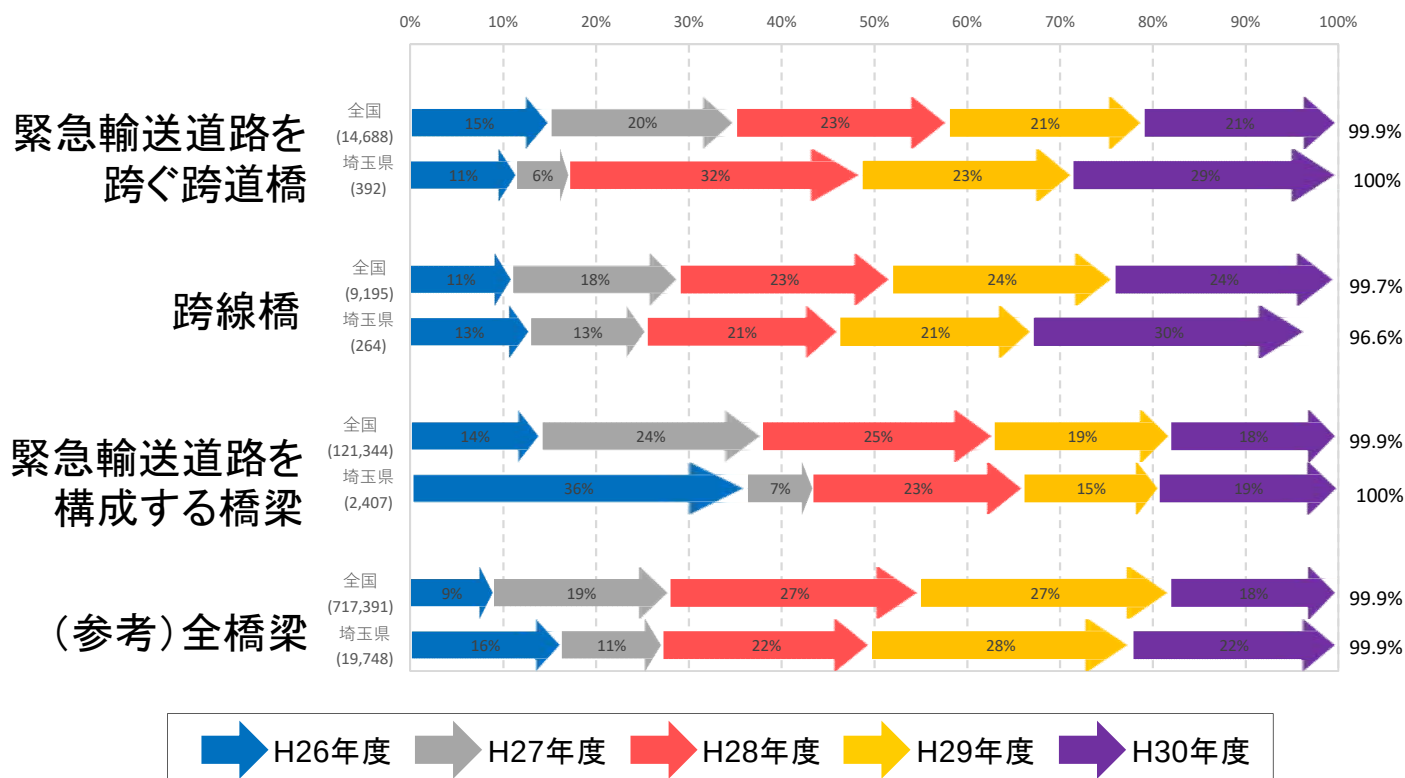
※点検を実施した施設のうち、平成30年度末時点で診断中の施設を除く。

緊急輸送道路及び跨線橋等の点検実施状況

(2) 緊急輸送道路及び跨線橋等(全道路管理者)

○ 1巡目(平成26～30年度)の点検は概ね完了し、点検実施率は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋 100%、跨線橋96.6%、緊急輸送道路を構成する橋梁 100%となりました。

○ 1巡目(平成26～30年度)の点検実施率(全道路管理者合計)



		管理施設数	うち点検対象施設数	点検実施数	点検実施率
緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋	全国	15,239	14,688	14,677	99.9%
	埼玉県	416	392	392	100%
跨線橋	全国	9,423	9,195	9,165	99.7%
	埼玉県	274	264	255	96.6%
緊急輸送道路を構成する橋梁	全国	123,638	121,344	121,270	99.9%
	埼玉県	2,495	2,407	2,407	100%
(参考) 全橋梁	全国	722,942	717,391	716,557	99.9%
	埼玉県	19,966	19,748	19,740	99.9%

H31.1時点

※1: 平成 31 年 3 月末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

※2: 点検対象施設を分母とした点検実施施設の割合

緊急輸送道路及び跨線橋等の点検実施状況、判定区分状況

○ 緊急輸送道路及び跨線橋等の点検実施状況

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	
		点検対象 施設数	点検実施率 点検実施数	点検対象 施設数	点検実施率 点検実施数	点検対象 施設数	点検実施率 点検実施数
国土交通省	全国	2,075	99.95% (2,074)	1,669	100% (1,669)	30,961	99.997% (30,960)
	埼玉県	44	100% (44)	27	100% (27)	447	100% (447)
高速道路会社	全国	5,034	100% (5,034)	1,044	100% (1,044)	23,060	100% (23,060)
	埼玉県	159	100% (159)	30	100% (30)	675	100% (675)
都道府県・ 政令市等	全国	3,248	99.8% (3,241)	3,417	99.9% (3,412)	64,023	99.9% (63,963)
	埼玉県	48	100% (48)	104	100% (104)	1089	100% (1,089)
市町村	全国	4,331	99.9% (4,328)	3,065	99.2% (3,040)	3,300	99.6% (3,287)
	埼玉県	141	100% (141)	103	91.3% (94)	196	100% (196)
合計	全国	14,688	99.9% (14,677)	9,195	99.7% (9,165)	121,344	99.9% (121,270)
	埼玉県	392	100% (392)	264	96.6% (255)	2,407	100% (2,407)

H31.1時点

○ 緊急輸送道路及び跨線橋等の点検結果《上段:判定区分割合 下段:橋梁数》

判定区分		H26～H30点検 実施橋梁数※	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)
緊急輸送道路を 跨ぐ跨道橋	全国	14,674	21% (3,148)	66% (9,628)	13% (1,898)	0% (0)
	埼玉県	392	14% (55)	76% (297)	10% (40)	0% (0)
跨線橋	全国	9,161	19% (1,708)	59% (5,386)	23% (2,062)	0.1% (5)
	埼玉県	255	19% (49)	67% (170)	14% (36)	0% (0)
緊急輸送道路を 構成する橋梁	全国	121,259	35% (42,299)	54% (65,352)	11% (13,600)	0.007% (8)
	埼玉県	2,407	32% (779)	58% (1,387)	10% (239)	0.1% (2)
(参考) 全橋梁	全国	716,466	41% (296,909)	49% (350,909)	10% (68,369)	0.1% (682)
	埼玉県	19,738	47% (9,274)	47% (9,185)	6% (1,259)	0.1% (20)

H31.1時点

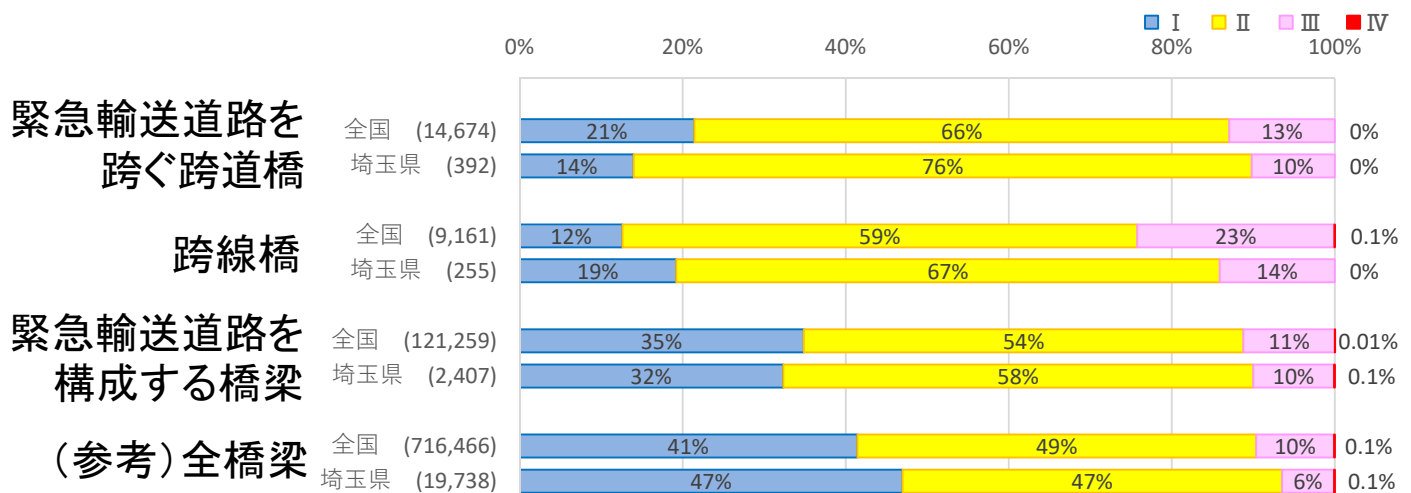
※点検を実施した施設のうち、平成30年度末時点で診断中の施設を除く

緊急輸送道路及び跨線橋等の判定区分状況

○ 判定区分の割合は、緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋：Ⅰ 14%、Ⅱ 76%、Ⅲ 10%、Ⅳ 0%、
跨線橋：Ⅰ 19%、Ⅱ 67%、Ⅲ 14%、Ⅳ 0%、
緊急輸送道路を構成する橋梁：Ⅰ 32%、Ⅱ 58%、Ⅲ 10%、Ⅳ 0.1%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)。

○ 1巡目(平成26～30年度)の判定区分の割合(全道路管理者合計)



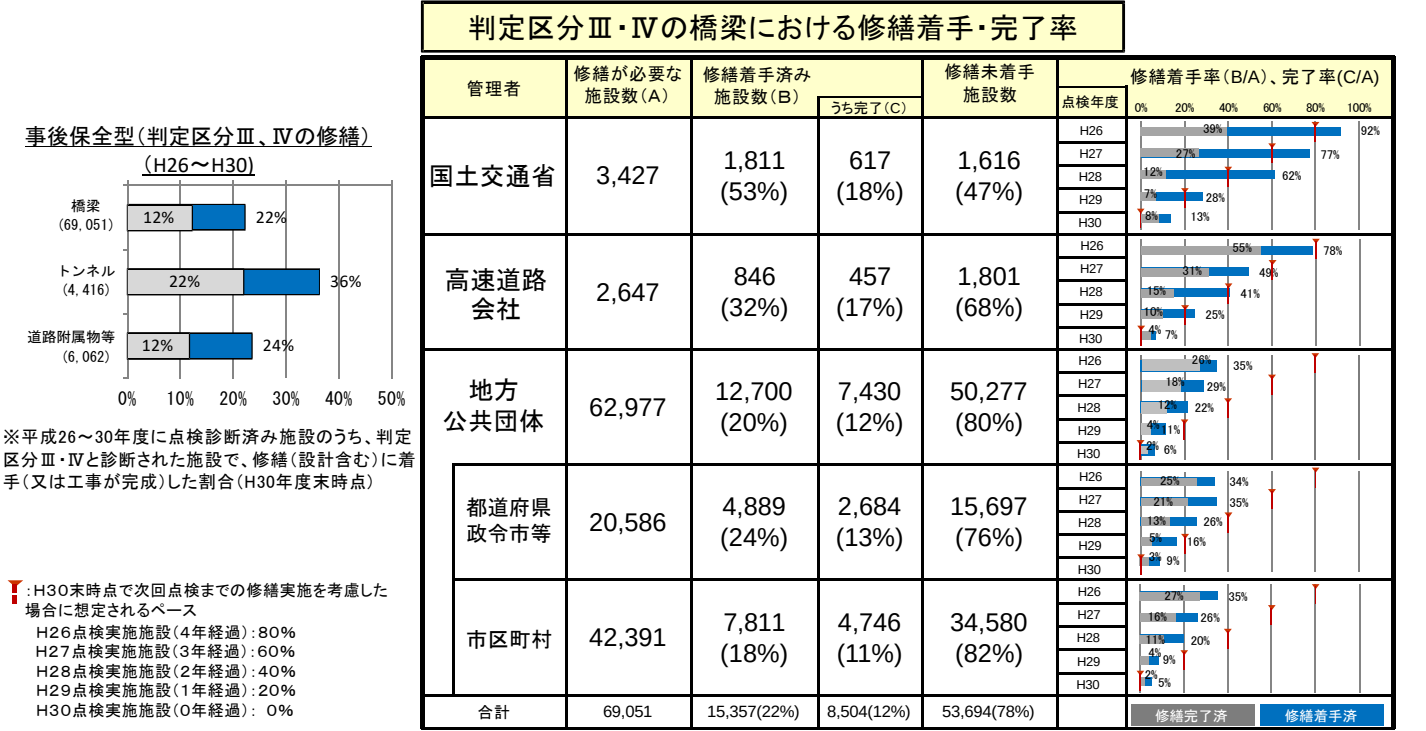
※()内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数(平成30年度末時点で診断中の施設を除く)

※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

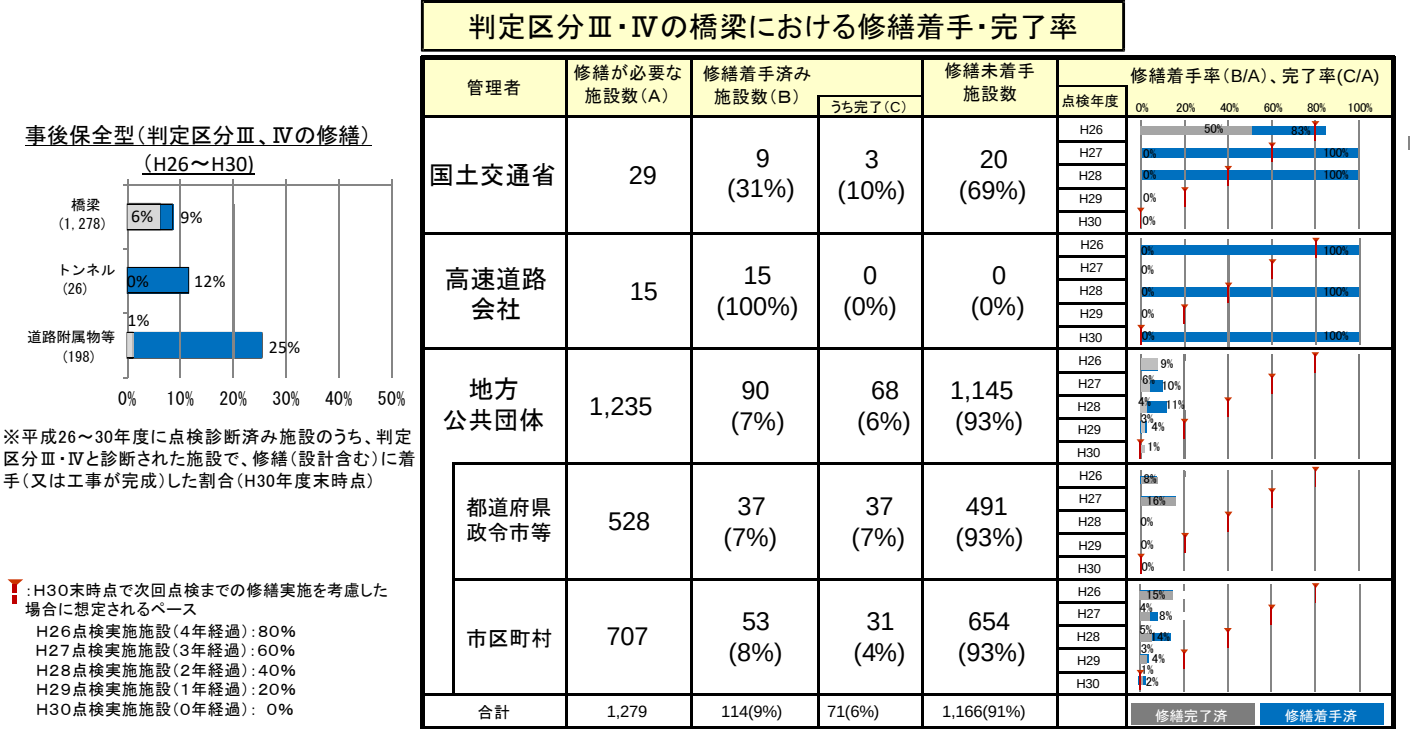
3. 修繕・措置の状況

措置の状況（判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁）

- 全国の橋梁において、次回点検までに措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で53%、地方公共団体管理で20%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で18%、地方公共団体管理で12%。（修繕未着手は、国土交通省管理で約0.2万橋、地方公共団体管理で約5.0万橋）
- 地方公共団体が管理する橋梁について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。



- 埼玉県の橋梁において、次回点検までに措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で31%、地方公共団体管理で7%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で10%、地方公共団体管理で6%。（修繕未着手は、国土交通省管理で20橋、地方公共団体管理で1,145橋）
- 地方公共団体が管理する橋梁について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。



措置の状況（判定区分Ⅲ、Ⅳのトンネル）

- 全国のトンネルにおいて、次回点検までに措置を講ずべきトンネル(判定区分Ⅲ・Ⅳ)のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で64%、地方公共団体管理で24%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で37%、地方公共団体管理で13%。(修繕未着手は、国土交通省管理で186施設、地方公共団体管理で2,429施設)
- 地方公共団体が管理するトンネルについて、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース(判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施)に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルにおける修繕着手・完了率

管理者	修繕が必要な 施設数(A)	修繕着手済み 施設数(B)		修繕未着手 施設数	点検年度	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)					
		うち完了(C)				0%	20%	40%	60%	80%	100%
国土交通省	521	335 (64%)	194 (37%)	186 (36%)	H26						

※平成26～30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(設計含む)に着手(又は工事が完成)した割合(H30年度末時点)

↑: H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース

H26点検実施施設(4年経過): 80%、H27点検実施施設(3年経過): 60%、H28点検実施施設(2年経過): 40%、H29点検実施施設(1年経過): 20%、H30点検実施施設(0年経過): 0%

- 埼玉県のとんねるにおいて、次回点検までに措置を講ずべきトンネル(判定区分Ⅲ・Ⅳ)のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理は該当施設なし、地方公共団体管理で0%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理は該当施設なし、地方公共団体管理で0%。(修繕未着手は、国土交通省管理で0施設、地方公共団体管理で23施設)
- 地方公共団体が管理するトンネルについて、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース(判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施)に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルにおける修繕着手・完了率

管理者	修繕が必要な 施設数 (A)	修繕着手済み 施設数 (B)		修繕未着手 施設数	点検年度	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)						
		うち完了 (C)				0%	20%	40%	60%	80%	100%	
国土交通省	0	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	H26							
					H27							
					H28							
					H29							
					H30							
高速道路会社	3	3 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	H26							
					H27							
					H28							
					H29							
					H30							
地方公共団体	23	0 (0%)	0 (0%)	23 (100%)	H26							
					H27							
					H28							
					H29							
					H30							
	都道府県 政令市等	20	0 (0%)	0 (0%)	20 (100%)	H26						
						H27						
						H28						
						H29						
						H30						
	市区町村	3	0 (0%)	0 (0%)	3 (100%)	H26						
						H27						
						H28						
H29												
H30												
合計	26	3(12%)	0(0%)	23(89%)		修繕完了済		修繕着手済				

※平成26～30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(設計含む)に着手(又は工事が完成)した割合(H30年度末時点)

↑: H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース

H26点検実施施設(4年経過): 80%、H27点検実施施設(3年経過): 60%、H28点検実施施設(2年経過): 40%、H29点検実施施設(1年経過): 20%、H30点検実施施設(0年経過): 0%

措置の状況（判定区分Ⅲ、Ⅳの道路附属物等）

- 全国の道路附属物等において、次回点検までに措置を講ずべき道路附属物等（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で27%、地方公共団体管理で18%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で6%、地方公共団体管理で11%。（修繕未着手は、国土交通省管理で1218施設、地方公共団体管理で3,253施設）
- 地方公共団体が管理する道路附属物等について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳの道路附属物等における修繕着手・完了率

管理者	修繕が必要な 施設数(A)	修繕着手済み 施設数(B)		修繕未着手 施設数	点検年度	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)						
		うち完了(C)				0%	20%	40%	60%	80%	100%	
国土交通省	1,672	454 (27%)	96 (6%)	1218 (73%)	H26	14% 49%						
					H27	8% 44%						
					H28	10% 34%						
					H29	1% 12%						
					H30	1% 5%						
高速道路会社	411	252 (61%)	183 (45%)	159 (39%)	H26	76% 90%						
					H27	57% 75%						
					H28	43% 75%						
					H29	20% 35%						
					H30	2% 6%						
地方公共団体	3,979	726 (18%)	436 (11%)	3,253 (82%)	H26	23% 31%						
					H27	17% 28%						
					H28	14% 27%						
					H29	4% 9%						
					H30	1% 4%						
	都道府県 政令市等	3,278	583 (18%)	335 (10%)	2,695 (82%)	H26	22% 27%					
						H27	16% 28%					
						H28	15% 28%					
						H29	3% 7%					
						H30	1% 4%					
	市区町村	701	143 (20%)	101 (14%)	558 (80%)	H26	34% 44%					
						H27	21% 25%					
						H28	9% 19%					
						H29	12% 18%					
						H30	1% 4%					
合計	6,062	1,432(24%)	715(12%)	4,630(76%)		修繕完了済 修繕着手済						

※平成26～30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（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

↑：H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース

H26点検実施施設（4年経過）：80%、H27点検実施施設（3年経過）：60%、H28点検実施施設（2年経過）：40%、H29点検実施施設（1年経過）：20%、H30点検実施施設（0年経過）：0%

- 埼玉県道路附属物等において、次回点検までに措置を講ずべき道路附属物等（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で49%、地方公共団体管理で1%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で1%、地方公共団体管理で1%。（修繕未着手は、国土交通省管理で45施設、地方公共団体管理で104施設）
- 地方公共団体が管理する道路附属物等について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳの道路附属物等における修繕着手・完了率

管理者	修繕が必要な 施設数(A)	修繕着手済み 施設数(B)		修繕未着手 施設数	点検年度	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)						
		うち完了(C)				0%	20%	40%	60%	80%	100%	
国土交通省	88	43 (49%)	1 (1%)	45 (51%)	H26	67%						
					H27	76%						
					H28	30%						
					H29							
					H30	14%						
高速道路会社	5	5 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	H26	100%						
					H27	100%						
					H28	100%						
					H29	100%						
					H30	100%						
地方公共団体	105	1 (1%)	1 (1%)	104 (99%)	H26	5%						
					H27							
					H28							
					H29							
					H30							
	都道府県 政令市等	83	0 (0%)	0 (0%)	83 (100%)	H26						
						H27						
						H28						
						H29						
						H30						
	市区町村	22	1 (5%)	1 (5%)	21 (96%)	H26	50%					
						H27	50%					
						H28						
						H29						
						H30						
合計	198	49(25%)	2(1%)	149(75%)		修繕完了済修繕着手済						

※平成26～30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（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

↑：H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース

H26点検実施施設（4年経過）：80%、H27点検実施施設（3年経過）：60%、H28点検実施施設（2年経過）：40%、H29点検実施施設（1年経過）：20%、H30点検実施施設（0年経過）：0%

措置の状況（判定区分Ⅲ、Ⅳの緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋）

- 全国の緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋において、次回点検までに措置を講ずべき跨道橋（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で46%、地方公共団体管理で30%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で14%、地方公共団体管理で17%。（修繕未着手は、国土交通省管理で115橋、地方公共団体管理で678橋）
- 地方公共団体が管理する緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳの緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋における修繕着手・完了率

管理者	修繕が必要な 施設数(A)	修繕着手済み 施設数(B)	うち完了(C)	修繕未着手 施設数	点検年度	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)					
			0%			20%	40%	60%	80%	100%	
国土交通省	212	97 (46%)	29 (14%)	115 (54%)	H26	<					

※平成26～30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（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

↑：H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース

H26点検実施施設（4年経過）：80%、H27点検実施施設（3年経過）：60%、H28点検実施施設（2年経過）：40%、H29点検実施施設（1年経過）：20%、H30点検実施施設（0年経過）：0%

- 埼玉県内の緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋において、次回点検までに措置を講ずべき跨道橋（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で0%、地方公共団体管理で6%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で0%、地方公共団体管理で3%。（修繕未着手は、国土交通省管理で2橋、地方公共団体管理で31橋）
- 地方公共団体が管理する緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳの緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋における修繕着手・完了率

管理者	修繕が必要な 施設数(A)	修繕着手済み 施設数(B)		修繕未着手 施設数	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)							
		うち完了(C)	点検年度		0%	20%	40%	60%	80%	100%		
国土交通省	2	0 (0%)	0 (0%)	2 (100%)	H26	0%						
					H27	0%						
					H28	0%						
					H29	0%						
					H30	0%						
高速道路会社	5	5 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	H26	0%						
					H27	0%						
					H28	0%						
					H29	0%						
					H30	0%						
地方公共団体	33	2 (6%)	1 (3%)	31 (94%)	H26	0%						
					H27	0%						
					H28	8%	17%					
					H29	0%						
					H30	0%						
都道府県 政令市等	10	0 (0%)	0 (0%)	10 (100%)	H26	0%						
					H27	0%						
					H28	0%						
					H29	0%						
					H30	0%						
市区町村	23	2 (9%)	1 (4%)	21 (91%)	H26	0%						
					H27	0%						
					H28	10%	20%					
					H29	0%						
					H30	0%						
合計	40	7(18%)	1(3%)	33(82%)			修繕完了済		修繕着手済			

※平成26～30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（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

↑：H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース

H26点検実施施設（4年経過）：80%、H27点検実施施設（3年経過）：60%、H28点検実施施設（2年経過）：40%、H29点検実施施設（1年経過）：20%、H30点検実施施設（0年経過）：0%

措置の状況（判定区分Ⅲ、Ⅳの跨線橋）

- 全国の跨線橋において、次回点検までに措置を講ずべき跨線橋（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で52%、地方公共団体管理で24%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で12%、地方公共団体管理で8%。（修繕未着手は、国土交通省管理で177橋、地方公共団体管理で1,136橋）
- 地方公共団体が管理する緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳの跨線橋における修繕着手・完了率

管理者	修繕が必要な施設数(A)	修繕着手済み施設数(B)		修繕未着手施設数	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)	
		うち完了(C)				
国土交通省	372	195 (52%)	46 (12%)	177 (48%)	H26	29%
					H27	19%
					H28	10%
					H29	3%
					H30	5%
高速道路会社	209	65 (31%)	31 (20%)	144 (69%)	H26	61%
					H27	27%
					H28	3%
					H29	8%
					H30	0%
地方公共団体	1,486	350 (24%)	119 (8%)	1,136 (76%)	H26	24%
					H27	14%
					H28	6%
					H29	4%
					H30	5%
都道府県 政令市等	757	177 (23%)	47 (6%)	580 (77%)	H26	13%
					H27	9%
					H28	5%
					H29	5%
					H30	3%
市区町村	729	173 (24%)	72 (10%)	556 (76%)	H26	33%
					H27	19%
					H28	7%
					H29	3%
					H30	5%
合計	2,067	610(30%)	196(9%)	1,457(70%)		

※平成26～30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（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

↑：H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース

H26点検実施施設（4年経過）：80%、H27点検実施施設（3年経過）：60%、H28点検実施施設（2年経過）：40%、H29点検実施施設（1年経過）：20%、H30点検実施施設（0年経過）：0%

- 埼玉県内の跨線橋において、次回点検までに措置を講ずべき跨線橋（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で40%、地方公共団体管理で10%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で40%、地方公共団体管理で3%。（修繕未着手は、国土交通省管理で3橋、地方公共団体管理で26橋）
- 地方公共団体が管理する緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳの跨線橋における修繕着手・完了率

管理者	修繕が必要な施設数(A)	修繕着手済み施設数(B)		修繕未着手施設数	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)	
		うち完了(C)				
国土交通省	5	2 (40%)	2 (40%)	3 (60%)	H26	0%
					H27	0%
					H28	0%
					H29	0%
					H30	0%
高速道路会社	2	2 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	H26	0%
					H27	0%
					H28	0%
					H29	0%
					H30	0%
地方公共団体	29	3 (10%)	1 (3%)	26 (90%)	H26	0%
					H27	0%
					H28	0%
					H29	0%
					H30	0%
都道府県 政令市等	16	1 (6%)	1 (6%)	15 (94%)	H26	0%
					H27	0%
					H28	0%
					H29	0%
					H30	0%
市区町村	13	2 (15%)	0 (0%)	11 (85%)	H26	0%
					H27	0%
					H28	0%
					H29	0%
					H30	0%
合計	36	7(19%)	3(8%)	29(81%)		

※平成26～30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（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

↑：H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース

H26点検実施施設（4年経過）：80%、H27点検実施施設（3年経過）：60%、H28点検実施施設（2年経過）：40%、H29点検実施施設（1年経過）：20%、H30点検実施施設（0年経過）：0%

措置の状況（判定区分Ⅲ、Ⅳの緊急輸送道路を構成する橋梁）

- 全国の緊急輸送道路を構成する橋梁において、次回点検までに措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で53%、地方公共団体管理で28%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で18%、地方公共団体管理で16%。（修繕未着手は、国土交通省管理で1,376橋、地方公共団体管理で5,813橋）
- 地方公共団体が管理する緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳの緊急輸送道路を構成する橋梁における修繕着手・完了率														
管理者	修繕が必要な 施設数(A)	修繕着手済み 施設数(B)		修繕未着手 施設数	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)									
		うち完了(C)	点検年度		0%	20%	40%	60%	80%	100%				
国土交通省	2,941	1,565 (53%)	530 (18%)	1,376 (47%)	H26	39%92%								
					H27	25%78%								
					H28	12%60%								
					H29	6%28%								
					H30	9%14%								
高速道路会社	2,638	845 (32%)	456 (17%)	1,793 (68%)	H26	55%79%								
					H27	31%49%								
					H28	15%41%								
					H29	10%25%								
					H30	4%7%								
地方公共団体	8,029	2,216 (28%)	1,246 (16%)	5,813 (72%)	H26	30%39%								
					H27	20%36%								
					H28	13%26%								
					H29	5%15%								
					H30	4%9%								
都道府県 政令市等	7,715	2,122 (28%)	1,193 (15%)	5,593 (72%)	H26	30%39%								
					H27	20%37%								
					H28	13%26%								
					H29	5%18%								
					H30	4%8%								
市区町村	314	94 (30%)	53 (17%)	220 (70%)	H26	36%51%								
					H27	10%25%								
					H28	14%26%								
					H29	8%19%								
					H30	10%21%								
合計	13,608	4,626(34%)	2,232(16%)	8,982(66%)		修繕完了済修繕着手済								

※平成26～30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（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

↑ : H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース
H26点検実施施設（4年経過）：80%、H27点検実施施設（3年経過）：60%、H28点検実施施設（2年経過）：40%、H29点検実施施設（1年経過）：20%、H30点検実施施設（0年経過）：0%

- 埼玉県の緊急輸送道路を構成する橋梁において、次回点検までに措置を講ずべき橋梁（判定区分Ⅲ・Ⅳ）のうち修繕に着手した割合は、国土交通省管理で33%、地方公共団体管理で12%。また修繕が完了した割合は、国土交通省管理で13%、地方公共団体管理で12%。（修繕未着手は、国土交通省管理で16橋、地方公共団体管理で178橋）
- 地方公共団体が管理する緊急輸送道路を跨ぐ跨道橋について、H30末時点の点検結果を踏まえた措置の状況は、想定しているペース（判定区分Ⅲであれば次回点検の5年以内に修繕を実施）に比べて遅れている。

判定区分Ⅲ・Ⅳの緊急輸送道路を構成する橋梁における修繕着手・完了率											
管理者	修繕が必要な 施設数(A)	修繕着手済み 施設数(B)		修繕未着手 施設数	修繕着手率(B/A)、完了率(C/A)						
		うち完了(C)	点検年度		0%	20%	40%	60%	80%	100%	
国土交通省	24	8 (33%)	3 (13%)	16 (67%)	H26						
					H27	60%					80%
					H28						100%
					H29						100%
					H30						
高速道路会社	15	15 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	H26						100%
					H27						100%
					H28						100%
					H29						
					H30						100%
地方公共団体	202	24 (12%)	24 (12%)	178 (88%)	H26	13%					
					H27	13%					
					H28						
					H29						
					H30						
都道府県 政令市等	193	23 (12%)	23 (12%)	170 (88%)	H26	13%					
					H27	13%					
					H28						
					H29						
					H30						
市区町村	9	1 (11%)	1 (11%)	8 (89%)	H26	25%					
					H27						
					H28						
					H29						
					H30						
合計	241	47(20%)	27(11%)	194(80%)							

※平成26～30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（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（H30年度末時点）

↑ : H30末時点で次回点検までの修繕実施を考慮した場合に想定されるペース
H26点検実施施設（4年経過）：80%、H27点検実施施設（3年経過）：60%、H28点検実施施設（2年経過）：40%、H29点検実施施設（1年経過）：20%、H30点検実施施設（0年経過）：0%

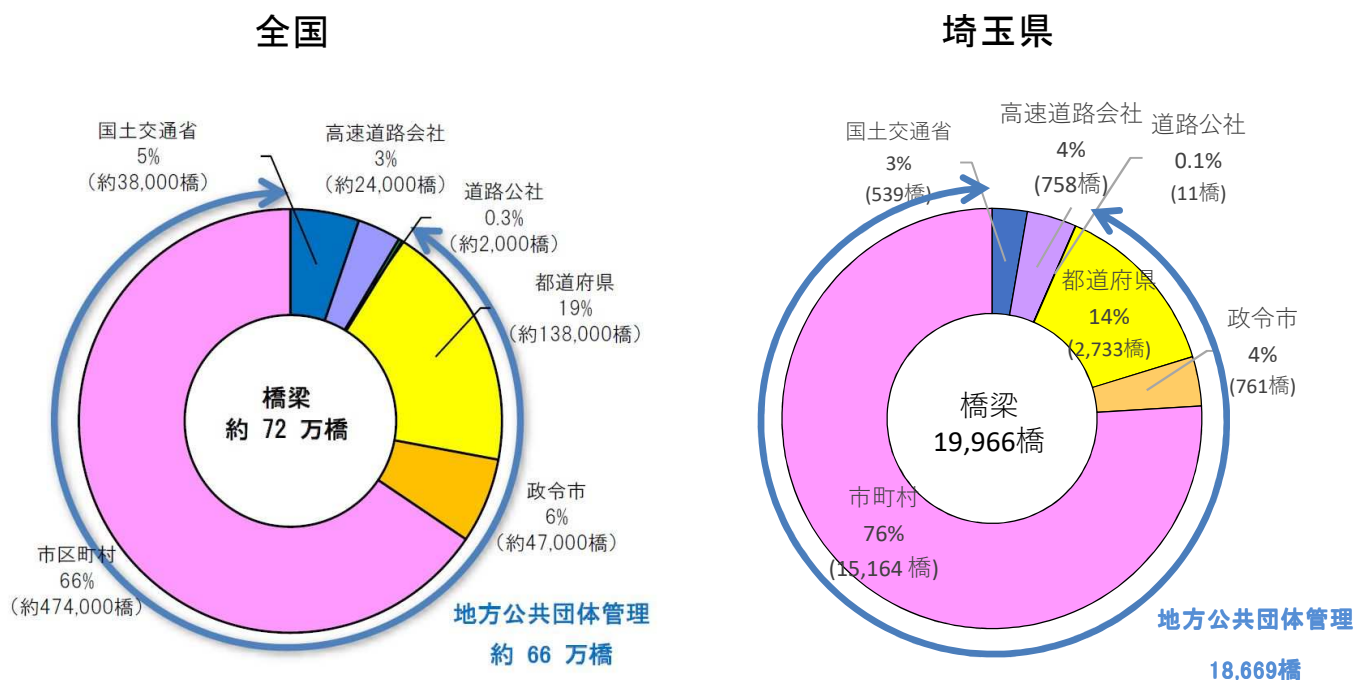
4. 橋梁・トンネルの現状

(1) 橋梁の現状

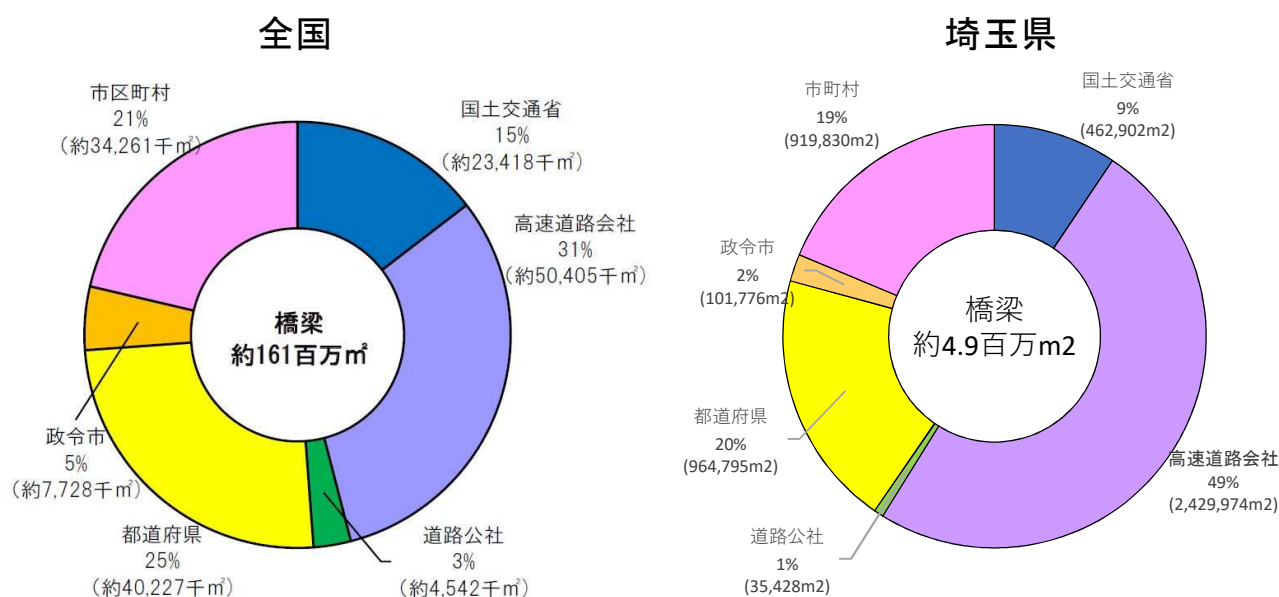
○ 埼玉県には橋梁が19,963橋あり、このうち、地方公共団体が管理する橋梁は18,669橋と、9割以上を占めています。

① 管理者別の橋梁数、橋面積

○ 道路管理者別橋梁数



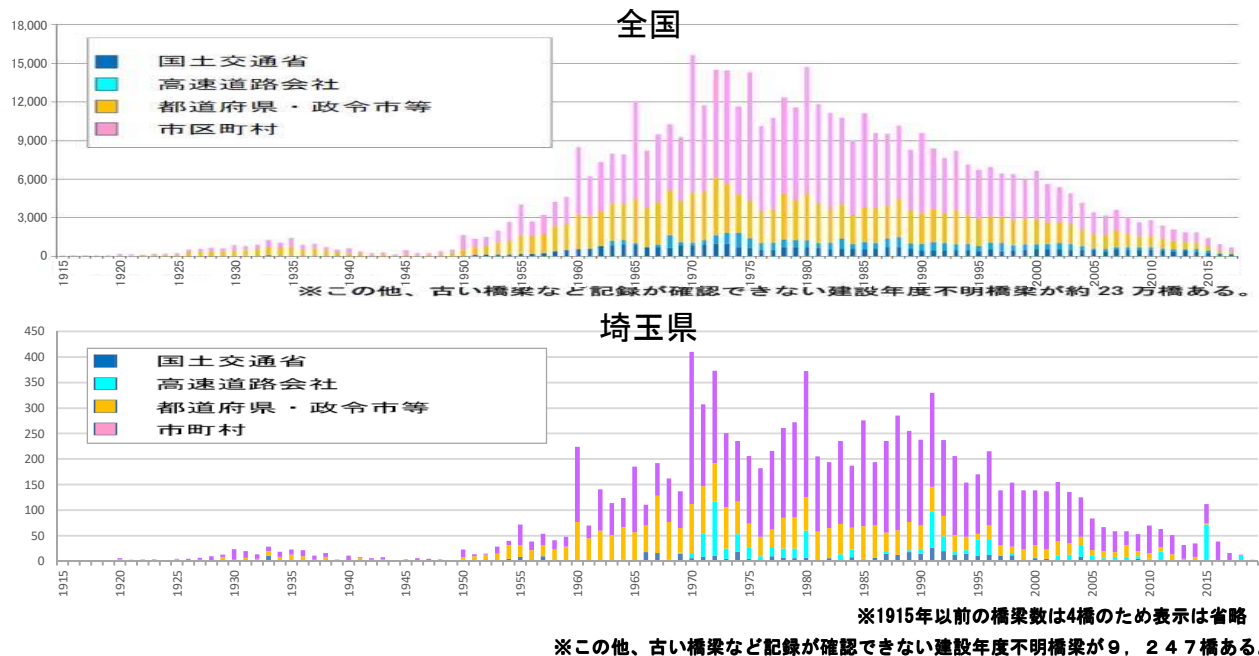
○ 道路管理者別橋面積



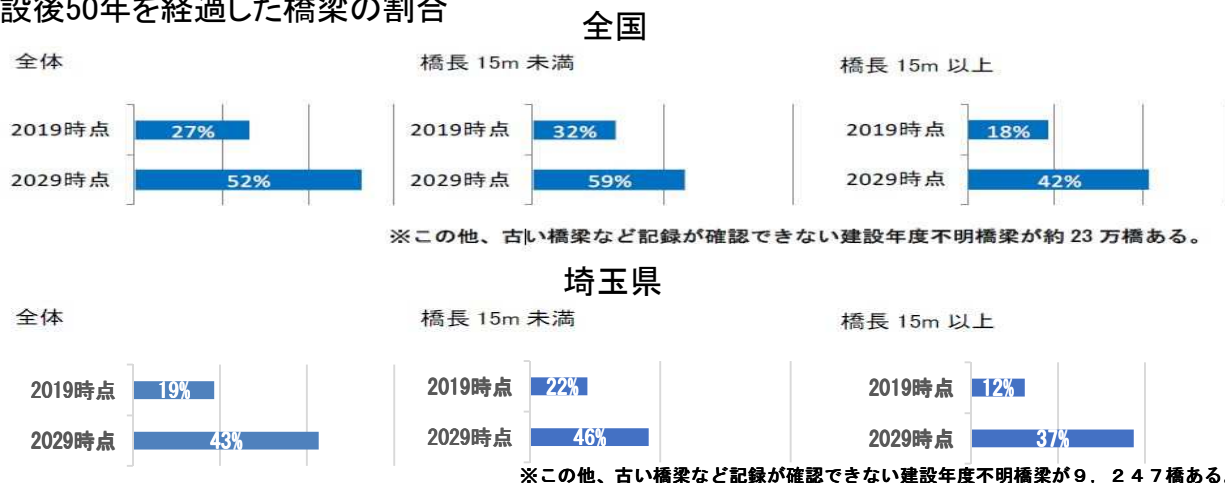
建設年度別の施設数(橋梁)

- 埼玉県建設後50年を経過した橋梁の割合は、現在は約19%であるのに対し、10年後には、約43%に急増します。建設後50年を経過し橋長15m未満の橋梁の割合は、10年後に46%となります。
- この他に、建設年度が不明の道路橋が埼玉県で9,247橋あり、これらのお大半が市町村管理の橋長15m未満の橋梁です。

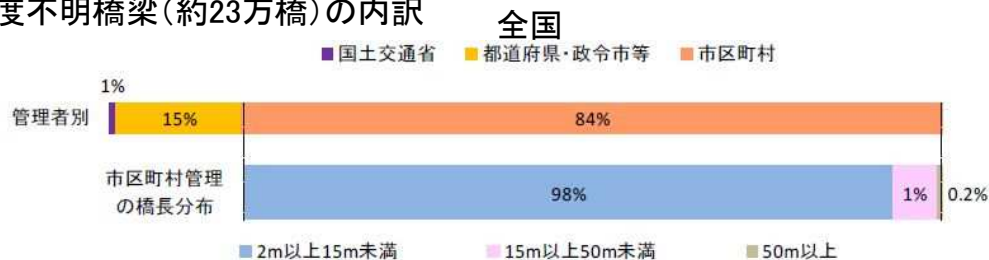
建設年度別橋梁数



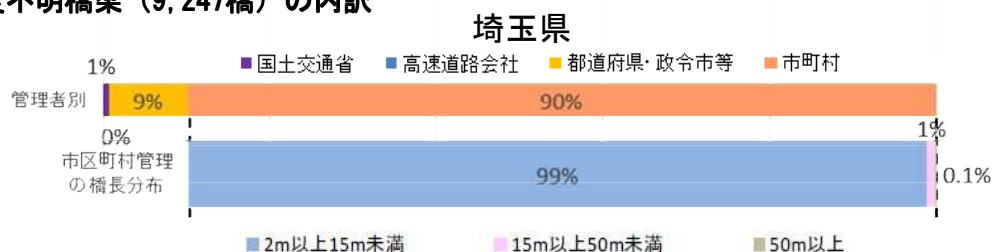
建設後50年を経過した橋梁の割合



建設年度不明橋梁(約23万橋)の内訳



建設年度不明橋梁(9,247橋)の内訳

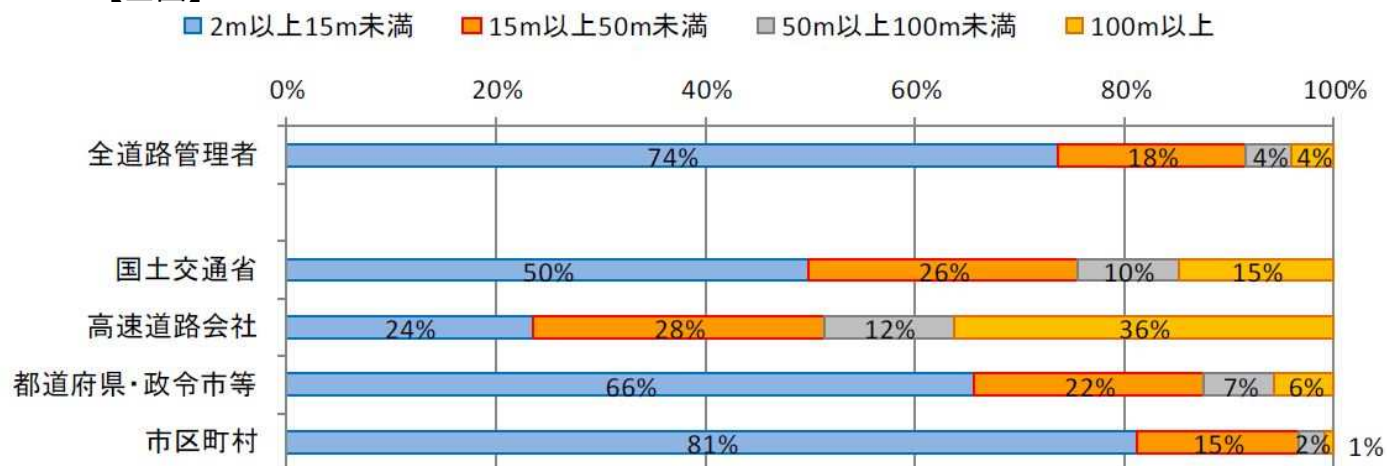


管理者別の橋長分布

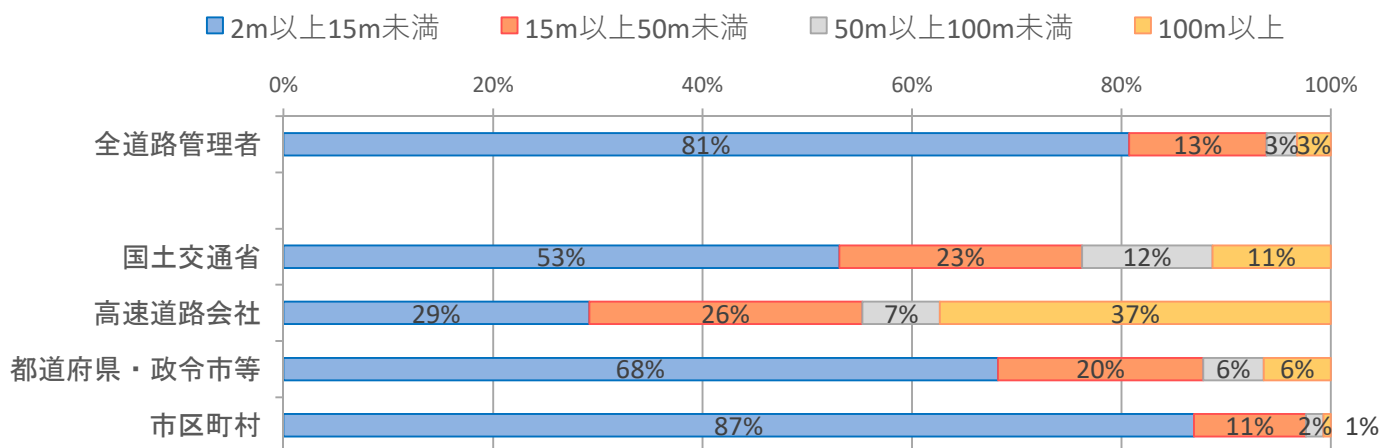
- 埼玉県・橋長50m以上の橋梁は国土交通省、高速道路会社に多くなっています。
- 市区町村は管理する橋梁の87%が橋長15m未満です

○ 管理者別の橋長分布

【全国】



【埼玉県】



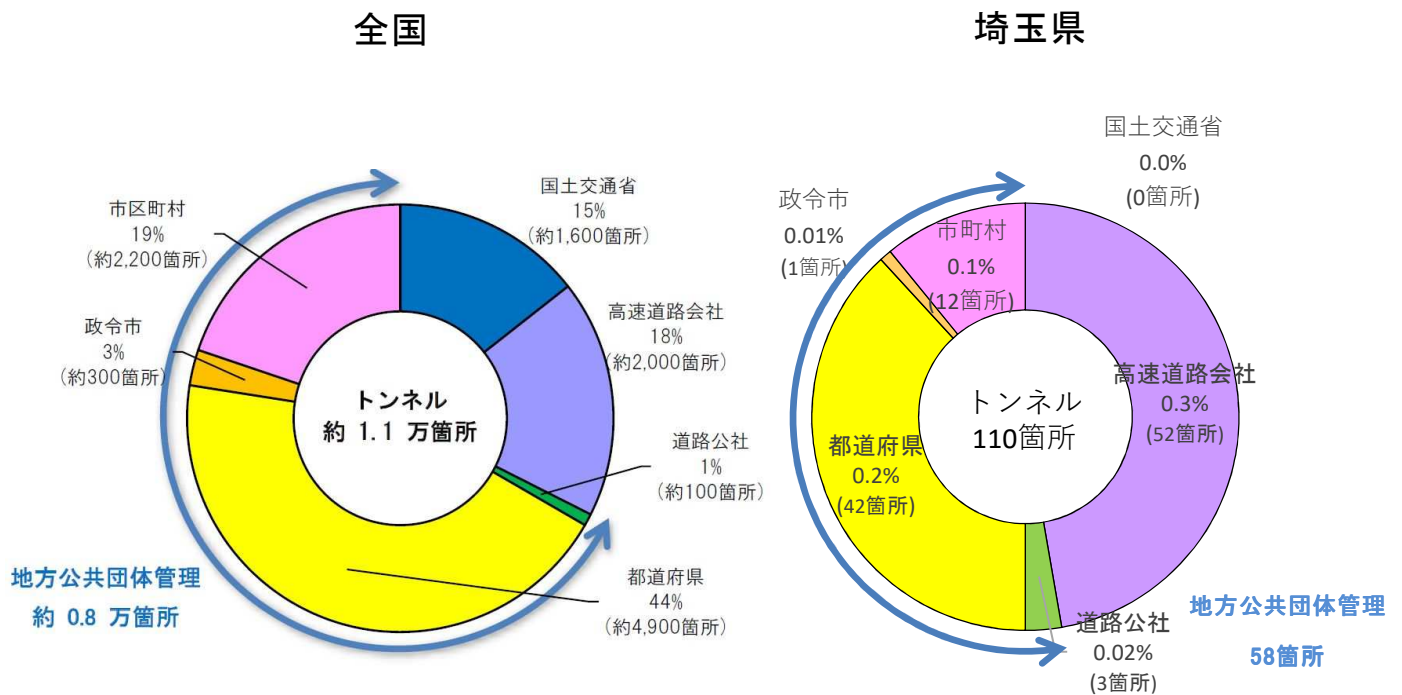
橋梁・トンネルの現状

(1)トンネルの現状

○ 埼玉県にはトンネルが110箇所あり、このうち、地方公共団体が管理するトンネルは58箇所と、約 5 割を占めています。

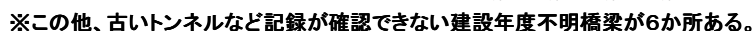
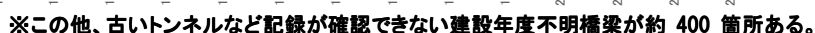
①管理者別の箇所数

○ 道路管理者別

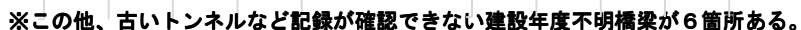


1. **Introduction**
 2. **Background**
 3. **Methodology**
 4. **Results**
 5. **Conclusion**
 6. **References**
 7. **Appendix**
 8. **Index**
 9. **Table of Contents**
 10. **Figure 1**
 11. **Figure 2**
 12. **Figure 3**
 13. **Figure 4**
 14. **Figure 5**
 15. **Figure 6**
 16. **Figure 7**
 17. **Figure 8**
 18. **Figure 9**
 19. **Figure 10**
 20. **Figure 11**
 21. **Figure 12**
 22. **Figure 13**
 23. **Figure 14**
 24. **Figure 15**
 25. **Figure 16**
 26. **Figure 17**
 27. **Figure 18**
 28. **Figure 19**
 29. **Figure 20**
 30. **Figure 21**
 31. **Figure 22**
 32. **Figure 23**
 33. **Figure 24**
 34. **Figure 25**
 35. **Figure 26**
 36. **Figure 27**
 37. **Figure 28**
 38. **Figure 29**
 39. **Figure 30**
 40. **Figure 31**
 41. **Figure 32**
 42. **Figure 33**
 43. **Figure 34**
 44. **Figure 35**
 45. **Figure 36**
 46. **Figure 37**
 47. **Figure 38**
 48. **Figure 39**
 49. **Figure 40**
 50. **Figure 41**
 51. **Figure 42**
 52. **Figure 43**
 53. **Figure 44**
 54. **Figure 45**
 55. **Figure 46**
 56. **Figure 47**
 57. **Figure 48**
 58. **Figure 49**
 59. **Figure 50**
 60. **Figure 51**
 61. **Figure 52**
 62. **Figure 53**
 63. **Figure 54**
 64. **Figure 55**
 65. **Figure 56**
 66. **Figure 57**
 67. **Figure 58**
 68. **Figure 59**
 69. **Figure 60**
 70. **Figure 61**
 71. **Figure 62**
 72. **Figure 63**
 73. **Figure 64**
 74. **Figure 65**
 75. **Figure 66**
 76. **Figure 67**
 77. **Figure 68**
 78. **Figure 69**
 79. **Figure 70**
 80. **Figure 71**
 81. **Figure 72**
 82. **Figure 73**
 83. **Figure 74**
 84. **Figure 75**
 85. **Figure 76**
 86. **Figure 77**
 87. **Figure 78**
 88. **Figure 79**
 89. **Figure 80**
 90. **Figure 81**
 91. **Figure 82**
 92. **Figure 83**
 93. **Figure 84**
 94. **Figure 85**
 95. **Figure 86**
 96. **Figure 87**
 97. **Figure 88**
 98. **Figure 89**
 99. **Figure 90**
 100. **Figure 91**
 101. **Figure 92**
 102. **Figure 93**
 103. **Figure 94**
 104. **Figure 95**
 105. **Figure 96**
 106. **Figure 97**
 107. **Figure 98**
 108. **Figure 99**
 109. **Figure 100**
 110. **Figure 101**
 111. **Figure 102**
 112. **Figure 103**
 113. **Figure 104**
 114. **Figure 105**
 115. **Figure 106**
 116. **Figure 107**
 117. **Figure 108**
 118. **Figure 109**
 119. **Figure 110**
 120. **Figure 111**
 121. **Figure 112**
 122. **Figure 113**
 123. **Figure 114**
 124. **Figure 115**
 125. **Figure 116**
 126. **Figure 117**
 127. **Figure 118**
 128. **Figure 119**
 129. **Figure 120**
 130. **Figure 121**
 131. **Figure 122**
 132. **Figure 123**
 133. **Figure 124**
 134. **Figure 125**
 135. **Figure 126**
 136. **Figure 127**
 137. **Figure 128**
 138. **Figure 129**
 139. **Figure 130**
 140. **Figure 131**
 141. **Figure 132**
 142. **Figure 133**
 143. **Figure 134**
 144. **Figure 135**
 145. **Figure 136**
 146. **Figure 137**
 147. **Figure 138**
 148. **Figure 139**
 149. **Figure 140**
 150. **Figure 141**
 151. **Figure 142**
 152. **Figure 143**
 153. **Figure 144**
 154. **Figure 145**
 155. **Figure 146**
 156. **Figure 147**
 157. **Figure 148**
 158. **Figure 149**
 159. **Figure 150**
 160. **Figure 151**
 161. **Figure 152**
 162. **Figure 153**
 163. **Figure 154**
 164. **Figure 155**
 165. **Figure 156**
 166. **Figure 157**
 167. **Figure 158**
 168. **Figure 159**
 169. **Figure 160**
 170. **Figure 161**
 171. **Figure 162**
 172. **Figure 163**
 173. **Figure 164**
 174. **Figure 165**
 175. **Figure 166**
 176. **Figure 167**
 177. **Figure 168**
 178. **Figure 169**
 179. **Figure 170**
 180. **Figure 171**
 181. **Figure 172**
 182. **Figure 173**
 183. **Figure 174**
 184. **Figure 175**
 185. **Figure 176**
 186. **Figure 177**
 187. **Figure 178**
 188. **Figure 179**
 189. **Figure 180**
 190. **Figure 181**
 191. **Figure 182**
 192. **Figure 183**
 193. **Figure 184**
 194. **Figure 185**
 195. **Figure 186**
 196. **Figure 187**
 197. **Figure 188**
 198. **Figure 189**
 199. **Figure 190**
 200. **Figure 191**
 201. **Figure 192**
 202. **Figure 193**
 203. **Figure 194**
 204. **Figure 195**
 205. **Figure 196**
 206. **Figure 197**
 207. **Figure 198**
 208. **Figure 199**
 209. **Figure 200**
 210. **Figure 201**
 211. **Figure 202**
 212. **Figure 203**
 213. **Figure 204**
 214. **Figure 205**
 215. **Figure 206**
 216. **Figure 207**
 217. **Figure 208**

全国



全国



全国



令和元年度 第 2 回埼玉県道路メンテナンス会議

直轄診断（秩父橋について）

直轄診断・修繕代行・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 【資料2-1】 P. 2～4

秩父橋の直轄診断・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 【資料2-2】 P. 5～7

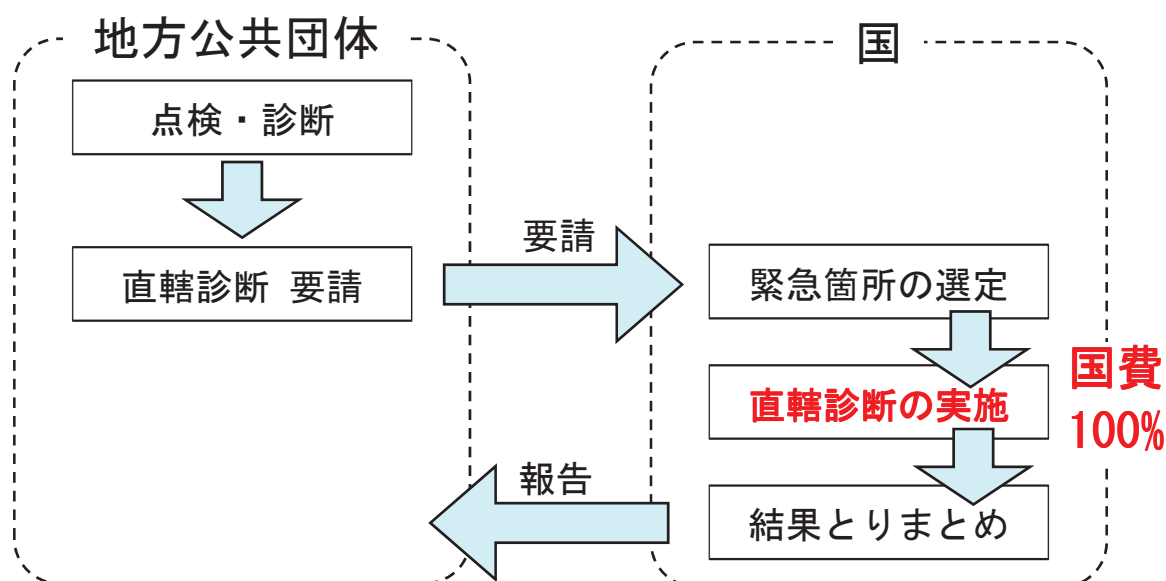
直轄診断・修繕代行

直轄診断・修繕代行 関東地方整備局 関東道路メンテナンスセンター

- 地方公共団体への支援策の一つとして、緊急かつ高度な技術力を要する可能性が高い橋梁について、「**直轄診断**」を実施
- 直轄診断を実施した橋梁については、各道路管理者からの要請を踏まえ、**修繕代行事業**や**大規模修繕・更新補助事業**の着手を検討

直轄診断：「橋梁、トンネル等の道路施設については、各道路管理者が責任を持って管理する」という原則の下、それでもなお、地方公共団体の技術力等に鑑みて支援が必要なもの（複雑な構造を有するもの、損傷の度合いが著しいもの、社会的に重要なもの、等）に限り、国が地方整備局、国土技術政策総合研究所、独立行政法人土木研究所の職員で構成する「道路メンテナンス技術集団」を派遣し、技術的な助言を行うもの。

－ 全体の流れ －



直轄診断・修繕代行 関東地方整備局 関東道路メンテナンスセンター

修繕代行事業：国が都道府県道又は市町村道の修繕に関する工事を代行。

高度な技術を要するもの又は高度な機械力を使用して実施することが適当であると認められる場合

大規模修繕・更新事業：全体事業費が、県・政令市が5億円、市区町村は1億円のものに限る。

地方負担は、下表のとおり。

国		地方
大規模修繕・更新 0.5	交付金 0.05～0.2	0.45～0.3

補助率は、費用の2分の1まで。

（ただし、現行の交付金国費率までの範囲内で当該補助率を上回る分は防災・安全交付金により措置）

地方負担は、上表と同じ。

直轄診断の実施箇所とその後の措置

年度	施設名	施設名	施設名
H26	大前橋(群馬県)	大渡ダム大橋(高知県)	三島大橋(福島県)
H27	沼尾ジェット(福島県)	猿飼橋(奈良県)	呼子大橋(佐賀県)
H28	万石橋(秋田県)	御鉾橋(群馬県)	
H29	音沢橋(富山県)	乙姫大橋(岐阜県)	
H30	仁方隧道(広島県)	天台橋(鹿児島県)	
R1	秩父橋(埼玉県)	古川橋(静岡県)	

修繕代行

大規模修繕・更新事業

秩父橋の直轄診断

秩父橋の直轄診断

関東地方整備局
関東道路メンテナンスセンター

1. 直轄診断の概要

埼玉県秩父市の要請に基づき、秩父市管理の秩父橋において関東地方整備局、国土技術政策総合研究所、（国研）土木研究所の職員等で構成する「道路メンテナンス技術集団」による直轄診断を実施した。

1) 橋梁名	秩父橋（ちちぶばし）
2) 建設年	昭和6年
3) 路線名	秩父市道 中央607号線
4) 交差物件	一級河川 荒川（埼玉県管理）
5) 適用基準	不明
6) 橋長	L=134.6m
7) 幅員	W=6.8m ※歩道として供用中
8) 橋梁形式	RC 3径間アーチ橋
9) 上部構造	RC T型（床版一体構造）4主桁
10) アーチ構造	RC 構造3連固定アーチ
11) 下部構造	逆T式橋台2基、アーチアバット2基 小判型橋脚2基
12) 基礎	直接基礎



<派遣通知書手交式>

○日時：令和元年 8月 6日（火）13:45～16:45

○内容：派遣通知手交、現地調査、概要報告

<直轄診断報告会>

○日時：令和元年12月20日（金）13:30～14:20

○内容：報告書手交、調査結果報告、意見交換・質疑応答



現地調査（8/6）



報告書手交（12/20）



秩父市長、市職員と道路メンテナンス技術集団

<道路メンテナンス技術集団メンバー>

【関東地方整備局】

関東道路メンテナンスセンターセンター長（リーダー）

道路部 道路構造保全官

大宮国道事務所 総括保全対策官

【国土技術政策総合研究所】

道路構造物研究部 橋梁研究室長

【（国研）土木研究所】

構造物メンテナンス研究センター橋梁構造研究グループ 上席研究員

2. 現地調査状況

現場状況により、近接目視点検に加え下記の観点から調査を実施した。

- ①アーチ部材の形状が保たれていること。
- ②アーチ部材のコンクリート断面を介して圧縮力が基礎地盤へと伝達されていること。
- ③基礎の安定が継続的に確保できていること。



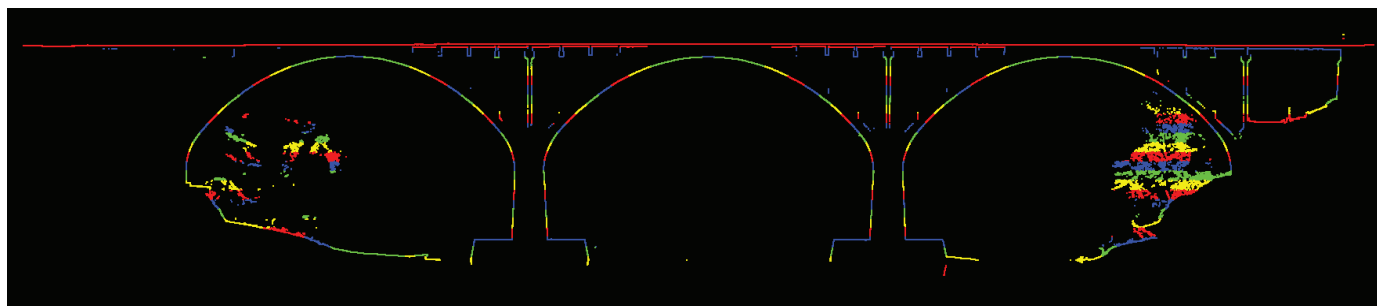
アーチ部材の形状の確認



基礎地盤の状況確認



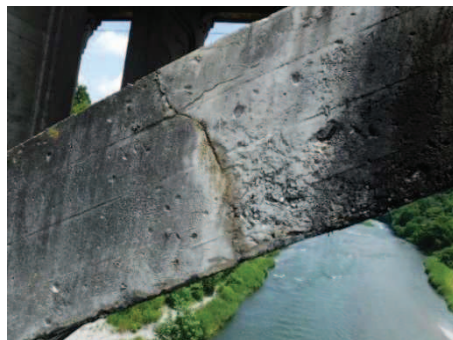
基礎の安定の確認



測量によるアーチ部材の形状の確認

3. 状況の把握

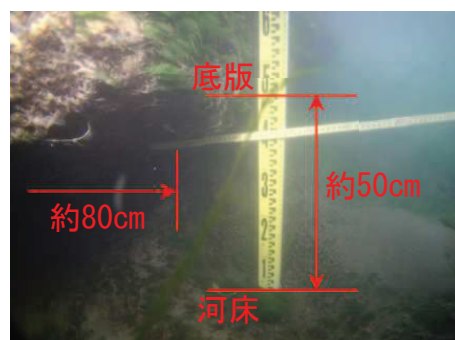
- ①アーチリブに角かけや浸食により拡大したコールドジョイントが見られた。
- ②アーチアバットを指示している泥岩に浸食が見られ、底版の一部が露出していた。
- ③P2の直接基礎に最大深さ50cm、最大幅80cm程度の洗掘が見られた。



アーチリブのコールドジョイント



泥岩の浸食による底版の露出



基礎の洗掘

4. 技術的助言と今後

アーチアバットの耐荷力の低下を防ぐための速やかに浸食の復旧とその対策、アーチリブのコールドジョイントへ橋面からの漏水等が浸水することを防ぐ必要であることを考慮しても、適切に維持管理を行うことで、今後、橋梁として継続的な利用に支障はない。

そのための定期点検の合理化を、今回精緻に測量したアーチリブの形状とコールドジョイントの記録の活用を秩父市と連携して検討することを予定している。

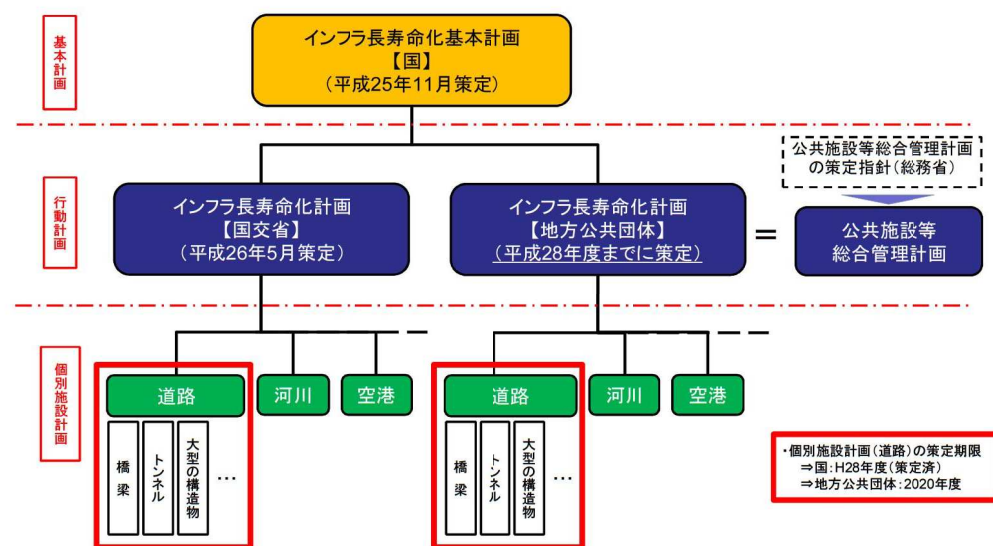
令和元年度 第 2 回埼玉県道路メンテナンス会議

個別施設計画について

個別施設計画の策定・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 【資料3-1】 P. 2～11
(参考資料 P. 12～15)

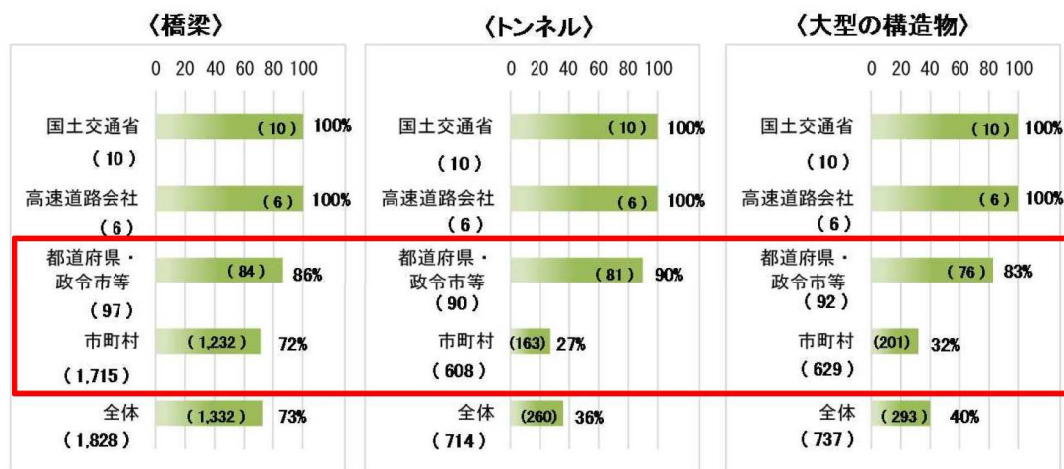
全道路管理者は、定期的な点検・診断の結果に基づき個別施設計画を策定
(地方公共団体は2020年度までに策定予定)

■インフラ長寿命化計画の体系



■個別施設計画策定状況

(平成29年度末時点)



※()は団体数

※市町村は特別区を含む

※割合は個別施設計画策定対象の施設を管理する団体数により算出

※大型の構造物は横断歩道橋、門型標識、シェッド、大型カルバートであり、いずれかの施設の個別施設計画が策定されていれば策定済みとしている

市町村では、平成29年度末時点で橋梁で約7割、トンネル、大型の構造物はともに約3割の団体で策定済み

予防保全によるコスト縮減やメンテナンスの計画的な実施に関する地方公共団体の支援を引き続き実施

インフラ長寿命化基本計画

平成25年11月

インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議

産学官の連携の下、研究開発を推進し、生み出される新技術を積極的に活用することで、メンテナンス産業に係る市場の創出・拡大を図る。

これらを通じ、民間開発を活性化させ、我が国のメンテナンス技術を世界の最先端へと導くことで、世界をリードする輸出産業へと発展させる。

3. 多様な施策・主体との連携

インフラは、社会経済活動の基盤であり、インフラ相互はもとより、ソフト施策とも相まって、様々な機能を発揮する。このため、多様な施策や主体との連携により維持管理・更新等の効率化を図りつつ、その機能を最大限発揮させていく。

(1) 防災・減災対策等との連携

インフラがその機能を発揮し続けるためには、経年劣化や疲労に加え、地震動等の災害外力にも耐える必要がある。このため、修繕等の機会を捉え、インフラの防災・耐震性能や、事故に対する安全性能についても向上を図るなど、効率的・効果的な対策を推進する。

(2) 様々な主体との連携

限られた予算や人材で、安全性や利便性を維持・向上していくためには、新技術の開発・活用や、多様な主体との積極的な連携が重要である。このため、適切な役割分担の下、政府内や地方公共団体内の連携はもとより、国と地方公共団体、都道府県と市町村、官と民、地域社会等の相互連携を強化し、各々が責任を持って取組を推進する。

IV. インフラ長寿命化計画等の策定

各インフラの管理者（管理者以外の者が法令等の規定によりそのインフラの維持管理・更新等を行う場合にあつては、その者。以下同じ。）及びその者に対して指導・助言するなど当該インフラを所管する立場にある国や地方公共団体の各機関（以下「各インフラを管理・所管する者」という。）は、本基本計画に基づき、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする計画として、「インフラ長寿命化計画（以下「行動計画」という。）」を策定する。

さらに、各インフラの管理者は、行動計画に基づき、個別施設毎の具体の対応方針を定める計画として、「個別施設毎の長寿命化計画（以下「個別施設計画」という。）」を策定する。

1. インフラ長寿命化計画

必要なインフラの機能を維持していくためには、メンテナンスサイクルを構築するとともに、それらを支える技術、予算、体制、制度を一体的に

整備することが必要である。

このため、各インフラを管理・所管する者は、各施設の特性や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえた上で、以下に示す記載事項を基本として行動計画をできるだけ早期に策定する。

なお、各インフラを管理・所管する者が既に同種・類似の計画を策定している場合には、当分の間、当該計画をもって、行動計画の策定に代えることができるものとする。この場合において、各インフラを管理・所管する者は、本基本計画の趣旨を踏まえ、できるだけ早期に必要な見直しを行うよう努める。

〔記載事項〕

① 対象施設

自らが管理者である又は所管する立場にあるインフラを構成する各施設のうち、安全性、経済性や重要性の観点から、計画的な点検・診断、修繕・更新等の取組を実施する必要性が認められる全ての施設について、行動計画の対象とする。

② 計画期間

後述の「Ⅳ. 1. ④中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し」を踏まえつつ、「Ⅳ. 1. ⑤必要施策に係る取組の方向性」で明確化する事項の実施に要する期間を考慮の上、計画期間を設定する。

なお、取組の進捗状況、情報や知見の蓄積状況等を踏まえ、適宜、計画の更新を実施することで、取組を継続し、発展させていくものとする。

③ 対象施設の現状と課題

対象施設について、維持管理・更新等に係る取組状況（点検・診断、修繕・更新等の措置の進捗状況、維持管理・更新等に係る情報や組織体制、基準等の整備状況等）や、行動計画の策定時点で把握可能な施設の状態（建設年度、利用状況、点検・診断の結果等）等を踏まえ、維持管理・更新等に係る課題を整理する。

④ 中長期的な維持管理・更新等のコストの見通し

行動計画の策定時点で把握可能な情報に基づき、対象施設の維持管理・更新等に係る中長期的なコストの見通しを明示する。

なお、行動計画の策定時点で把握可能な情報が限定的であるなど、中長期的なコストの見通しに一定の精度が確保されず、必要施策に係る取組を検討する上で参考とすることが困難と判断される場合にあっては、必要な情報が蓄積できた段階で実施することとする。

⑤ 必要施策に係る取組の方向性

後述の「V. 必要施策の方向性」に掲げる施策のうち、「IV. 1. ③対象施設の現状と課題」や「IV. 1. ④中長期的な維持管理・更新等コストの見通し」に照らして必要性が高いと判断されるものについて、自らの取組の方向性を明確化する。

その際、「IV. 2. 個別施設毎の長寿命化計画」に基づく個別施設計画の策定方針についても明らかにする。

⑥ フォローアップ計画

「IV. 1. ⑤必要施策に係る取組の方向性」で明確にした取組について進捗状況を定期的に把握するなど、行動計画を継続し、発展させるための取組について明記する。

2. 個別施設毎の長寿命化計画

各インフラの管理者は、各施設の特性や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、以下に示す記載事項を基本として、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画をできるだけ早期に策定し、これに基づき戦略的な維持管理・更新等を推進する。

なお、各インフラの管理者が既に同種・類似の計画を策定している場合には、当分の間、当該計画をもって、個別施設計画の策定に代えることができるものとする。この場合において、各インフラの管理者は、本基本計画の趣旨を踏まえ、できるだけ早期に適切な見直しを行うよう努める。

〔記載事項〕

※個別施設計画には必ず記載してください。

① 対象施設

行動計画において、個別施設計画を策定することとした施設を対象とする。計画の策定に当たっては、各施設の維持管理・更新等に係る取組状況や利用状況等に鑑み、個別施設のメンテナンスサイクルを計画的に実行する上で最も効率的・効果的と考えられる計画策定の単位（例えば、事業毎の分類（道路、下水道等）や、構造物毎の分類（橋梁、トンネル、管路等）等）を設定の上、その単位毎に計画を策定する。

② 計画期間

インフラの状態は、経年劣化や疲労等によって時々刻々と変化することから、定期点検サイクル等を考慮の上計画期間を設定し、点検結果等を踏まえ、適宜、計画を更新するものとする。

本基本計画で示す取組を通じ、知見やノウハウの蓄積を進め、計画期間の長期化を図ることで、中長期的な維持管理・更新等に係るコストの見通しの精度向上を図る。

③ 対策の優先順位の考え方

個別施設の状態（劣化・損傷の状況や要因等）の他、当該施設が果たしている役割、機能、利用状況、重要性等、対策を実施する際に考慮すべき事項を設定の上、それらに基づく優先順位の考え方を明確化する。

④ 個別施設の状態等

点検・診断によって得られた個別施設の状態について、施設毎に整理する。なお、点検・診断を未実施の施設については、点検実施時期を明記する。

また、「Ⅳ. 2. ③対策の優先順位の考え方」で明らかにした事項のうち、個別施設の状態以外の事項について、必要な情報を整理する。

⑤ 対策内容と実施時期

「Ⅳ. 2 ③対策の優先順位の考え方」及び「Ⅳ. 2. ④個別施設の状態等」を踏まえ、次回の点検・診断や修繕・更新、さらには、更新の機会を捉えた機能転換・用途変更、複合化・集約化、廃止・撤去、耐震化等の必要な対策について、講ずる措置の内容や実施時期を施設毎に整理する。

⑥ 対策費用

計画期間内に要する対策費用の概算を整理する。

V. 必要施策の方向性

「Ⅱ. 目指すべき姿」の実現に向け、各インフラを管理・所管する者は、維持管理・更新等に係る取組状況や、把握している施設の状態等を踏まえ、以下に示す取組の具体化を図るとともに、それらを行動計画や個別施設計画としてとりまとめ、必要な取組を確実に実行する。

（１）点検・診断、修繕・更新等

〔点検・診断〕

各インフラの管理者は、行動計画や個別施設計画に基づき、できるだけ早期に必要な体制を整備し、定期的な点検により劣化・損傷の程度や原因等を把握するとともに、劣化・損傷が進行する可能性や施設に与える影響等について評価（診断）を実施する。

一方、点検・診断に必要な知見やノウハウは蓄積途上であることから、維持管理・更新等に係る基準等を自ら有していない管理者は、当分の間、国が定めた基準等を参考に点検・診断を実施するものとする。その取組を継続する中で、知見やノウハウを蓄積し、必要な基準等の整備や、

道路の橋梁等の老朽化対策にかかる 個別補助制度(道路メンテナンス事業補助制度)の創設

別紙2

- 道路の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業(橋梁、トンネル等の修繕、更新等)に対し、計画的かつ集中的な支援を可能とする個別補助制度を創設する。

(令和2年度予算:2,223億円)

■ 道路メンテナンス事業補助制度の創設

○ 概要

高度経済成長期に整備した道路施設の老朽化が急激に進んでおり、例えば橋梁では、建設後50年経過する橋梁の割合が、現在は25%であり、10年後には50%に急増する。

平成26年度から平成30年度までの一巡目の点検において、次回点検までに措置を講ずべき橋梁は、全体の約1割(約7万橋)存在する。

このうち、点検結果を踏まえて平成30年度までに修繕に着手した橋梁は、地方公共団体管理で20%にとどまっており、措置が遅れている状況となっている。これらに対して、早急に対策を実施できるよう地方に対して計画的かつ集中的に支援を行う必要がある。

- 地方公共団体は、長寿命化修繕計画(個別施設計画)を策定・公表
- 橋梁、トンネル、道路附属物等の個別施設毎に記載された計画に位置づけられた事業を支援
(国庫債務負担行為を可能とし、効率的な施工(発注)の実施と工事の平準化を図る。)

長寿命化修繕計画

〇〇市

橋梁

長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容

- ・施設名・延長
- ・判定区分
- ・点検・修繕実施年度
- ・修繕内容・対策費用等



【橋梁】

〇〇市

トンネル

長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容

- ・施設名・延長
- ・判定区分
- ・点検・修繕実施年度
- ・修繕内容・対策費用等



【トンネル】

〇〇市

道路附属物等

長寿命化修繕計画
【個別施設計画】

記載内容

- ・施設名・延長
- ・判定区分
- ・点検・修繕実施年度
- ・修繕内容・対策費用等



【道路附属物等】

道路メンテナンス事業

- 地方公共団体が管理する橋梁、トンネル等が対象

橋梁の例



損傷状況(鉄筋露出)

トンネルの例



損傷状況(うき・漏水)



修繕の様子(断面修復)



修繕の様子(剥落対策)

Ⅱ 国土強靱化地域計画とは

国土強靱化地域計画とは、地方公共団体の策定する国土強靱化計画です。ここではその位置付け、計画を策定するメリット、定めるべき内容や地方公共団体の他の計画との関係などについて説明します。

1. 国土強靱化地域計画の位置付け

地域計画の法律上の位置付けや策定の必要性、国の基本計画との関係、市町村の場合には都道府県の地域計画との関係について説明します。

(1) 国土強靱化地域計画の性格

地域計画は、基本法第十三条に規定されており、他の計画の指針となることが定められています。

○地域計画は、**国土強靱化の観点から、地方公共団体における様々な分野の計画等の指針となるものであり、国における基本計画と同様に、地域における国土強靱化に係る計画等の指針（いわゆる「アンブレラ計画」（21 頁図））としての性格を有するもの**（以下「国土強靱化に係る指針性」という）です。

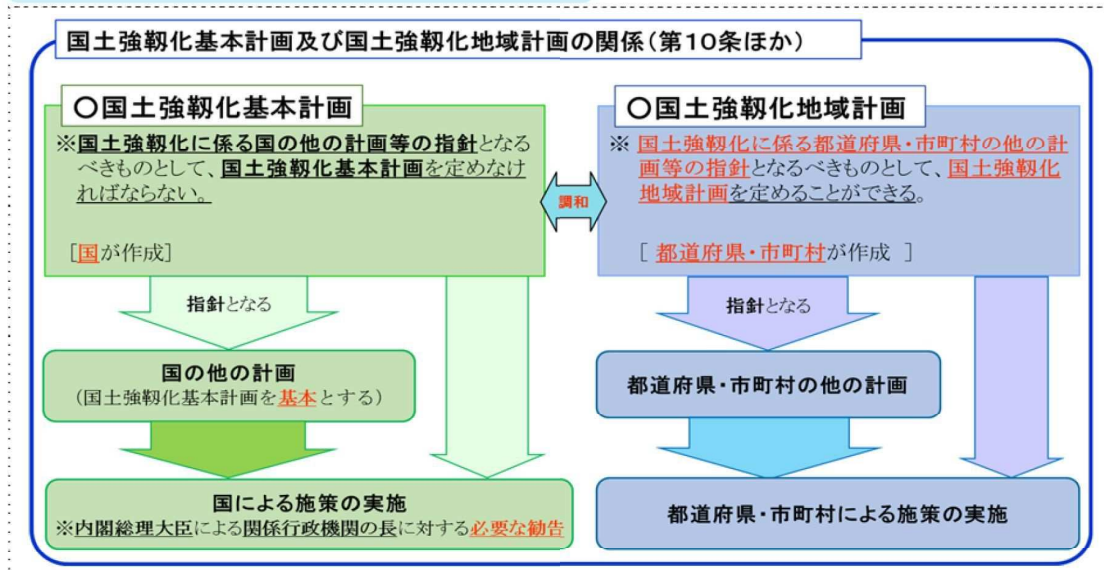
○すなわち、地方公共団体の各種計画等について、国土強靱化の観点から必要な見直しを行うものです。

基本法第十三条（国土強靱化地域計画）

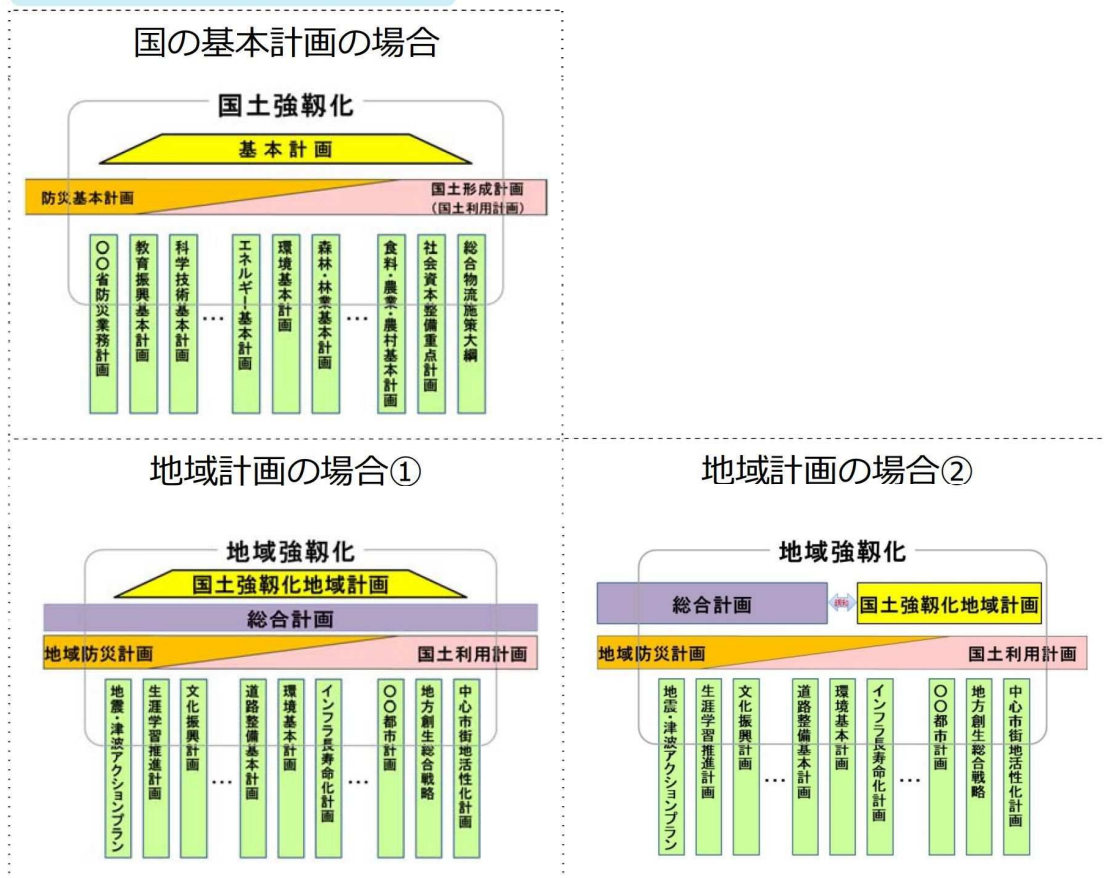
都道府県又は市町村は、国土強靱化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、当該都道府県又は市町村の区域における国土強靱化に関する施策の推進に関する基本的な計画（以下「国土強靱化地域計画」という）を、国土強靱化地域計画以外の国土強靱化に係る当該都道府県又は市町村の計画等の指針となるべきものとして定めることができる。

○また、各種計画等における修正が地域計画の策定や見直しにつながる場合もあります。

〔参考〕国土強靱化に関する計画の体系



〔参考〕アンブレラのイメージ



地域計画を進める3つのメリット

- 1 どのような災害等が起こっても、被害の大きさそれ自体を、小さくできる。
- 2 国土強靱化に係る各種の事業がより効果的かつスムーズに進捗することが期待できる。

関係府省庁において、平成27年1月、『国土強靱化地域計画に基づき実施される取組に対する関係府省庁の支援について』を決定。政府として、この決定に基づき、一体となって、地域計画に基づき実施される取組みに対し、関係府省庁所管の交付金・補助金等による支援を適切に実施。

- 3 地域の強靱化は、大規模自然災害等の様々な変化への地域の対応力の増進をもたらし、地域の持続的な成長をも促すもの。さらに、地域強靱化計画及びそれに基づく取組みを国内外に周知・広報することを通じて、当該地域が内外から適正に評価され、結果として投資を呼び込むことにもつながる。



- 急速に老朽化する社会資本の対策を強化するため、**点検データ等を生かした、より戦略的・効率的なメンテナンスを推進**するための組織として、「道路メンテナンスセンター」を設置。※平成31年度は関東地整、中部地整へ設置
- 直轄国道における橋梁等の健全性の診断等を担当するほか、**蓄積されたメンテナンスデータの管理・分析による劣化予測や修繕計画の最適化、新技術の活用などアセットマネジメントによる道路メンテナンスの高度化を推進。**
- また、**道路メンテナンスに係る地方公共団体支援**として、施設の健全性の診断・修繕の代行、高度な技術を要する道路構造物保全に関する相談への対応、地方公共団体の職員等を対象とした研修についても担当。

業務内容

- ・直轄管理国道における橋梁等の健全性の診断等
- ・劣化予測や修繕計画の最適化など**アセットマネジメントの検討・導入**（メンテナンスデータの管理・分析等）
- ・修繕工事の技術的支援（事務所への助言）
- ・橋梁メンテナンスに関する**技術研究開発**
- ・地方公共団体管理施設の直轄診断、修繕代行
- ・地方公共団体の道路構造物保全に関する相談窓口
- ・地方公共団体職員等を対象とした研修・講習会



橋梁点検車による点検状況



自治体職員を対象とした現場研修

地方自治体への技術的な支援

■直轄診断

現地での診断、地方自治体との調整窓口
～これまでの関東地整における実績～

H 2 6 大前橋（群馬県吾妻郡嬬恋村）

H 2 8 御鉾橋（群馬県多野郡神流町）

■修繕代行

～これまでの関東地整における実績～

H 2 9 御鉾橋（群馬県多野郡神流町）

■技術相談

高度な技術を要する案件への相談対応

■研修の講師

地方自治体向けメンテナンスに係わる講習会講師

■道路メンテナンス会議



大前橋（群馬県）における直轄診断(H26)



御鉾橋（群馬県）における直轄診断(H28)

直轄国道の橋梁等のメンテナンスへの係わり

■橋梁の点検支援・健全性診断

診断に係わる会議、点検・診断の効率化検討

■橋梁の修繕工事に係る支援

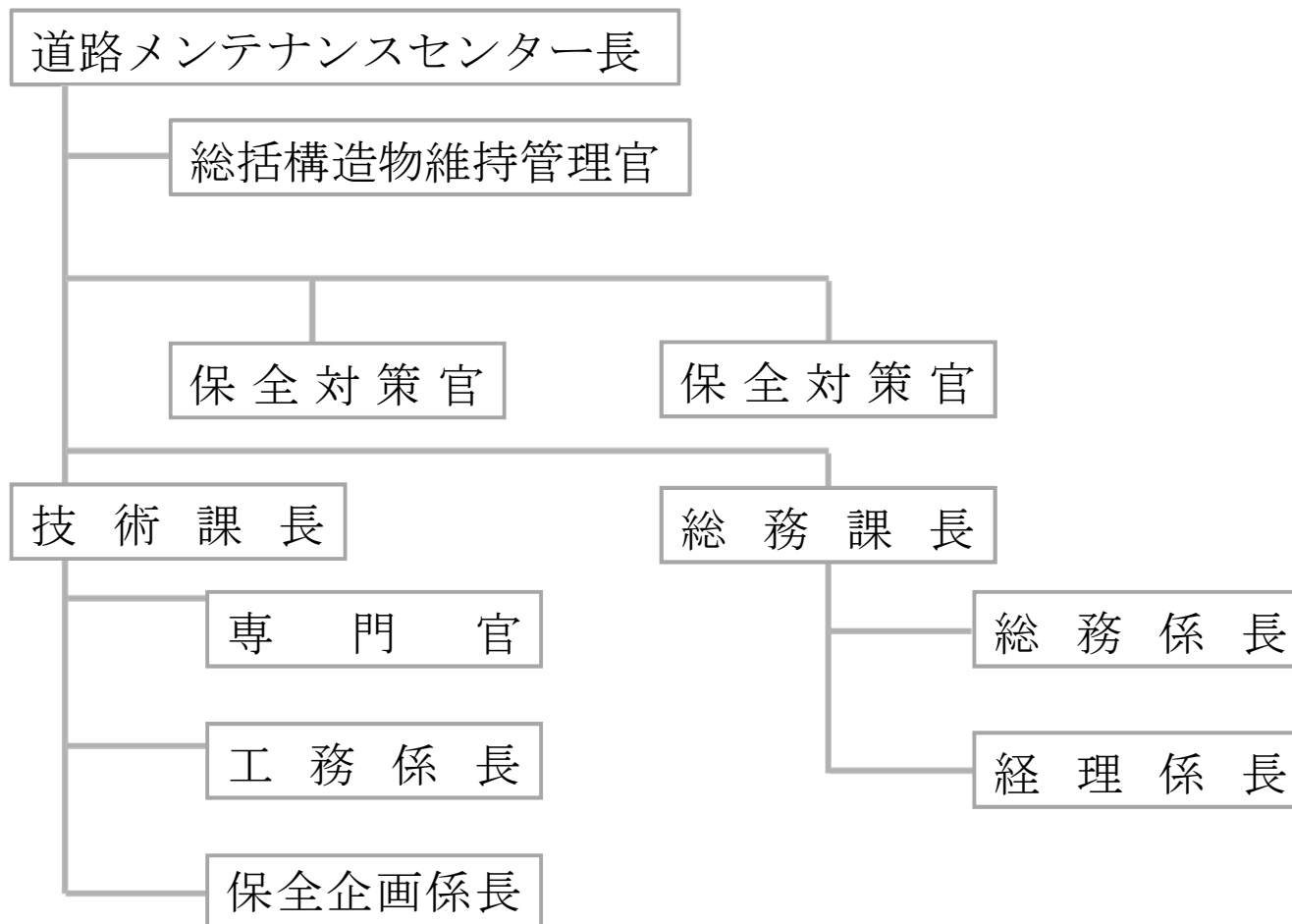
■道路構造物管理実務者研修の講師

■橋梁の点検・診断データの一元管理及び分析

■橋梁の修繕に係わる積算基準、暫定歩掛の検討

■橋梁の粗雑工事、突発的不具合事象対応の支援

■舗装、トンネルに係わるデータベースの構築



相談受付用メールアドレス

ktr-road-mainte-center@nyb.mlit.go.jp

道路のメンテナンスに係わる相談ごとはお気軽にお問い合わせください！



関東道路メンテナンスセンター

〒330-9724

埼玉県さいたま市中央区新都心2-1

さいたま新都心合同庁舎2号館7F

TEL 048-600-1417 / FAX 048-600-1418

最寄り駅からのアクセス

- ・ JR京浜東北線・高崎線・宇都宮線
「さいたま新都心駅」から徒歩約5分
- ・ JR埼京線「北与野駅」から徒歩約7分

関東道路メンテナンスセンターからの情報発信として、以下のサービスを準備中です。

- ・ **ホームページ**
- ・ **Facebook**
- ・ **Twitter**

令和元年度 第 2 回埼玉県道路メンテナンス会議

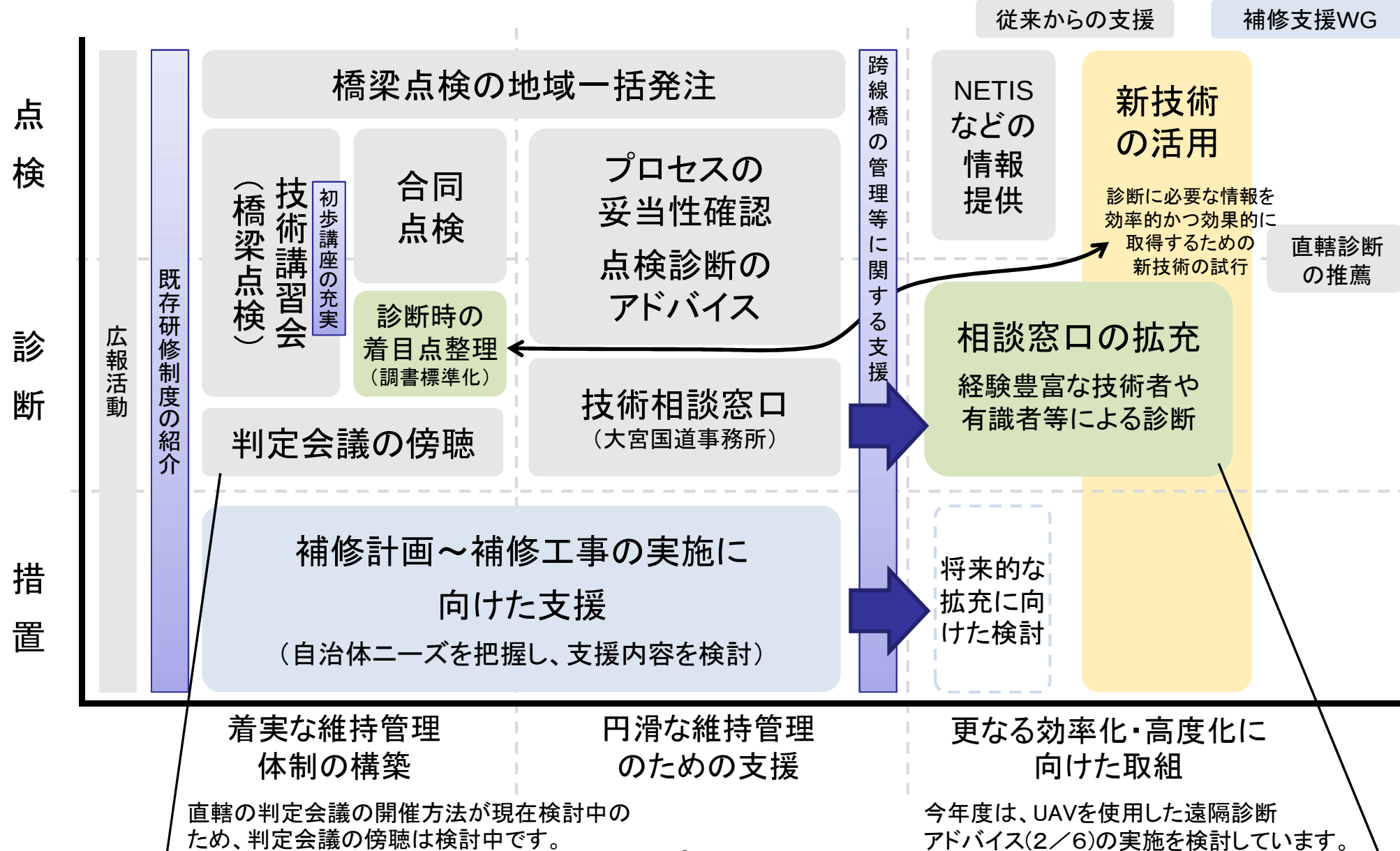
埼玉県道路メンテナンス会議の取り組み

- 埼玉県道路メンテナンス会議の支援の全体像 【資料4-1】 P. 2
- 地域支援チーム・ワーキンググループ 【資料4-2】 P. 3～8
- 地域一括発注の取り組み 【資料4-3】 P. 9
- 老朽化パネル展について 【資料4-4】 P. 10

埼玉県道路メンテナンス会議の支援の全体像

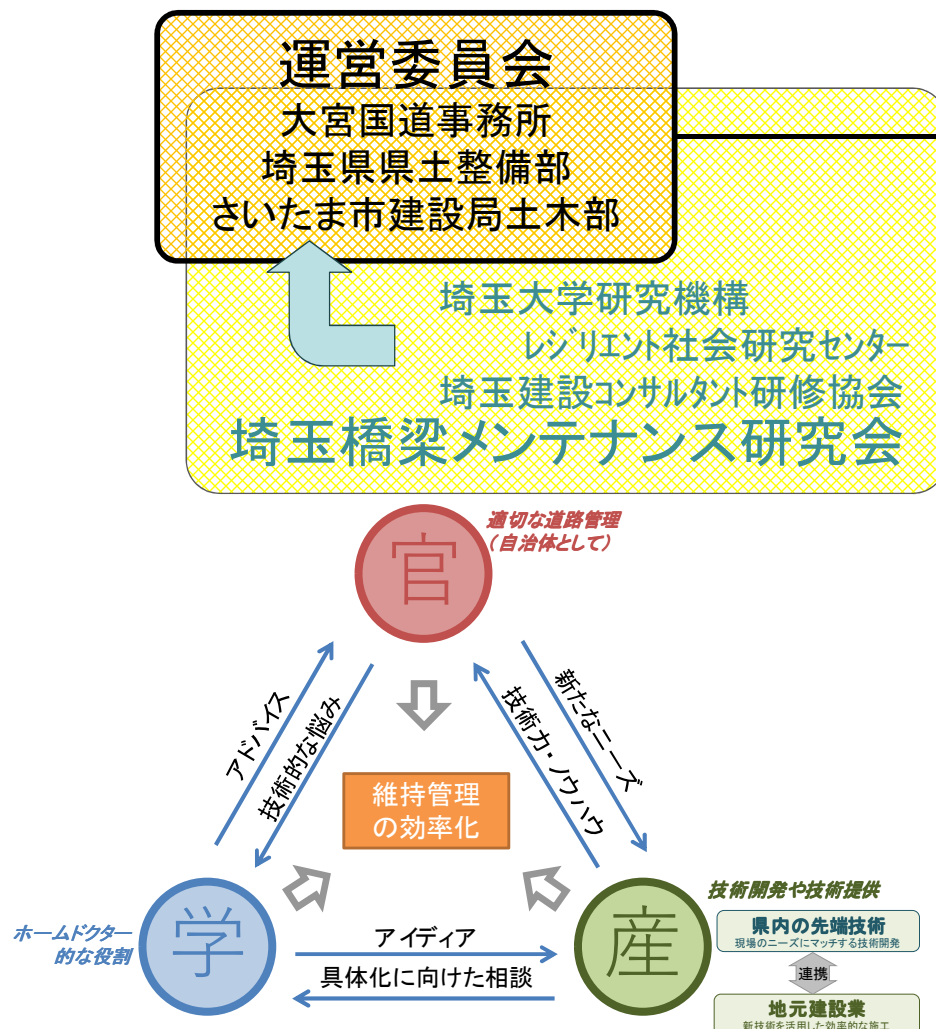
資料 4 - 1

◆産学官連携による支援 (地域支援チームを活用した支援の拡充)



- 多様な自治体ニーズに応じたきめ細やかな支援を目指し、H30年度に「地域支援チーム」を設置
- 自治体の要望を踏まえ、H30年度中に新技術活用・診断支援で1回ずつのワーキングを実施
- R1年度も新技術活用・診断支援WGを継続し、またニーズが高まっている補修支援WGを本格化

埼玉県道路メンテナンス会議 地域支援チーム



①新技術活用WG

新技術の社会実装による橋梁点検の効率化を目指した議論を実施

(例) ポールカメラなどの近接目視の補完・充実
ドローン、レーザー打音などの高度化技術

②診断支援WG

自治体職員の診断精度の向上を図る支援のあり方について議論を実施

(例) 高度な技術相談に対する支援体制
事務系職員などに向けた支援メニュー

③補修支援WG

今後本格化する補修の課題に対する支援のあり方について議論を実施

(例) 補修に関する多様な悩み、課題
国・県等に期待する支援メニュー

橋梁の形状把握や 損傷状態の記録に関する工夫 (情報提供)

■ 目的

橋梁全体の形状計測と打継目に生じたひびわれの近接撮影

■ 背景

ロボット(UAV)等を活用した橋梁の形状把握に関する可能性の調査



診断支援WG 遠隔診断アドバイスの深化(第2弾)

□ 概要

- 昨年度は小規模橋梁(地上点検)をモデルとして試行し、遠隔診断アドバイスの有効性を確認した
- 今年度は次の2点に着眼し、効果的、効率的な支援の実施に向けた更なる検討(仕組みの深化)に取り組む

①実施体制の見直し

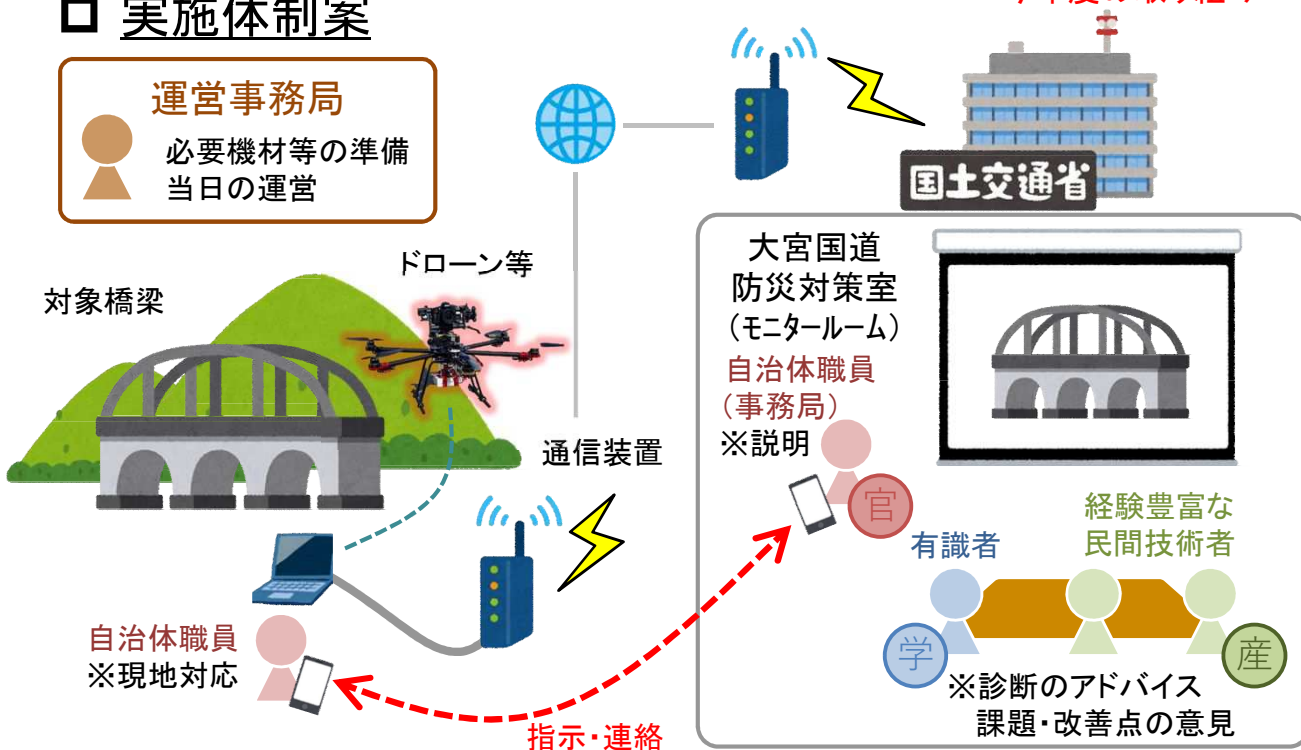
実施に向けた機器構成や、現場班の体制・手順等の見直し

②高所等足場が必要な場合の工夫

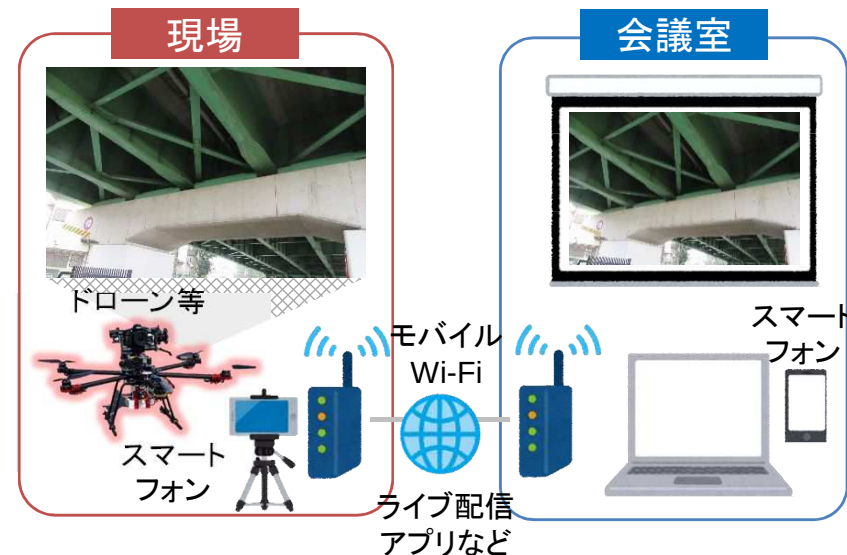
地上からの近接目視が困難な箇所への、**ドローン等新技術の活用も含めた有効性の確認**

今年度の取り組み

□ 実施体制案



□ 映像送受信の構成イメージ



実施イメージ(モニタールーム)

※診断支援・新技術活用合同でのワーキンググループ

診断支援・新技術活用 合同WGの開催について

● 目的

「複雑な構造を有する施設」「高度な技術力を要する」技術相談に対して、有識者等のアドバイザーが、映像を確認することにより、遠隔地での診断を可能とする体制、機器構成を構築。

● 診断を支援する技術の活用

資料(情報)不足に対するリアルタイム映像による補足について確認

求める成果と機材の性能から新技術の活用について説明

○ 実施概要

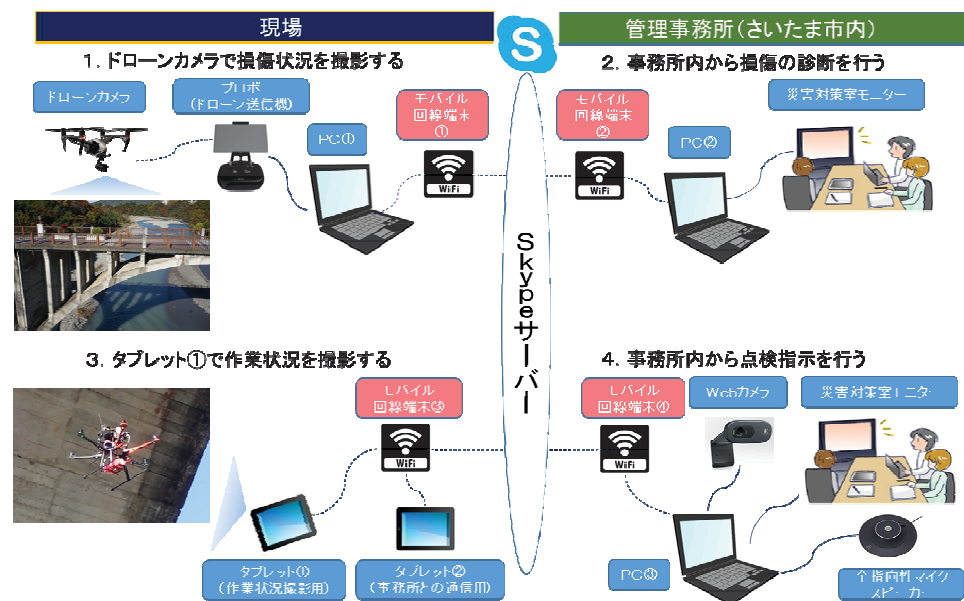
時 期：2月6日(木) 予定

対 象 者：地公体職員
コンサルタント技術者

会 場：大宮国道事務所

主 催：埼玉県道路メンテナンス会議
対象橋梁：秩父橋(秩父市管理)

内 容：
・ドローン撮影静止画による遠隔診断
アドバイスの検証
・遠隔指示によるドローン運用の検証、
撮影範囲の確認
・ドローンのカメラ撮影の適用範囲に
ついて



補修支援WG 補修の実施に向けた支援

□ 背景・目的

- R2年度までに個別施設計画策定が要請されているが、橋梁・トンネル・大型構造物のいずれも十分に進んでおらず、今後検討の本格化が想定される。
- 他方、既存の計画について、適切な運用がなされていない事例が見られ、管理計画の形骸化に悩む自治体も多い。



- 一巡目の点検等により、把握した橋梁等構造物の補修にあたり、その計画や具体的な補修についての理解促進が重要である。

➤ 「補修に関する勉強会」(仮称)の実施

□ 勉強会(仮称)の概要

- 点検～補修に至る、行政マネジメント・補修計画立案における悩み・課題に関するディスカッション

悩み・課題の例

- ✓ 適切な工法選定が難しい
- ✓ 集約・撤去の進め方
- ✓ 優先順位(重要度)や劣化予測手法の設定方法
- ✓ 予防保全に取り組む余裕がない
- ✓ 計画と実態の乖離(適切な見直しが必要)
- ✓ 図面がない場合手間がかかる
- ✓ 効果のまとめ方(示し方)

□ 構成メンバー (協力依頼)

産	・自治体の悩み・課題・ニーズ等を踏まえ選定 (例えば...) 県内における橋梁補修工事の実績を有する地元建設業者 個別施設計画策定の経験が豊富な県内建設コンサルタント会社
官	・点検～補修に至る、行政マネジメント・補修計画立案における悩み・課題等を有する自治体 など ・現状、個別施設計画が未策定の自治体
学	・自治体の悩み・課題・ニーズ等を踏まえ選定 (例えば...) 橋梁(道路施設)構造に詳しく、インフラ強靱化の施策等に長けた有識者

<令和元年度地域一括の取組>

○和光市、嵐山町、神川町の56橋と埼玉県道路公社の1橋の計57橋の橋梁点検業務を1契約で一括発注

市町村名	和光市	嵐山町	神川町	道路公社	合計
R1 橋梁数	5 橋	21 橋	30 橋	1 橋	57 橋

<令和2年度地域一括発注スケジュール予定>

- ・ 令和2年 1月～2月 実施機関（埼玉県道路公社）との調整（県土整備政策課⇔埼玉県道路公社）
- ・ 令和2年 2月 実施機関及び間接経費の通知（県土整備政策課⇒一括発注希望市町）
- ・ 令和2年 4月 一括発注希望の最終確認（埼玉県道路公社⇔一括発注希望市町）
- ・ 令和2年 6月 年度協定の締結（埼玉県道路公社⇔一括発注希望市町）
- ・ 令和2年 7月 入札・契約
- ・ 令和2年 9月～ 点検
- ・ 令和3年 2月 点検結果の概要説明
- ・ 令和3年 3月 成果品納入（委託業者⇒埼玉県道路公社）
- ・ 令和3年 3月 成果品納入（埼玉県道路公社⇒一括発注希望市町）

○道路の老朽化の現状や対策について、国民の理解と協働の取り組みを推進することを目的に、道の駅にて「道路老朽化対策に関するリレーパネル展」を実施

- ・道路構造物等の老朽化の現状や、メンテナンス活動等の「見える化」の充実
- ・道路インフラの実情等について、広く国民や道路利用者と共有

	開催場所	パネル展開催期間
1	道の駅 果樹公園あしがくぼ 食堂	令和2年1月15日（水）
	秩父郡横瀬町大字芦ヶ久保1915-6	～令和2年3月27日（金）
2	道の駅 はなぞの 休憩施設	令和2年1月15日（水）
	深谷市小前田458-1	～令和2年1月29日（水）
3	道の駅 めめま 地域振興施設 めめぱる	令和2年1月29日（水）
	熊谷市弥藤吾720番地	～令和2年2月12日（水）
4	道の駅 はにゅう 防災ステーション内	令和2年2月12日（水）
	羽生市上新郷7066	～令和2年2月26日（水）



道の駅 果樹公園あしがくぼ 食堂



道の駅 はなぞの 休憩施設



道の駅 めめま 地域振興施設
めめぱる



道の駅 はにゅう
防災ステーション内

展示イメージ



タワー形式展示例



タワー形式展示例



パーティション形式展示例



壁面吊り下げ形式展示例