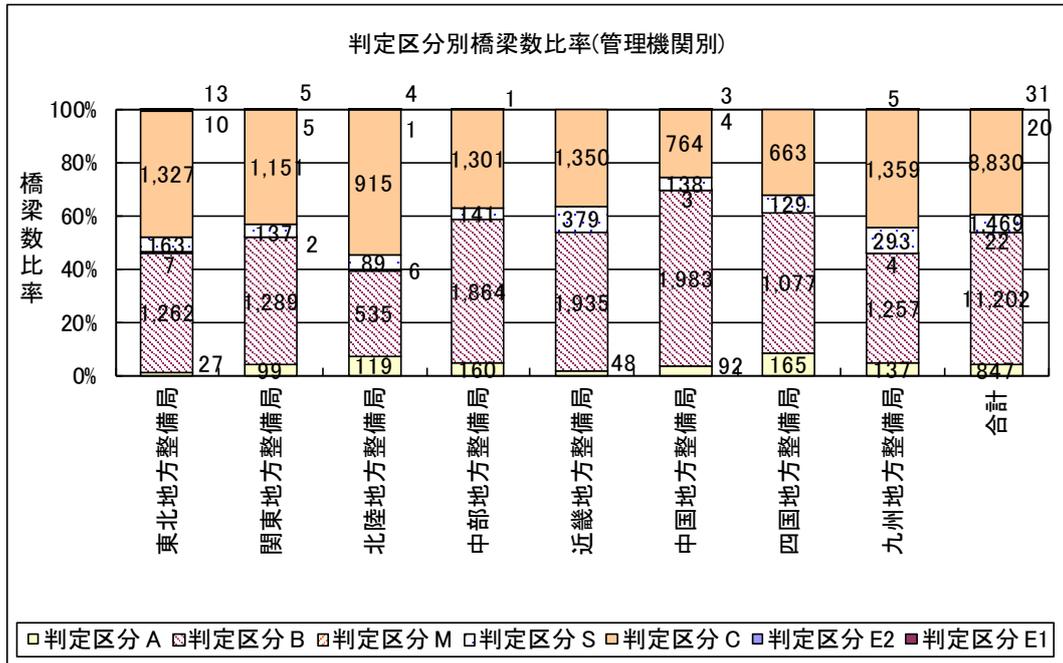


2. どのような状態のストックを抱えているか

(1) 橋梁の対策区分の判定区分比率

① 橋梁の対策区分の判定区分比率（管理機関別）



出典：橋梁管理カルテ（H23.4時点）のデータ

(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長 2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成 16 年 3 月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和 63 年 7 月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

2. 橋梁内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。

対策判定区分	判定の内容
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
C	速やかに補修等を行う必要がある。
S	詳細調査の必要がある。
M	維持工事に対応する必要がある。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
A	補修を行う必要がない。

3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ 1 橋として集計。

◆国総研資料第488号、第545号、第645号からの推移

(箇所)

橋梁管理カルテ	A	B	M	S	C	E2	E1	合計
H19.4現在	1,375 9.1%	7,380 48.8%	25 0.2%	924 6.1%	5,329 35.2%	35 0.2%	59 0.4%	15,127 100.0%
H20.4現在	1,250 6.7%	9,267 49.7%	27 0.1%	1,263 6.8%	6,720 36.1%	44 0.2%	62 0.3%	18,633 100.0%
H21.4現在	1,005 4.9%	9,955 48.3%	22 0.1%	1,569 7.6%	7,997 38.8%	34 0.2%	44 0.2%	20,626 100.0%
H22.4現在	913 4.2%	10,390 48.1%	24 0.1%	1,570 7.3%	8,639 40.0%	21 0.1%	36 0.2%	21,593 100.0%
H23.4現在	847 3.8%	11,202 50.0%	22 0.1%	1,469 6.6%	8,830 39.4%	20 0.1%	31 0.1%	22,421 100.0%

- 概ね、全橋梁の点検が完了。
- なお、最新点検が行われた橋梁は、最新点検の結果に更新。
- これらの結果、全体的な判定区分比率に大きな変化は認められない。

判定区分別橋梁数比率(管理機関別)

(箇所)

管理機関別	判定区分							合計
	A	B	M	S	C	E2	E1	
東北地方整備局	27	1,262	7	163	1,327	10	13	2,809
関東地方整備局	99	1,289	2	137	1,151	5	5	2,688
北陸地方整備局	119	535	6	89	915	1	4	1,669
中部地方整備局	160	1,864		141	1,301		1	3,467
近畿地方整備局	48	1,935		379	1,350			3,712
中国地方整備局	92	1,983	3	138	764	4	3	2,987
四国地方整備局	165	1,077		129	663			2,034
九州地方整備局	137	1,257	4	293	1,359		5	3,055
合計	847	11,202	22	1,469	8,830	20	31	22,421

出典：橋梁管理カルテ(H23.4時点)のデータ

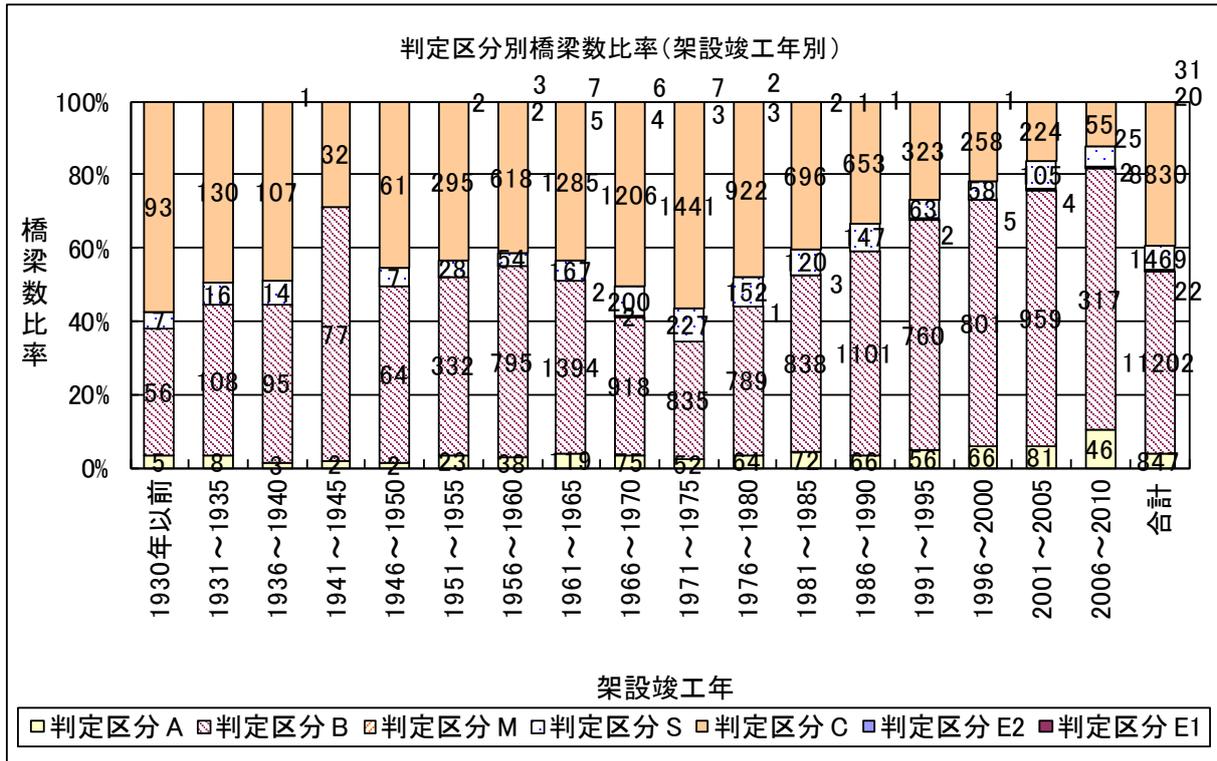
(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長 2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成 16 年 3 月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和 63 年 7 月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

2. 橋梁内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。

対策判定区分	判定の内容
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
C	速やかに補修等を行う必要がある。
S	詳細調査の必要がある。
M	維持工事で対応する必要がある。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
A	補修を行う必要がない。

3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ 1 橋として集計。

② 橋梁の対策区分の判定区分比率（架設竣工年別）



出典：橋梁管理カルテ(H23.4時点)のデータ

(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長 2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成 16 年 3 月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和 63 年 7 月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

2. 橋梁内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。

対策判定区分	判定の内容
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
C	速やかに補修等を行う必要がある。
S	詳細調査の必要がある。
M	維持工事で対応する必要がある。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
A	補修を行う必要がない。

3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ 1 橋として集計。

判定区分別橋梁数比率(架設竣工年別)

(箇所)

架設竣工年	判定区分							合計
	A	B	M	S	C	E2	E1	
1930年以前	5	56		7	93			161
1931～1935	8	108		16	130			262
1936～1940	3	95		14	107	1		220
1941～1945	2	77			32			111
1946～1950	2	64		7	61			134
1951～1955	23	332		28	295		2	680
1956～1960	38	795		54	618	2	3	1,510
1961～1965	119	1,394	2	167	1,285	5	7	2,979
1966～1970	75	918	2	200	1,206	4	6	2,411
1971～1975	52	835		227	1,441	3	7	2,565
1976～1980	64	789	1	152	922	3	2	1,933
1981～1985	72	838	3	120	696		2	1,731
1986～1990	66	1,101		147	653	1	1	1,969
1991～1995	56	760	2	63	323			1,204
1996～2000	66	801	5	58	258	1		1,189
2001～2005	81	959	4	105	224			1,373
2006～2010	46	317	2	25	55			445
不明	69	963	1	79	431		1	1,544
合計	847	11,202	22	1,469	8,830	20	31	22,421

出典：橋梁管理カルテ(H23.4時点)のデータ

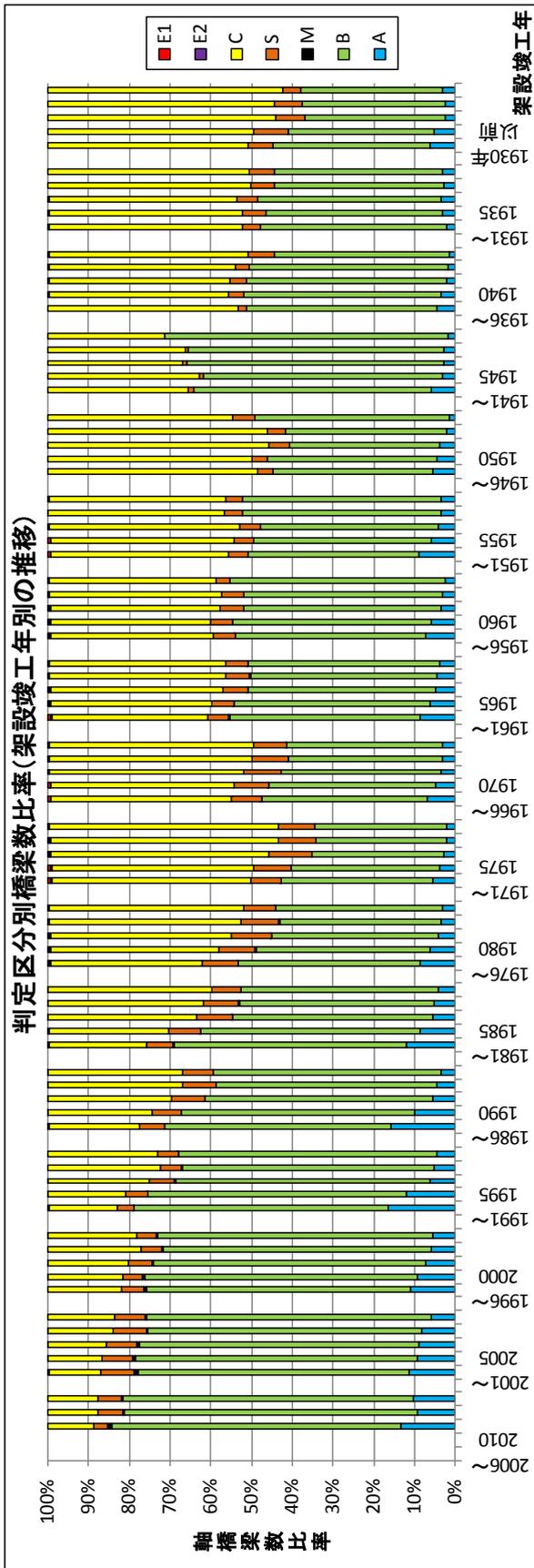
(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長 2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成 16 年 3 月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和 63 年 7 月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

2. 橋梁内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。

対策判定区分	判定の内容
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
C	速やかに補修等を行う必要がある。
S	詳細調査の必要がある。
M	維持工事で対応する必要がある。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
A	補修を行う必要がない。

3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ 1 橋として集計。

③ 橋梁の対策区分の判定区分比率（架設竣工年別の推移）



注：各年代の棒グラフは、左から、H19.4、H20.4、H21.4、H22.4、H23.4時点における値を示す。

出典：橋梁管理カルテ（H19.4～H23.4時点）のデータ

（注）次頁参照

判定区別橋梁数比率(架設竣工年別)

架設竣工年	時点	判定区分							合計
		A	B	M	S	C	E2	E1	
2006~2010	H19.4								
	H20.4								
	H21.4	12	63	1	3	10			89
	H22.4	23	180	1	15	31			250
	H23.4	46	317	2	25	55			445
2001~2005	H19.4	51	294	4	36	57	1		443
	H20.4	70	518	5	56	98	1		748
	H21.4	93	705	4	79	146	1		1,028
	H22.4	100	818	4	98	194	1		1,215
	H23.4	81	959	4	105	224			1,373
1996~2000	H19.4	79	468	4	40	130			721
	H20.4	88	646	4	49	175	1		963
	H21.4	81	742	4	65	219	1		1,112
	H22.4	69	762	3	61	263			1,158
	H23.4	66	801	5	58	258	1		1,189
1991~1995	H19.4	144	549	1	35	148	2		879
	H20.4	129	677	2	55	204	2		1,069
	H21.4	74	744	2	73	295	2		1,190
	H22.4	62	758	2	65	337			1,224
	H23.4	56	760	2	63	323			1,204
1986~1990	H19.4	207	723		81	289	3	1	1,304
	H20.4	160	926		117	412	2	1	1,618
	H21.4	103	1,015		147	550		2	1,817
	H22.4	84	1,029		150	625		2	1,890
	H23.4	66	1,101		147	653	1	1	1,969
1981~1985	H19.4	138	651	3	74	273	1	2	1,142
	H20.4	120	740	3	107	407	1	2	1,380
	H21.4	92	788	2	142	585		2	1,611
	H22.4	87	814	3	145	651		1	1,701
	H23.4	72	838	3	120	696		2	1,731
1976~1980	H19.4	118	622	1	124	518	7	3	1,393
	H20.4	103	708	1	150	681	8	5	1,656
	H21.4	79	751	1	182	820	7	4	1,844
	H22.4	67	772	2	178	917	3	3	1,942
	H23.4	64	789	1	152	922	3	2	1,933
1971~1975	H19.4	100	688	1	139	899	7	14	1,848
	H20.4	82	813	1	203	1,092	13	13	2,217
	H21.4	70	792		259	1,306	9	10	2,446
	H22.4	56	814		243	1,430	4	10	2,557
	H23.4	52	835		227	1,441	3	7	2,565
1966~1970	H19.4	128	770		141	841	4	11	1,898
	H20.4	115	931	3	195	1,026	5	15	2,290
	H21.4	86	926		216	1,136	3	6	2,373
	H22.4	72	910	2	209	1,194	3	6	2,396
	H23.4	75	918	2	200	1,206	4	6	2,411
1961~1965	H19.4	197	1,085	6	119	892	6	15	2,320
	H20.4	174	1,334	6	145	1,103	7	15	2,784
	H21.4	145	1,321	6	173	1,223	6	12	2,886
	H22.4	135	1,324	5	176	1,252	6	8	2,906
	H23.4	119	1,394	2	167	1,285	5	7	2,979
1956~1960	H19.4	85	540	1	61	461	3	6	1,157
	H20.4	81	682		75	548	3	5	1,394
	H21.4	52	703		82	605	4	4	1,450
	H22.4	48	718		80	618	3	4	1,471
	H23.4	38	795		54	618	2	3	1,510
1951~1955	H19.4	53	245		27	255		5	585
	H20.4	38	282		31	289		5	645
	H21.4	27	293		33	314		2	669
	H22.4	24	327		30	291		1	673
	H23.4	23	332		28	295		2	680
1946~1950	H19.4	6	42		4	55			107
	H20.4	6	54		5	65			130
	H21.4	5	49		7	72			133
	H22.4	3	53		6	72			134
	H23.4	2	64		7	61			134
1941~1945	H19.4	5	49		1	29			84
	H20.4	3	57		1	36			97
	H21.4	3	65		1	34			103
	H22.4	3	65		1	35			104
	H23.4	2	77			32			111
1936~1940	H19.4	8	83		4	83			178
	H20.4	8	105		8	96	1		218
	H21.4	5	108		9	98	1		221
	H22.4	4	108		8	101	1		222
	H23.4	3	95		14	107	1		220
1931~1935	H19.4	4	92		9	95		1	201
	H20.4	7	101		13	110		1	232
	H21.4	9	113		13	116		1	252
	H22.4	7	108		15	129			259
	H23.4	8	108		16	130			262
1930年以前	H19.4	9	55		9	70			143
	H20.4	8	57		13	80			158
	H21.4	4	57		12	93			166
	H22.4	4	58		11	92			165
	H23.4	5	56		7	93			161
不明	H19.4	43	424	1	20	234	1	1	724
	H20.4	58	636	2	40	298			1,034
	H21.4	65	720	2	73	375		1	1,236
	H22.4	65	772	2	79	407		1	1,326
	H23.4	69	963	1	79	431		1	1,544
合計	H19.4	1,375	7,380	25	924	5,329	35	59	15,127
	H20.4	1,250	9,267	27	1,263	6,720	44	62	18,633
	H21.4	1,005	9,955	22	1,569	7,997	34	44	20,626
	H22.4	913	10,390	24	1,570	8,639	21	36	21,593
	H23.4	847	11,202	22	1,469	8,830	20	31	22,421

出典：橋梁管理カルテ(H19.4~H23.4時点)のデータ

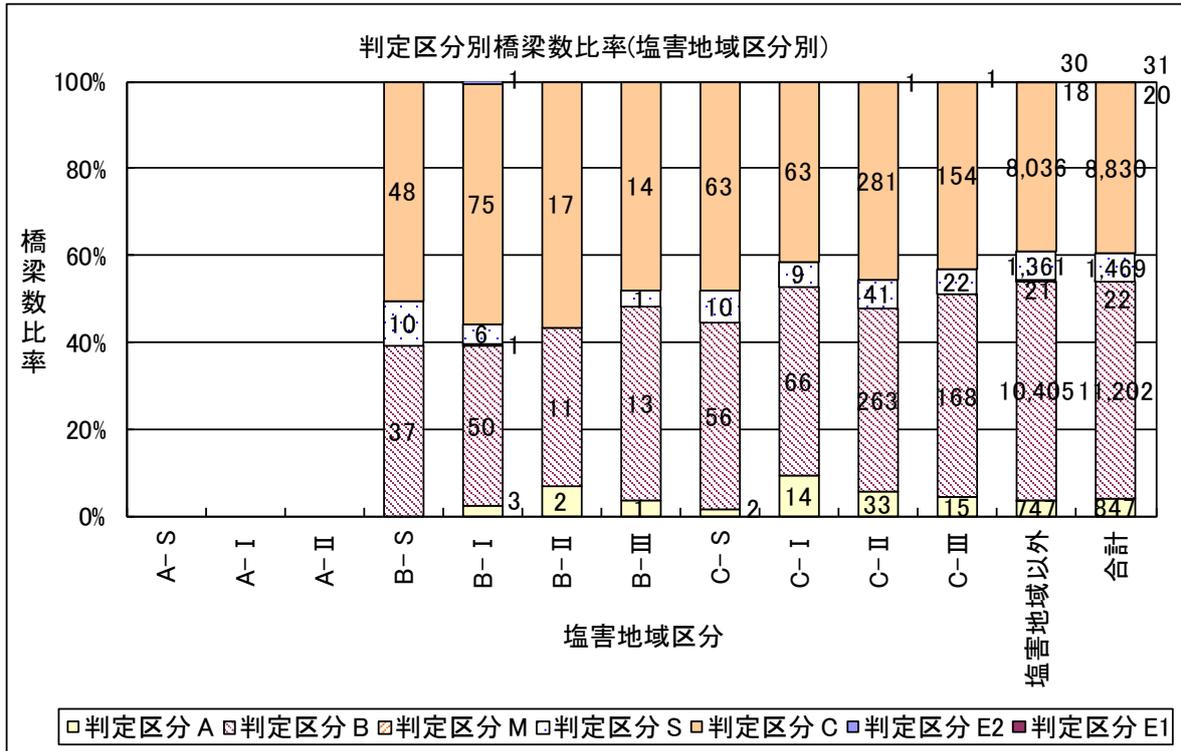
(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成16年3月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和63年7月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

2. 橋梁内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。

対策判定区分	判定の内容
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
C	速やかに補修等を行う必要がある。
S	詳細調査の必要がある。
M	維持工事で対応する必要がある。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
A	補修を行う必要がない。

3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ1橋として集計。

④ 橋梁の対策区分の判定区分比率（塩害地域区分別）



出典：橋梁管理カルテ (H23. 4 時点) のデータ

(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長 2m 以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成 16 年 3 月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和 63 年 7 月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

2. 橋梁内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。

対策判定区分	判定の内容
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
C	速やかに補修等を行う必要がある。
S	詳細調査の必要がある。
M	維持工事に対応する必要がある。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
A	補修を行う必要がない。

3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ 1 橋として集計。

4. 塩害地域区分、塩害対策区分は下表に示す区分で集計（道路橋示方書（Ⅲコンクリート橋編）より）。

塩害地域区分および塩害対策区分

地域区分	地域	海岸線からの距離	塩害の影響度合いと対策区分	
			対策区分	影響度合い
A	沖縄県	海上部及び海岸線から 100m まで	S	影響が激しい
		100m を超えて 300m まで	I	影響を受ける
		上記以外の範囲	II	
B	表-5.2.3 に示す地域	海上部及び海岸線から 100m まで	S	影響が激しい
		100m を超えて 300m まで	I	影響を受ける
		300m を超えて 500m まで	II	
		500m を超えて 700m まで	III	
C	上記以外の地域	海上部及び海岸線から 20m まで	S	影響が激しい
		20m を超えて 50m まで	I	影響を受ける
		50m を超えて 100m まで	II	
		100m を超えて 200m まで	III	

北海道のうち、宗谷総合振興局の稚内市・猿払村・豊富町・礼文町・利尻町・利尻富士町・幌延町、留萌振興局、石狩振興局、後志総合振興局、檜山振興局、渡島総合振興局の松前町・八雲町（旧熊石町の地区に限る。）
 青森県のうち、今別町、外ヶ浜町（東津軽郡）、北津軽郡、西津軽郡、五所川原市（旧市浦村の地区に限る。）、むつ市（旧脇野沢村の地区に限る。）、つがる市、大間町、佐井村
 秋田県、山形県、新潟県、富山県、石川県、福井県

判定区分別橋梁数比率(塩害地域区分別)

(箇所)

塩害地域区分	判定区分							合計
	A	B	M	S	C	E2	E1	
A-S								0
A-I								0
A-II								0
B-S		37		10	48			95
B-I	3	50	1	6	75	1		136
B-II	2	11			17			30
B-III	1	13		1	14			29
C-S	2	56		10	63			131
C-I	14	66		9	63			152
C-II	33	263		41	281	1		619
C-III	15	168		22	154		1	360
塩害地域以外	747	10,405	21	1,361	8,036	18	30	20,618
不明	30	133	0	9	79	0	0	251
合計	847	11,202	22	1,469	8,830	20	31	22,421

出典：橋梁管理カルテ(H23.4時点)のデータ

- (注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長 2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成 16 年 3 月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和 63 年 7 月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。
2. 橋梁内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。

対策判定区分	判定の内容
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
C	速やかに補修等を行う必要がある。
S	詳細調査の必要がある。
M	維持工事に対応する必要がある。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
A	補修を行う必要がない。

3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ 1 橋として集計。
4. 塩害地域区分、塩害対策区分は下表に示す区分で集計(道路橋示方書(Ⅲコンクリート橋編)より)。

塩害地域区分および塩害対策区分

地域区分	地域	海岸線からの距離	塩害の影響度合いと対策区分	
			対策区分	影響度合い
A	沖縄県	海上部及び海岸線から 100m まで	S	影響が激しい
		100m を超えて 300m まで	I	影響を受ける
		上記以外の範囲	II	
B	表-5.2.3 に示す地域	海上部及び海岸線から 100m まで	S	影響が激しい
		100m を超えて 300m まで	I	影響を受ける
		300m を超えて 500m まで	II	
		500m を超えて 700m まで	III	
C	上記以外の地域	海上部及び海岸線から 20m まで	S	影響が激しい
		20m を超えて 50m まで	I	影響を受ける
		50m を超えて 100m まで	II	
		100m を超えて 200m まで	III	



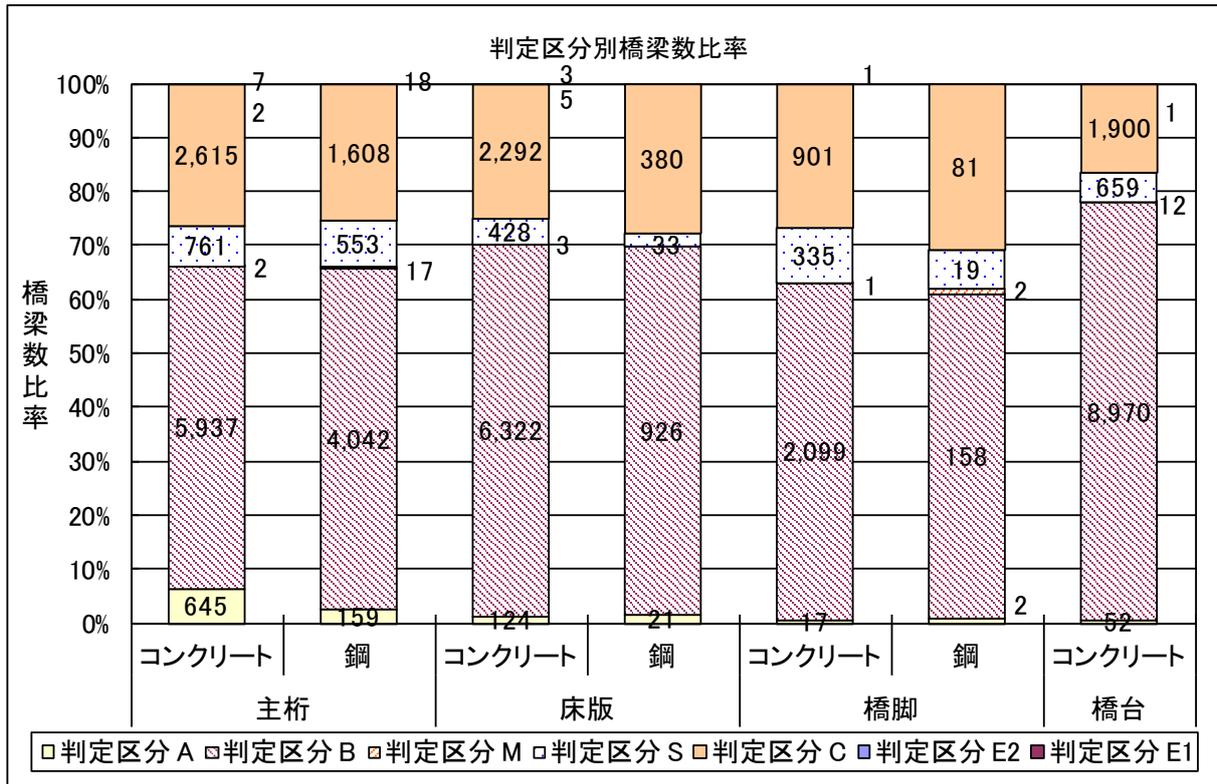
北海道のうち、宗谷総合振興局の稚内市・猿払村・豊富町・礼文町・利尻町・利尻富士町・幌延町、留萌振興局、石狩振興局、後志総合振興局、檜山振興局、渡島総合振興局の松前町・八雲町(旧熊石町の地区に限る。)

青森県のうち、今別町、外ヶ浜町(東津軽郡)、北津軽郡、西津軽郡、五所川原市(旧市浦村の地区に限る。)、むつ市(旧脇野沢村の地区に限る。)、つがる市、大間町、佐井村

秋田県、山形県、新潟県、富山県、石川県、福井県

凡例
 地域区分 A
 地域区分 B
 地域区分 C(上記地域を除く海岸線付近)

⑤ 橋梁の対策区分の判定区分比率（部材別）



出典：橋梁管理カルテ (H23. 4 時点) のデータ

(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長 2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成 16 年 3 月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和 63 年 7 月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

2. 部材内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。

橋脚は、柱部・壁部、梁部、隅角部・接合部の判定区分のうち、最も悪い判定のものを、橋台は胸壁、豎壁、翼壁の判定区分のうち、最も悪い判定のものを当該部材の判定区分として集計。

対策判定区分	判定の内容
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
C	速やかに補修等を行う必要がある。
S	詳細調査の必要がある。
M	維持工事に対応する必要がある。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
A	補修を行う必要がない。

3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ 1 橋として集計。

対策判定区分別橋梁数比率(部材別)

(箇所)

部位	材料	対策判定区分							合計
		A	B	M	S	C	E2	E1	
主桁	コンクリート	645	5,937	2	761	2,615	2	7	9,969
	鋼	159	4,042	17	553	1,608		18	6,397
床版	コンクリート	124	6,322	3	428	2,292	5	3	9,177
	鋼	21	926		33	380			1,360
橋脚	コンクリート	17	2,099	1	335	901		1	3,354
	鋼	2	158	2	19	81			262
橋台	コンクリート	52	8,970	12	659	1,900	1		11,594

出典：橋梁管理カルテ(H23.4時点)のデータ

(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長 2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成 16 年 3 月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和 63 年 7 月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

2. 部材内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。

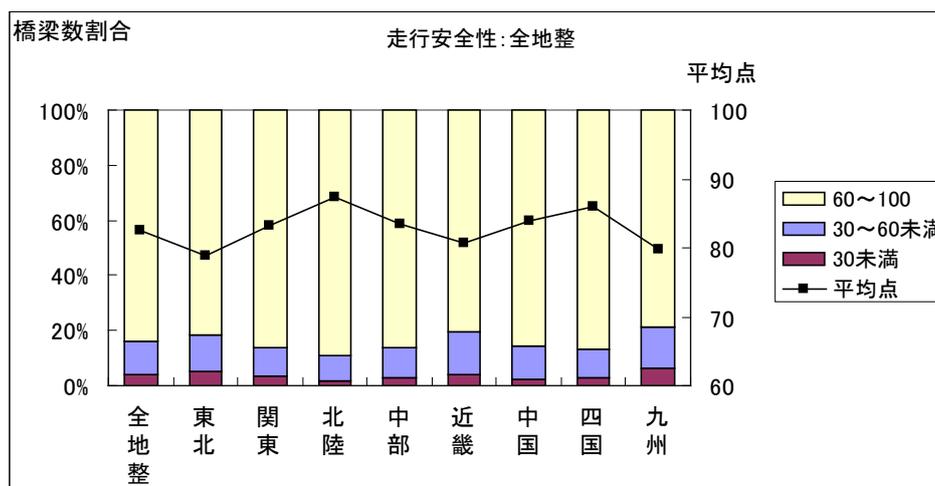
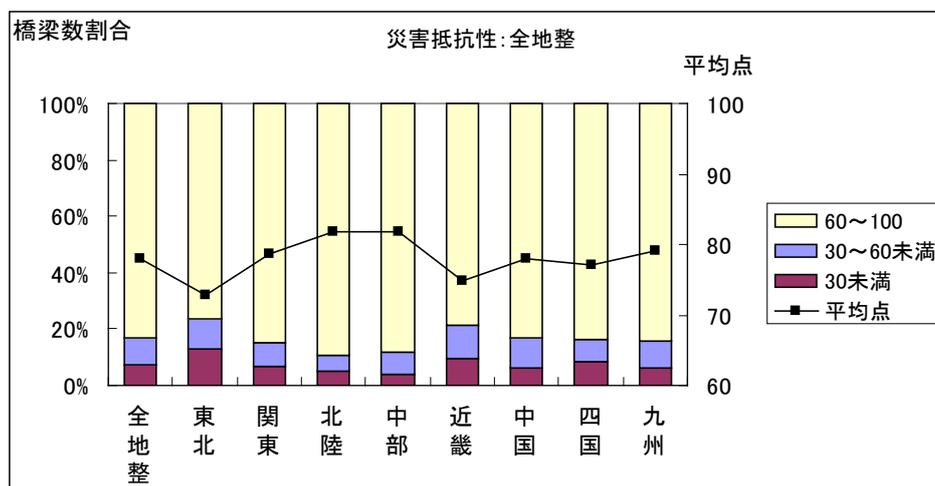
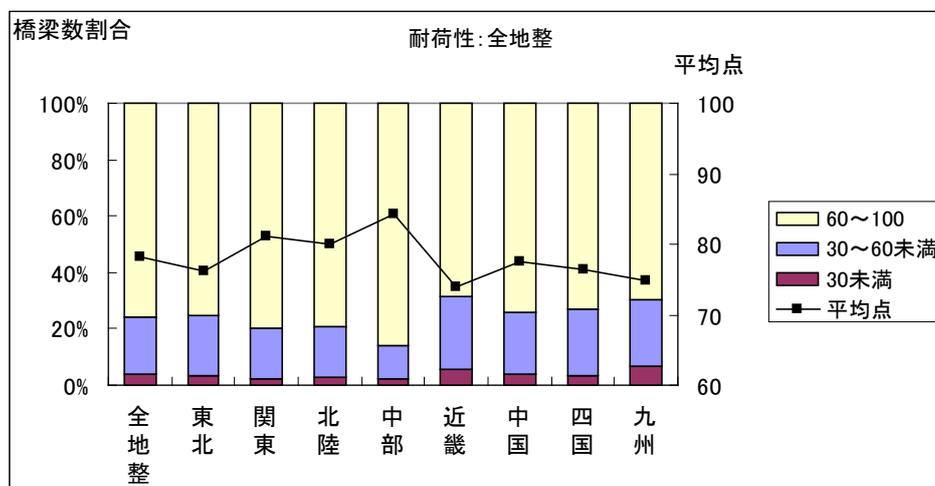
橋脚は、柱部・壁部、梁部、隅角部・接合部の判定区分のうち、最も悪い判定のものを、橋台は胸壁、豎壁、翼壁の判定区分のうち、最も悪い判定のものを当該部材の判定区分として集計。

対策判定区分	判定の内容
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
C	速やかに補修等を行う必要がある。
S	詳細調査の必要がある。
M	維持工事に対応する必要がある。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
A	補修を行う必要がない。

3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ 1 橋として集計。

(2) 道路橋の総合評価指標

① 管理機関別



出典：橋梁定期点検結果をもとに、国土技術政策総合研究所にて算出。

算出方法は、国総研資料第488号「平成19年度道路構造物に関する基本データ集」の付録参照。

◆国総研資料第488号、第545号、第645号からの推移は、次頁

1. 耐荷性 (橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
全地整	839	4,468	16,634	21,941	78.2
東北	93	637	2,203	2,933	76.3
関東	63	480	2,141	2,684	81.0
北陸	43	308	1,334	1,685	79.9
中部	82	437	3,155	3,674	84.3
近畿	172	748	2,025	2,945	73.9
中国	109	666	2,198	2,973	77.6
四国	71	473	1,469	2,013	76.5
九州	206	719	2,109	3,034	74.9

2. 災害抵抗性 (橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
全地整	1,584	2,053	18,304	21,941	78.0
東北	374	321	2,238	2,933	72.9
関東	180	227	2,277	2,684	78.7
北陸	85	94	1,506	1,685	81.8
中部	141	286	3,247	3,674	81.9
近畿	275	346	2,324	2,945	74.9
中国	179	329	2,465	2,973	78.1
四国	169	158	1,686	2,013	77.0
九州	181	292	2,561	3,034	79.1

3. 走行安全性 (橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
全地整	839	2,680	18,422	21,941	82.5
東北	160	375	2,398	2,933	78.8
関東	95	273	2,316	2,684	83.2
北陸	27	156	1,502	1,685	87.3
中部	113	392	3,169	3,674	83.5
近畿	125	458	2,362	2,945	80.6
中国	73	360	2,540	2,973	83.8
四国	58	205	1,750	2,013	85.9
九州	188	461	2,385	3,034	79.9

出典：橋梁定期点検結果をもとに、国土技術政策総合研究所にて算出。

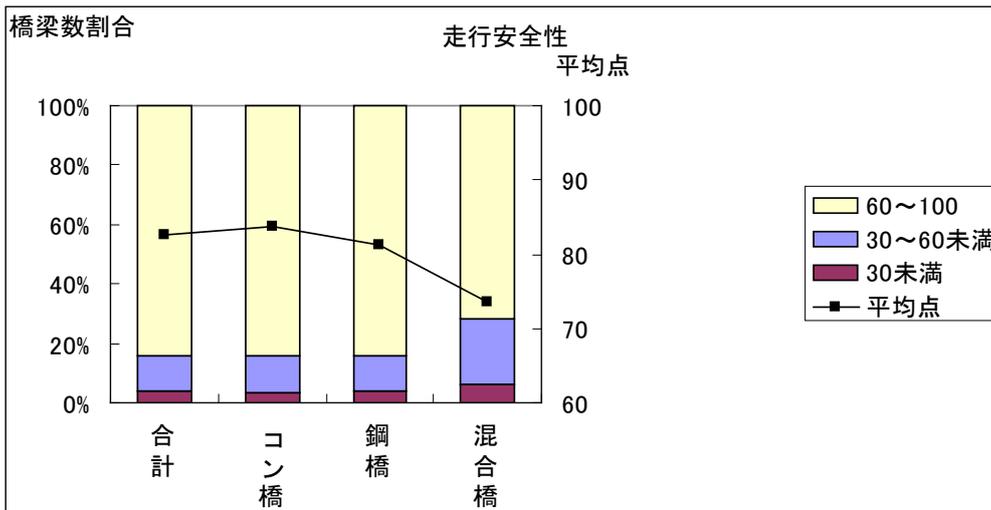
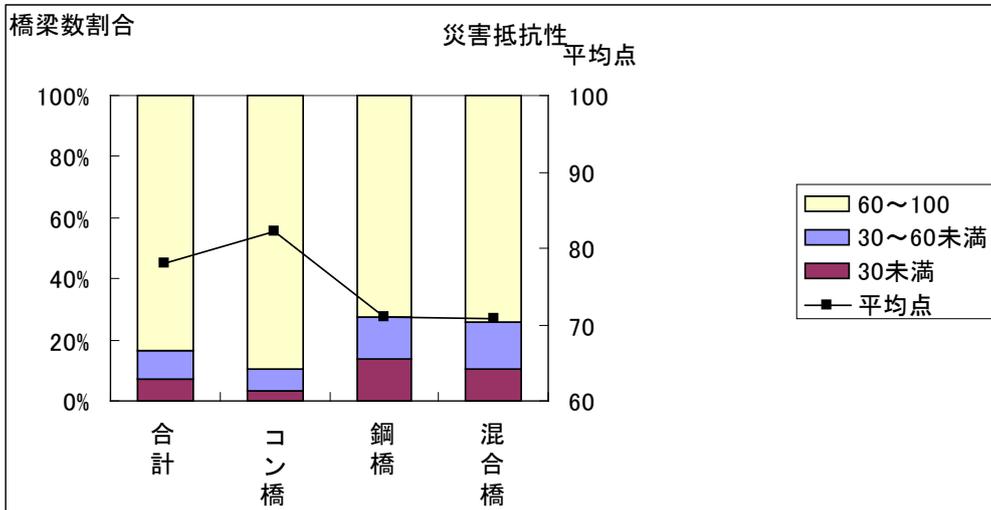
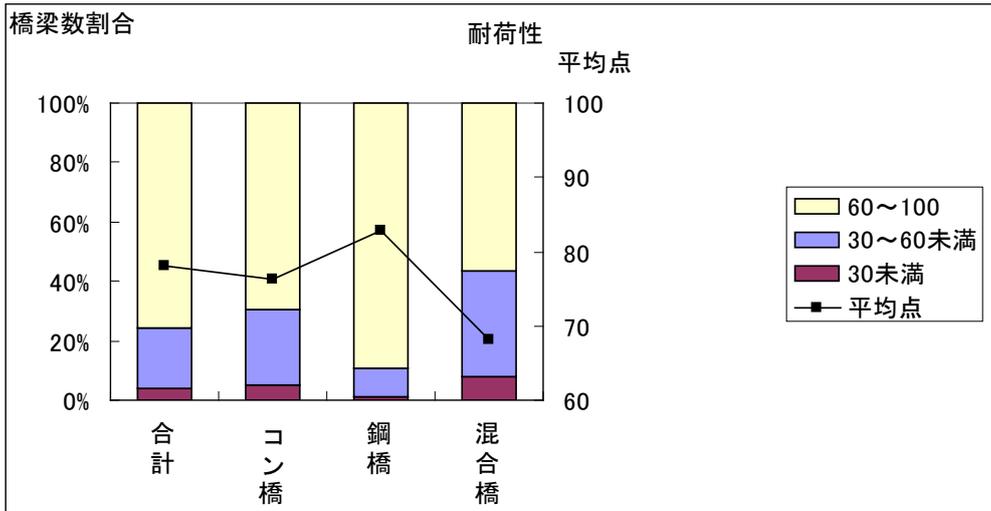
算出方法は、国総研資料第488号「平成19年度道路構造物に関する基本データ集」の付録参照。

◆国総研資料第488号、第545号、第645号からの推移

直轄	耐荷性				災害抵抗性				走行安全性				計
	30未満	30～60	60～100	平均点	30未満	30～60	60～100	平均点	30未満	30～60	60～100	平均点	
H19	614	2,958	12,077	78.2	1,053	1,575	13,021	77.7	833	2,414	12,402	79.5	15,649
	2.8%	18.9%	77.2%	—	6.7%	10.1%	83.2%	—	5.3%	15.4%	79.3%	—	—
H20	615	3,499	14,228	78.9	1,249	1,727	15,366	78.2	803	2,670	14,869	81.2	18,342
	3.4%	19.1%	77.6%	—	6.8%	9.4%	83.8%	—	4.4%	14.6%	81.1%	—	—
H21	780	3,944	15,503	78.4	1,500	1,923	16,804	77.9	899	3,068	16,260	81.1	20,227
	3.9%	19.5%	76.6%	—	7.4%	9.5%	83.1%	—	4.4%	15.2%	80.4%	—	—
H22	831	4,211	16,186	78.3	1,575	2,007	17,646	77.9	879	2,940	17,409	81.8	21,228
	3.9%	19.8%	76.2%	—	7.4%	9.5%	83.1%	—	4.1%	13.8%	82.0%	—	—
H23	839	4,468	16,634	78.2	1,584	2,053	18,304	78.0	839	2,680	18,442	82.5	21,941
	3.8%	20.4%	75.8%	—	7.2%	9.4%	83.4%	—	3.8%	12.2%	84.0%	—	—

- ・概ね、全橋梁の点検が完了
- ・なお、最新点検が行われた橋梁は、最新点検の結果に更新。
- ・これらの結果、全体的な比率に大きな変化は認められない。
- ・ただし、走行安全性にわずかではあるものの指標値の向上が認められる。

② 上部工使用材料別



出典：橋梁定期点検結果をもとに、国土技術政策総合研究所にて算出。

算出方法は、国総研資料第 488 号「平成 19 年度道路構造物に関する基本データ集」の付録参照。

1. 耐荷性 (橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
合計	839	4,468	16,602	21,909	78.2
コン橋	680	3,457	9,549	13,686	76.2
鋼橋	93	720	6,586	7,399	82.8
混合橋	66	291	467	824	68.2

2. 災害抵抗性 (橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
合計	1,584	2,053	18,272	21,909	78.0
コン橋	485	925	12,276	13,686	82.2
鋼橋	1,012	1,002	5,385	7,399	70.9
混合橋	87	126	611	824	70.7

3. 走行安全性 (橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
合計	839	2,680	18,390	21,909	82.5
コン橋	493	1,635	11,558	13,686	83.7
鋼橋	294	863	6,242	7,399	81.2
混合橋	52	182	590	824	73.7

出典：橋梁定期点検結果をもとに、国土技術政策総合研究所にて算出。

算出方法は、国総研資料第488号「平成19年度道路構造物に関する基本データ集」の付録参照。