

I S S N 1346-7328

国総研資料 第 776 号

平成 26 年 1 月

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of

National Institute for Land and Infrastructure Management

No.776

January 2014

平成24年度道路構造物に関する基本データ集

玉越 隆史・大久保 雅憲・横井 芳輝

Annual Report of Basic Data on Road Structures In FY 2012

Takashi TAMAKOSHI, Masanori OKUBO, Yoshiteru YOKOI

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

平成24年度道路構造物に関する基本データ集

玉越 隆史 *
大久保雅憲 **
横井 芳輝 ***

概要

本資料は、道路局においてとりまとめられている「道路統計年報2012」（平成23年4月1日現在における道路、橋梁及びトンネルの現況）及びその元データである「道路施設現況調査」、並びに8地方整備局で行われている橋梁の定期点検結果を統計処理してとりまとめたものである。

キーワード：道路、道路橋、トンネル、統計データ

-
- * 道路構造物管理研究室室長
** 元道路構造物管理研究室主任研究官
 （現在：中国地方整備局 道路部 道路保全企画官）
*** 道路構造物管理研究室研究官

Annual Report of Basic Data on Road Structures In FY 2012

Takashi TAMAKOSHI *

Masanori OKUBO **

Yoshiteru YOKOI ***

Synopsis

This paper shows statistical analysis data from "Road Statistics Annual Report 2012" (Current State of Road, Bridges, and Tunnels ..as of April 1, 2011..) documented by Road Bureau, "Investigation at Current State of Road Facilities" that is the original data of the above, and major routine inspection results of highway bridges in eight Regional Development Bureaus..

Key Words : Road, Road Bridges, Tunnel, statistical data

-
- * Head, Bridge and Structures Division, Road Department, NILIM
- ** Former Senior Researcher, Bridge and Structures Division, Road Department, NILIM
(Director for Road Management, Chugoku Regional Development Bureau, MLIT)
- *** Researcher, Bridge and Structures Division, Road Department, NILIM

平成 24 年度 道路構造物に関する基本データ集

目 次

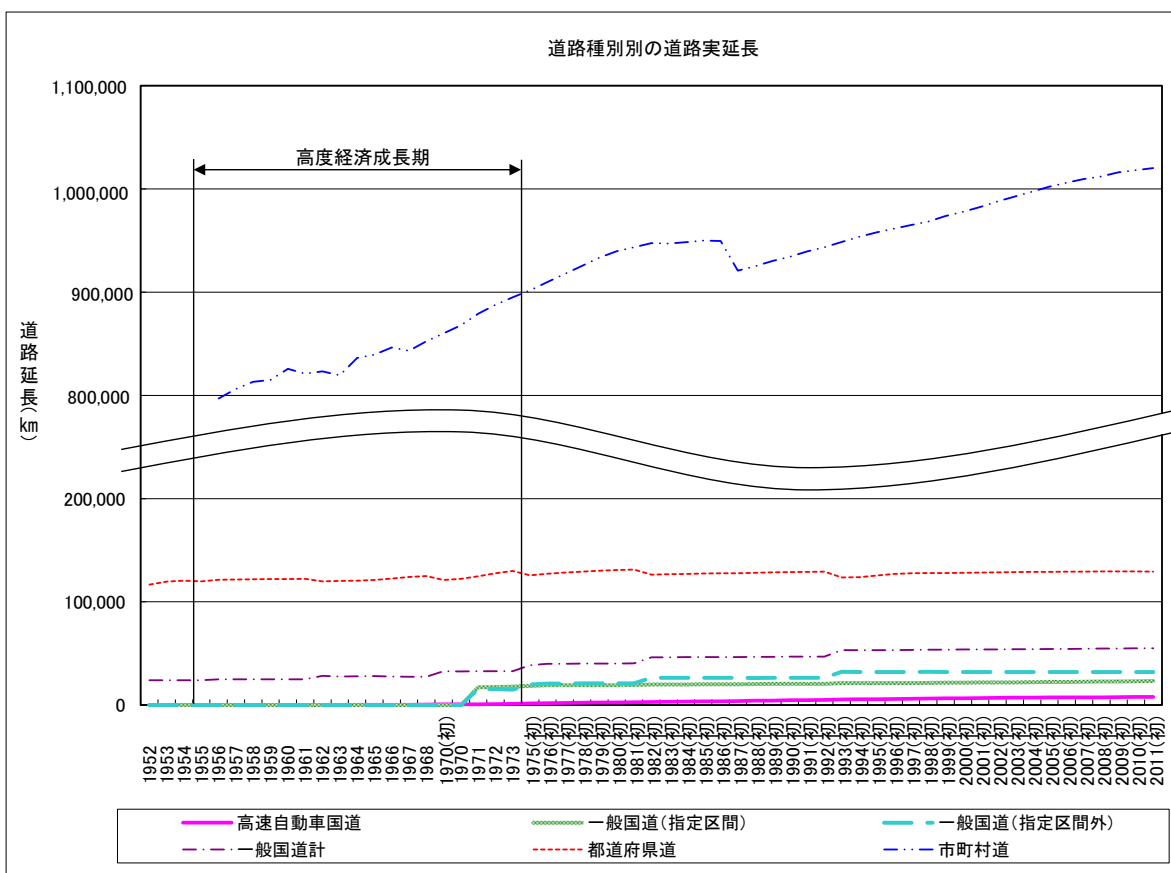
1. どの程度のストック量を抱えているか	1
(1) 道路実延長と舗装整備状況	3
① 道路種別別の道路実延長の推移	3
② 管理機関別道路実延長	5
③ 道路延長と舗装整備状況（経年分布）	7
(2) 舗装種類別の延長比率	9
① 道路種別別	9
② 管理機関別	11
(3) 道路構造物の箇所数・延長	13
① 道路種別別	13
② 管理機関別	15
③ 道路種別別（橋梁（2 m以上））	17
(4) 橋梁の上部工使用材料別箇所数比率・延長比率	19
① 道路種別別	19
② 管理機関別	21
(5) 橋梁の上部工（構造形式）別箇所数比率・延長比率	23
① 道路種別別	23
② 管理機関別	25
(6) 橋梁の橋長階級区分別箇所数比率・延長比率	27
① 道路種別別	27
② 管理機関別	29
(7) 橋梁の最大支間長階級区分別箇所数比率・延長比率	31
① 道路種別別	31
② 管理機関別	33
(8) 橋梁（供用中）の経年分布	35
① 全種別	35
② 道路種別別	37
(9) 橋梁（架設数：推計値）の経年分布	39
(10) 通行制限されている橋梁	41

(11) トンネルの延長階級区分別箇所数比率・延長比率	43
① 道路種別別	43
② 管理機関別	45
(12) トンネルの経年分布	47
① 全種別	47
② 道路種別別	48
2. どのような状態のストックを抱えているか	51
(1) 橋梁の対策区分の判定区分比率	53
① 地方整備局別	53
② 架設竣工年別	55
③ 架設竣工年別の推移	57
④ 塩害地域区分別	59
⑤ 部材別	61
(2) 道路橋の総合評価指標	63
① 管理機関別	63
② 上部工使用材料別	65
付 録	
道路橋の総合評価指標	67

1. どの程度のストック量を抱えているか

(1) 道路実延長と舗装整備状況

① 道路種別別の道路実延長の推移



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報 2012」表 2※

- (注) 1. 年度区分で、(初)とあるのは年度当初の数値であり、() 書のないのは年度末の数値である。
2. 高速自動車国道は、供用延長を示す。
3. 1953 年度の市町村道については推計値である。
4. 1976 年度以降の道路延長は、道路管理延長（現道＋旧道＋新道）である。
5. 東日本大震災の影響により、市町村道の一部に平成 22 年 4 月 1 日時点のデータを含む。
6. 高度経済成長期：1955 年～1973 年

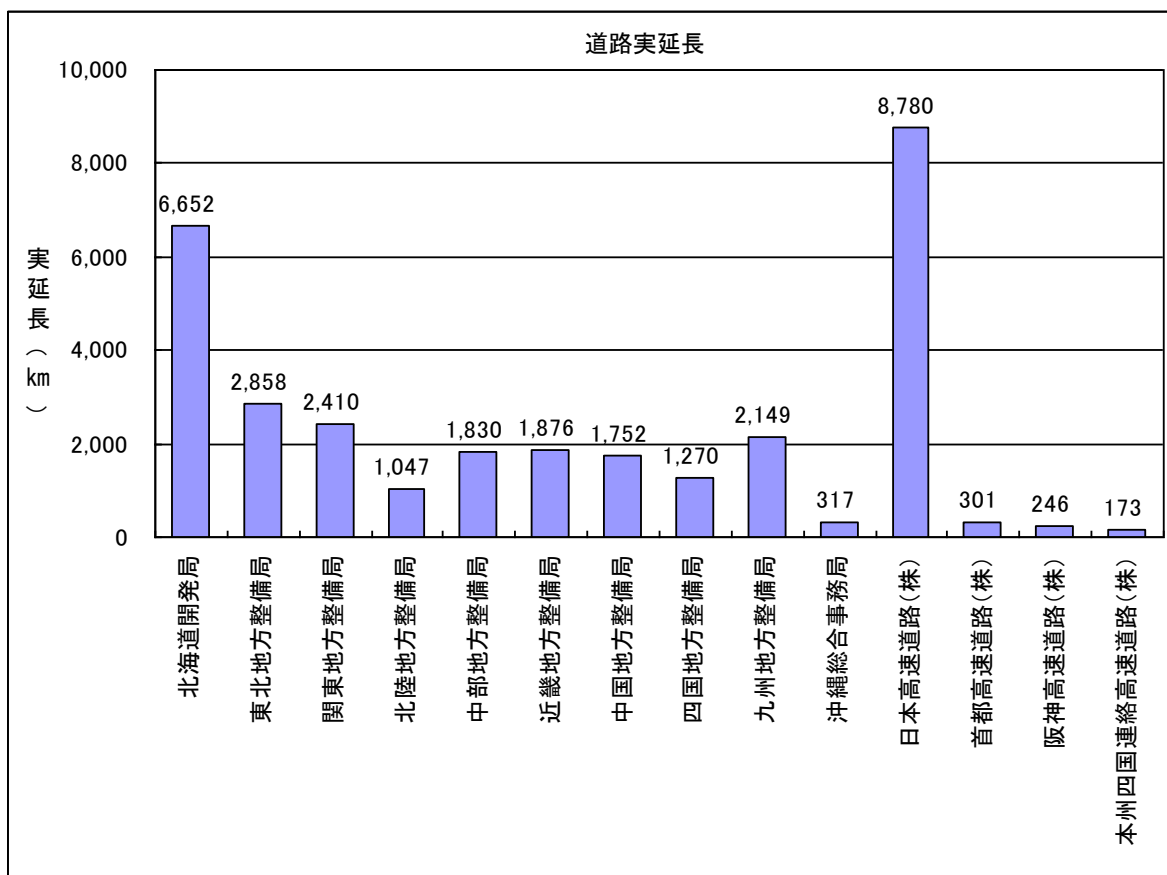
道路種別別の道路実延長

		高速自動車 国道	一般国道 (指定区間)	一般国道 (指定区間外)	一般国道計	都道府県道	市町村道	一般道路計
1952	S27	0	0	0	24,051	116,605	0	0
1953	S28	0	0	0	24,067	119,574	779,294	922,935
1954	S29	0	0	0	24,092	120,536	0	0
1955	S30	0	0	0	24,130	119,937	0	0
1956	S31	0	0	0	24,915	121,434	797,083	943,431
1957	S32	0	0	0	24,941	121,735	806,255	952,930
1958	S33	0	0	0	24,935	121,740	813,273	959,948
1959	S34	0	0	0	24,918	122,124	814,872	961,914
1960	S35	0	0	0	24,937	122,018	825,733	972,688
1961	S36	0	0	0	25,009	122,362	821,070	968,441
1962	S37	0	0	0	28,332	119,837	823,353	971,522
1963	S38	71	0	0	27,728	120,373	819,433	967,534
1964	S39	181	0	0	27,858	120,513	836,382	984,753
1965	S40	189	0	0	28,029	121,242	839,502	988,774
1966	S41	189	0	0	27,695	122,591	846,344	996,629
1967	S42	207	0	0	27,504	124,091	843,330	994,925
1968	S43	595	0	0	27,402	124,980	852,433	1,004,814
1970(初)	S45(初)	638	0	0	32,818	121,180	859,953	1,003,951
1970	S45	649	0	0	32,650	122,324	867,962	1,022,936
1971	S46	710	17,213	15,605	32,818	124,852	879,225	1,036,895
1972	S47	868	17,539	15,338	32,876	127,790	887,831	1,048,496
1973	S48	1,214	17,823	14,959	32,782	129,825	895,042	1,057,648
1975(初)	S50(初)	1,519	18,586	19,954	38,540	125,714	901,775	1,066,028
1976(初)	S51(初)	1,888	19,247	20,834	40,081	127,329	909,910	1,077,320
1977(初)	S52(初)	2,022	19,183	20,903	40,087	128,442	917,702	1,086,230
1978(初)	S53(初)	2,195	19,236	20,960	40,196	129,279	925,578	1,095,053
1979(初)	S54(初)	2,430	19,188	21,017	40,206	130,139	933,364	1,103,708
1980(初)	S55(初)	2,579	19,227	20,985	40,212	130,836	939,760	1,110,808
1981(初)	S56(初)	2,860	19,354	21,027	40,381	131,281	943,486	1,115,148
1982(初)	S57(初)	3,010	19,822	26,453	46,275	126,229	947,516	1,120,020
1983(初)	S58(初)	3,232	19,929	26,373	46,302	126,758	946,991	1,120,051
1984(初)	S59(初)	3,435	19,975	26,442	46,417	127,039	948,326	1,121,782
1985(初)	S60(初)	3,555	20,079	26,356	46,435	127,436	950,078	1,123,950
1986(初)	S61(初)	3,721	20,132	26,411	46,544	127,575	949,566	1,123,684
1987(初)	S62(初)	3,910	20,211	26,312	46,523	127,682	920,817	1,095,021
1988(初)	S63(初)	4,280	20,390	26,271	46,661	128,202	925,138	1,100,002
1989(初)	H1(初)	4,407	20,491	26,314	46,805	128,538	930,230	1,105,574
1990(初)	H2(初)	4,661	20,580	26,356	46,935	128,782	934,319	1,110,037
1991(初)	H3(初)	4,869	20,652	26,348	47,000	129,040	939,552	1,115,592
1992(初)	H4(初)	5,054	20,671	26,362	47,033	129,285	943,472	1,119,790
1993(初)	H5(初)	5,410	21,148	32,156	53,304	123,536	948,642	1,125,482
1994(初)	H6(初)	5,568	21,197	32,105	53,302	123,877	953,600	1,130,778
1995(初)	H7(初)	5,677	21,201	32,127	53,327	125,512	957,792	1,136,631
1996(初)	H8(初)	5,932	21,236	32,042	53,278	126,915	961,406	1,141,600
1997(初)	H9(初)	6,114	21,305	32,050	53,356	127,664	965,074	1,146,092
1998(初)	H10(初)	6,402	21,481	32,147	53,628	127,911	968,430	1,149,969
1999(初)	H11(初)	6,455	21,642	32,043	53,685	127,916	973,838	1,155,439
2000(初)	H12(初)	6,617	21,773	32,004	53,777	128,183	977,764	1,159,723
2001(初)	H13(初)	6,851	21,828	32,038	53,866	128,409	982,521	1,164,796
2002(初)	H14(初)	6,915	21,897	31,969	53,866	128,554	987,943	1,170,363
2003(初)	H15(初)	7,196	21,996	32,008	54,004	128,719	992,674	1,175,398
2004(初)	H16(初)	7,296	22,073	32,011	54,084	128,962	997,296	1,180,342
2005(初)	H17(初)	7,383	22,279	31,985	54,264	129,139	1,002,185	1,185,589
2006(初)	H18(初)	7,392	22,363	31,983	54,347	129,294	1,005,975	1,189,616
2007(初)	H19(初)	7,431	22,592	31,939	54,530	129,329	1,009,599	1,193,459
2008(初)	H20(初)	7,560	22,787	31,949	54,736	129,393	1,012,088	1,196,217
2009(初)	H21(初)	7,642	22,874	31,916	54,790	129,377	1,016,058	1,200,225
2010(初)	H22(初)	7,803	23,055	31,926	54,981	129,366	1,018,101	1,202,449
2011(初)	H23(初)	7,920	23,205	31,909	55,114	129,343	1,020,286	1,204,744

出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報 2012」表 1-2-(1)、表 1-2-(2)

- (注) 1. 年度区分で、(初)とあるのは年度当初の数値であり、() 書のないのは年度末の数値である。
2. 高速自動車国道は、供用延長を示す。
3. 1953 年度の市町村道については推計値である。
4. 1976 年度以降の道路延長は、道路管理延長（現道＋旧道＋新道）である。
5. 東日本大震災の影響により、市町村道の一部に平成 22 年 4 月 1 日時点のデータを含む。

② 管理機関別道路実延長



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第1号様式 総括 (H23.4.1時点)」

(注) 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

道路の実延長及び舗装率(管理機関別)

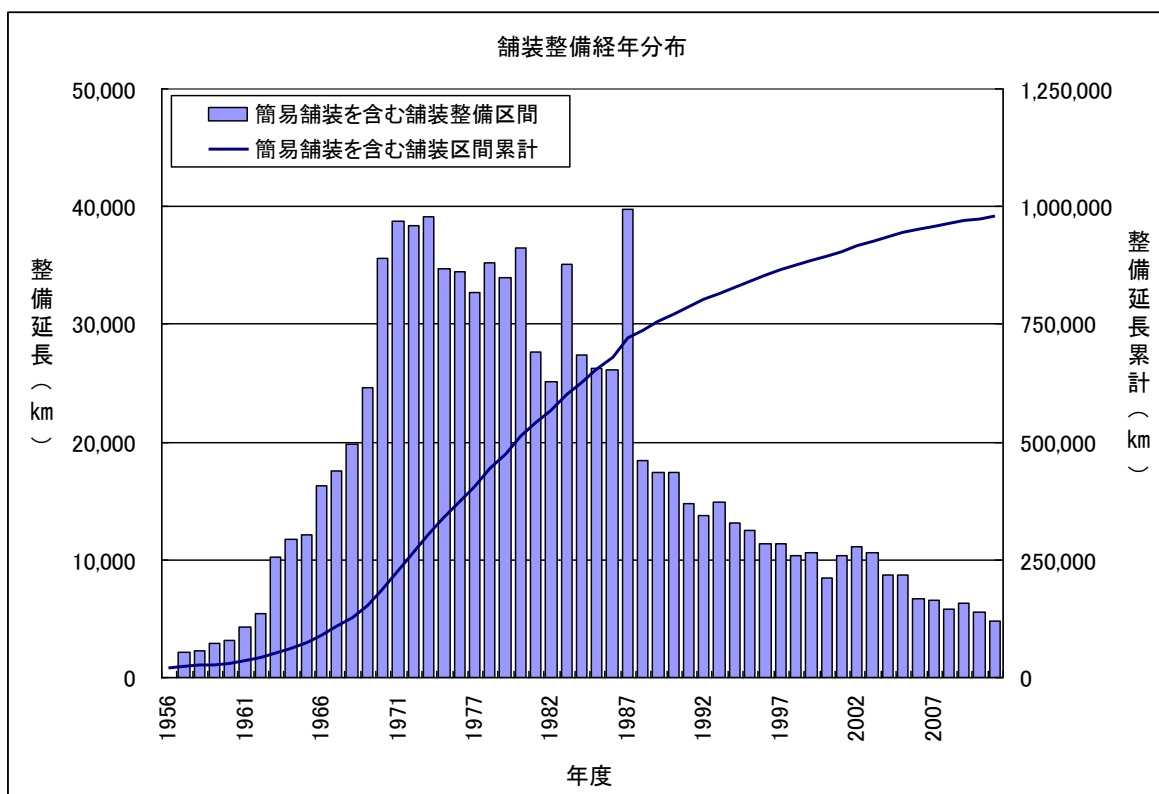
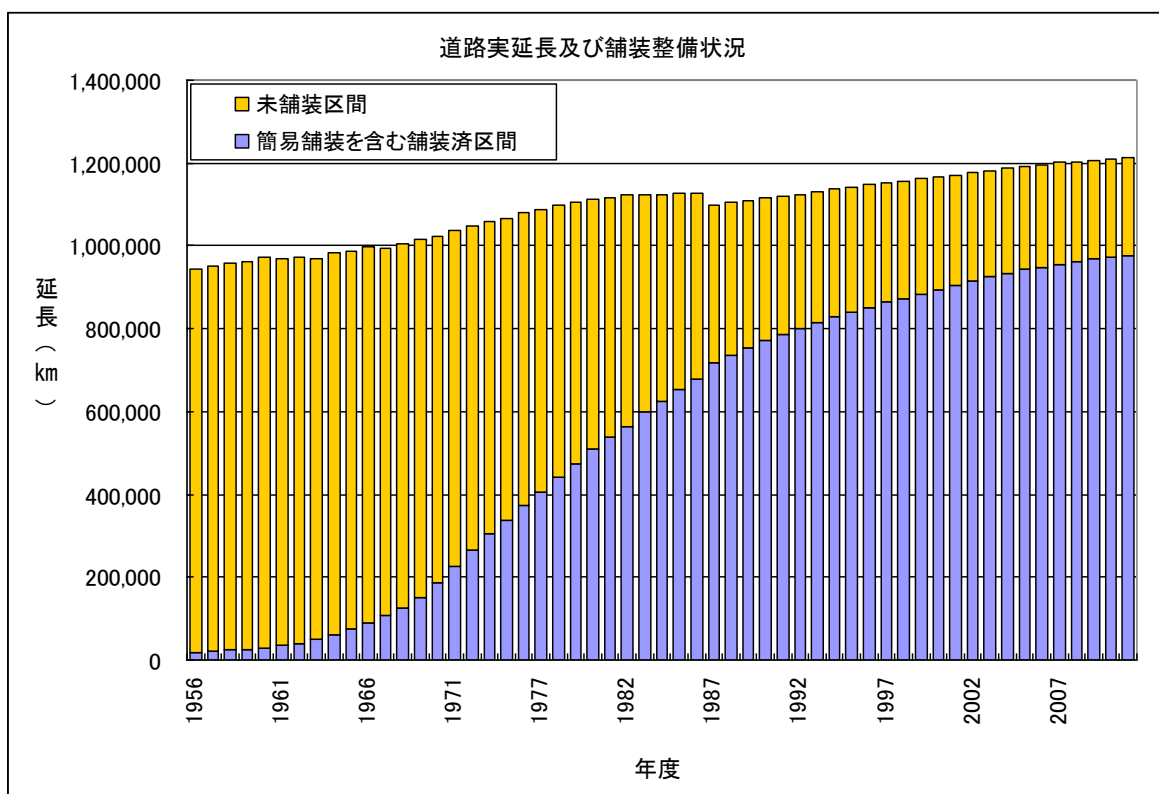
(単位: km)

管理機関別	実延長	舗装済	
		延長	率(%)
北海道開発局	6,652	6,652	100.0
東北地方整備局	2,858	2,858	100.0
関東地方整備局	2,410	2,410	100.0
北陸地方整備局	1,047	1,047	100.0
中部地方整備局	1,830	1,830	100.0
近畿地方整備局	1,876	1,876	100.0
中国地方整備局	1,752	1,752	100.0
四国地方整備局	1,270	1,270	100.0
九州地方整備局	2,149	2,149	100.0
沖縄総合事務局	317	317	100.0
日本高速道路(株)	8,780	8,780	100.0
首都高速道路(株)	301	301	100.0
阪神高速道路(株)	246	246	100.0
本州四国連絡高速道路(株)	173	173	100.0
合計	31,660	31,660	100.0

出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第1号様式 総括 (H23. 4. 1 時点)」

(注) 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

③ 道路延長と舗装整備状況（経年分布）



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報 2012」表 1-2-(1)、表 1-2-(2)

(注) 1956 年以前の市町村道のデータがないため、グラフ化対象は 1957 年からとする。

道路延長と舗装整備状況の経年分布

(単位：km)

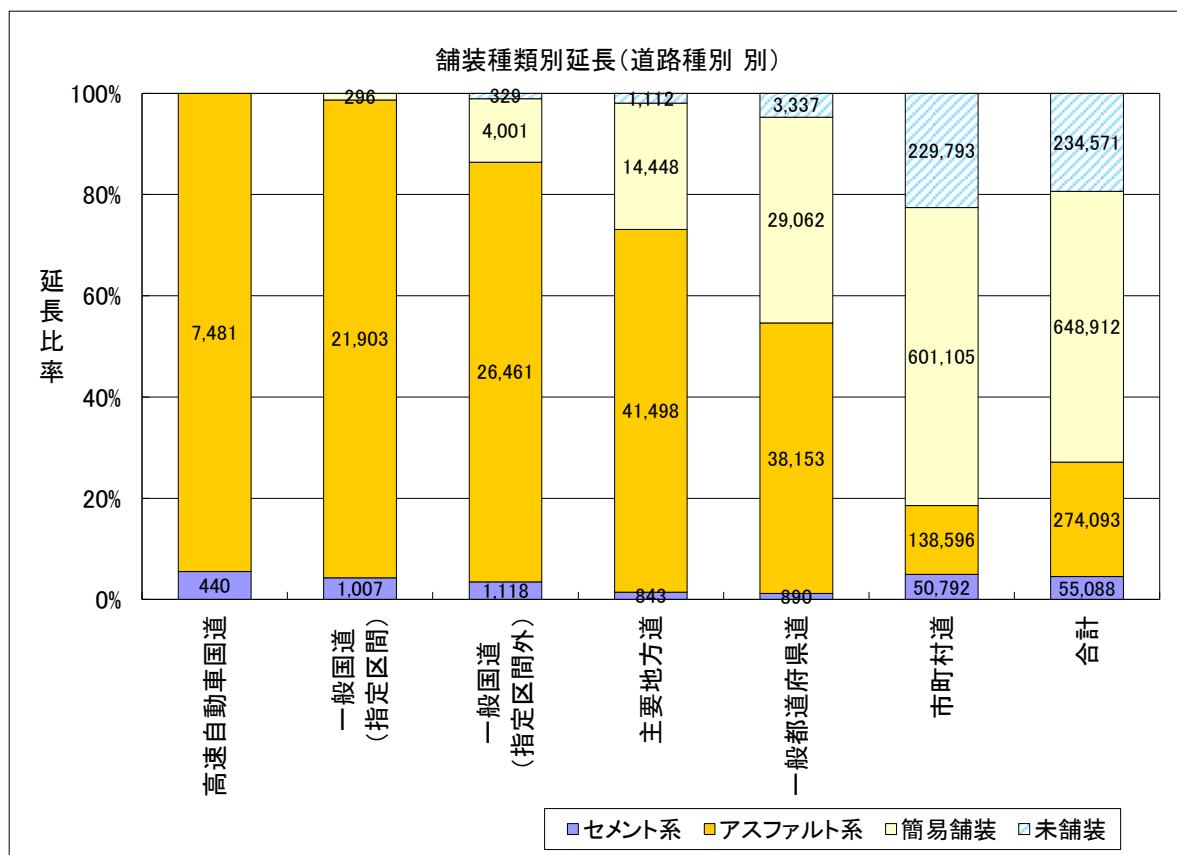
区分		高速自動車国道		一般国道		都道府県道		市町村道		合 計		
年度	西暦 (年度末値)	供用延長	簡易舗装を 含む舗装済 区間	実延長	簡易舗装を 含む舗装済 区間	実延長	簡易舗装を 含む舗装済 区間	実延長	簡易舗装を 含む舗装済 区間	実延長	簡易舗装を 含む舗装済 区間	未舗装区間
S27	1952	0	0	24,051	3,190	116,605	4,441	0	0	140,656	7,631	133,025
S28	1953	0	0	24,067	3,482	119,574	4,964	779,294	5,573	922,935	14,019	908,916
S29	1954	0	0	24,092	3,781	120,536	5,405	0	0	144,628	9,186	135,442
S30	1955	0	0	24,130	4,157	119,937	5,742	0	0	144,067	9,899	134,168
S31	1956	0	0	24,915	4,784	121,434	6,661	797,083	8,051	943,432	19,496	923,936
S32	1957	0	0	24,941	5,471	121,735	7,315	806,255	8,834	952,931	21,620	931,311
S33	1958	0	0	24,935	6,233	121,740	8,094	813,273	9,512	959,948	23,839	936,109
S34	1959	0	0	24,918	7,187	122,124	8,978	814,872	10,529	961,914	26,694	935,220
S35	1960	0	0	24,937	8,141	122,018	9,306	825,733	12,376	972,688	29,823	942,865
S36	1961	0	0	25,009	9,387	122,362	10,426	821,070	14,325	968,441	34,138	934,303
S37	1962	0	0	28,332	11,318	119,837	11,697	823,353	16,517	971,522	39,532	931,990
S38	1963	71	71	27,728	12,561	120,373	14,126	819,433	22,967	967,605	49,725	917,880
S39	1964	181	181	27,858	14,244	120,513	16,241	836,382	30,855	984,934	61,521	923,413
S40	1965	189	189	28,029	16,540	121,242	20,198	839,502	36,667	988,962	73,594	915,368
S41	1966	189	189	27,695	18,727	122,591	26,636	846,344	44,274	996,819	89,826	906,993
S42	1967	207	207	27,504	20,291	124,091	33,026	843,330	53,826	995,132	107,350	887,782
S43	1968	595	595	27,402	21,745	124,980	39,803	852,433	65,004	1,005,410	127,147	878,263
S45(初)	1969	638	638	32,818	25,792	121,180	45,549	859,953	79,727	1,014,589	151,706	862,883
S45	1970	649	649	32,650	27,282	122,324	55,172	867,962	104,169	1,023,585	187,272	836,313
S46	1971	710	710	32,818	28,672	124,852	64,516	879,225	132,133	1,037,605	226,031	811,574
S47	1972	868	868	32,876	29,722	127,790	73,800	887,831	160,048	1,049,365	264,438	784,927
S48	1973	1,214	1,214	32,782	30,372	129,825	81,613	895,042	190,345	1,058,863	303,544	755,319
S50(初)	1975	1,519	1,519	38,540	35,136	125,714	83,213	901,775	218,384	1,067,548	338,252	729,296
S51(初)	1976	1,888	1,888	40,081	37,048	127,329	88,343	909,910	245,418	1,079,208	372,697	706,511
S52(初)	1977	2,022	2,022	40,087	37,359	128,442	92,346	917,702	273,624	1,088,253	405,351	682,902
S53(初)	1978	2,195	2,195	40,196	37,758	129,279	96,558	925,578	304,017	1,097,248	440,528	656,720
S54(初)	1979	2,430	2,430	40,206	38,066	130,139	100,690	933,364	333,249	1,106,139	474,435	631,704
S55(初)	1980	2,579	2,579	40,212	38,408	130,836	104,523	939,760	365,394	1,113,387	510,904	602,483
S56(初)	1981	2,860	2,860	40,381	38,752	131,281	107,378	943,486	389,611	1,118,008	538,601	579,407
S57(初)	1982	3,010	3,010	46,275	38,753	126,229	105,383	947,516	416,547	1,123,030	563,693	559,337
S58(初)	1983	3,232	3,232	46,302	44,367	126,758	107,807	946,991	443,360	1,123,283	598,766	524,517
S59(初)	1984	3,435	3,435	46,417	44,668	127,039	109,700	948,326	468,392	1,125,217	626,195	499,022
S60(初)	1985	3,555	3,555	46,435	44,880	127,436	111,738	950,078	492,318	1,127,504	652,491	475,013
S61(初)	1986	3,721	3,721	46,544	45,199	127,575	113,592	949,566	516,103	1,127,406	678,615	448,791
S62(初)	1987	3,910	3,910	46,523	45,319	127,682	115,331	920,817	553,766	1,098,932	718,326	380,606
S63(初)	1988	4,280	4,280	46,661	45,589	128,202	116,700	925,138	570,240	1,104,281	736,809	367,472
H1(初)	1989	4,407	4,407	46,805	45,847	128,538	117,876	930,230	586,153	1,109,980	754,283	355,697
H2(初)	1990	4,661	4,661	46,935	46,074	128,782	118,783	934,319	602,229	1,114,697	771,747	342,950
H3(初)	1991	4,869	4,869	47,000	46,200	129,040	119,587	939,552	615,847	1,120,461	786,503	333,958
H4(初)	1992	5,054	5,054	47,033	46,301	129,285	120,284	943,472	628,653	1,124,844	800,292	324,552
H5(初)	1993	5,410	5,410	53,304	52,400	123,536	115,184	948,642	642,142	1,130,892	815,136	315,756
H6(初)	1994	5,568	5,568	53,302	52,459	123,877	115,918	953,600	654,286	1,136,347	828,231	308,116
H7(初)	1995	5,677	5,677	53,327	52,545	125,512	117,836	957,792	664,719	1,142,308	840,777	301,531
H8(初)	1996	5,932	5,932	53,278	52,539	126,915	119,189	961,406	674,452	1,147,531	852,112	295,419
H9(初)	1997	6,114	6,114	53,356	52,627	127,664	120,138	965,074	684,652	1,152,208	863,531	288,677
H10(初)	1998	6,402	6,402	53,628	52,982	127,911	120,704	968,430	693,765	1,156,371	873,853	282,518
H11(初)	1999	6,455	6,455	53,685	53,073	127,916	120,908	973,838	704,076	1,161,894	884,512	277,382
H12(初)	2000	6,617	6,617	53,777	53,177	128,183	121,365	977,764	711,770	1,166,341	892,929	273,412
H13(初)	2001	6,851	6,851	53,866	53,303	128,409	121,766	982,521	721,332	1,171,647	903,252	268,395
H14(初)	2002	6,915	6,915	53,866	53,351	128,554	122,227	987,943	731,878	1,177,278	914,371	262,907
H15(初)	2003	7,196	7,196	54,004	53,601	128,719	123,500	992,674	740,726	1,182,593	925,023	257,570
H16(初)	2004	7,296	7,296	54,084	53,696	128,962	123,838	997,296	748,843	1,187,638	933,673	253,965
H17(初)	2005	7,383	7,383	54,264	53,878	129,139	124,090	1,002,185	757,055	1,192,971	942,406	250,565
H18(初)	2006	7,392	7,392	54,347	53,989	129,294	124,434	1,005,975	763,254	1,197,008	949,069	247,939
H19(初)	2007	7,431	7,431	54,530	54,161	129,329	124,554	1,009,599	769,467	1,200,889	955,613	245,276
H20(初)	2008	7,560	7,560	54,736	54,385	129,393	124,683	1,012,088	774,737	1,203,777	961,365	242,412
H21(初)	2009	7,642	7,642	54,790	54,450	129,377	124,768	1,016,058	780,793	1,207,867	967,653	240,214
H22(初)	2010	7,803	7,803	54,981	54,643	129,366	124,835	1,018,101	785,953	1,210,251	973,234	237,017
H23(初)	2011	7,920	7,920	55,114	54,785	129,343	124,895	1,020,286	790,493	1,212,663	978,093	234,570

出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報 2012」表 1-2-(1)、表 1-2-(2)

(注) 年度区分で、(初) とあるのは年度当初の数値であり、() 書のないのは年度末の数値である。

(2) 舗装種類別の延長比率

① 舗装種類別の延長比率（道路種別別）



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報 2012」表 3

(注) 率はそれぞれ実延長に対する比率を示す。

舗装種類別延長(道路種別 別)

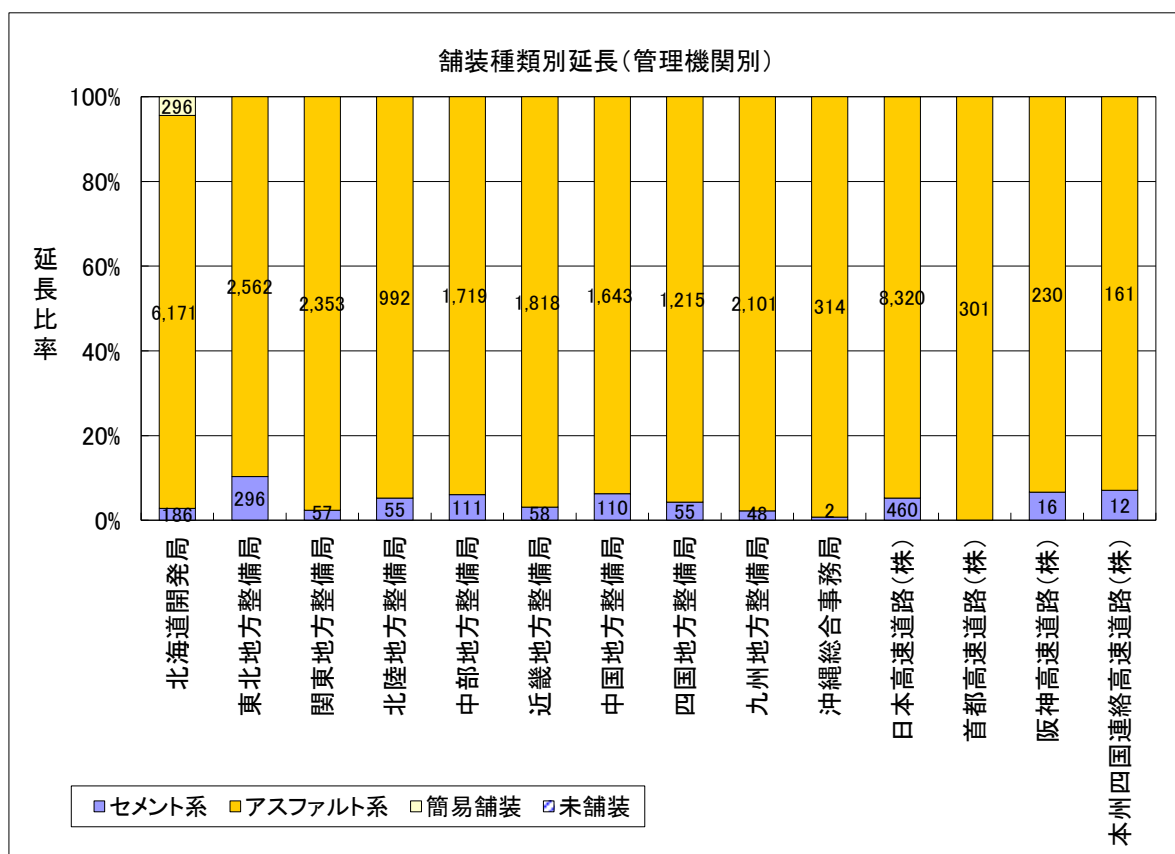
(単位:km)

道路種別	実延長	舗装道				簡易舗装	率 (%)	未舗装	率 (%)
		セメント系	率(%)	アスファルト系	率(%)				
高速自動車国道	7,920	440	5.6	7,481	94.4	0	0.0	0	0.0
一般国道	55,114	2,124	3.9	48,364	87.8	4,297	7.8	329	0.6
指定区間	23,205	1,007	4.3	21,903	94.4	296	1.3	0	0.0
指定区間外	31,909	1,118	3.5	26,461	82.9	4,001	12.5	329	1.0
都道府県道	129,343	1,733	1.3	79,652	61.6	43,510	33.6	4,448	3.4
主要地方道	57,901	843	1.5	41,498	71.7	14,448	25.0	1,112	1.9
一般都道府県道	71,442	890	1.2	38,153	53.4	29,062	40.7	3,337	4.7
市町村道	1,020,286	50,792	5.0	138,596	13.6	601,105	58.9	229,793	22.5
一般道路計	1,204,743	54,649	4.5	266,612	22.1	648,912	53.9	234,571	19.5
合計	1,212,664	55,088	4.5	274,093	22.6	648,912	53.5	234,571	19.3

出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報 2012」表 3

(注) 率はそれぞれ実延長に対する比率を示す。

② 舗装種類別の延長比率（管理機関別）



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第1号様式 総括（H23.4.1時点）」

（注）1. 率はそれぞれ実延長に対する比率を示す。

2. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

舗装種類別延長(管理機関別)

(単位:km)

道路種別	実延長	舗装道				簡易舗装	率 (%)	未舗装	率 (%)
		セメント系	率(%)	アスファルト系	率(%)				
北海道開発局	6,652	186	2.8	6,171	92.8	296	4.4	0	0.0
東北地方整備局	2,858	296	10.4	2,562	89.6	0	0.0	0	0.0
関東地方整備局	2,410	57	2.4	2,353	97.6	0	0.0	0	0.0
北陸地方整備局	1,047	55	5.3	992	94.7	0	0.0	0	0.0
中部地方整備局	1,830	111	6.1	1,719	93.9	0	0.0	0	0.0
近畿地方整備局	1,876	58	3.1	1,818	96.9	0	0.0	0	0.0
中国地方整備局	1,752	110	6.3	1,643	93.7	0	0.0	0	0.0
四国地方整備局	1,270	55	4.3	1,215	95.7	0	0.0	0	0.0
九州地方整備局	2,149	48	2.2	2,101	97.8	0	0.0	0	0.0
沖縄総合事務局	317	2	0.8	314	99.2	0	0.0	0	0.0
日本高速道路(株)	8,780	460	5.2	8,320	94.8	0	0.0	0	0.0
首都高速道路(株)	301	0	0.0	301	100.0	0	0.0	0	0.0
阪神高速道路(株)	246	16	6.6	230	93.4	0	0.0	0	0.0
本州四国連絡高速道路(株)	173	12	7.1	161	92.9	0	0.0	0	0.0
合計	31,660	1,466	4.6	29,899	94.4	296	0.9	0	0.0

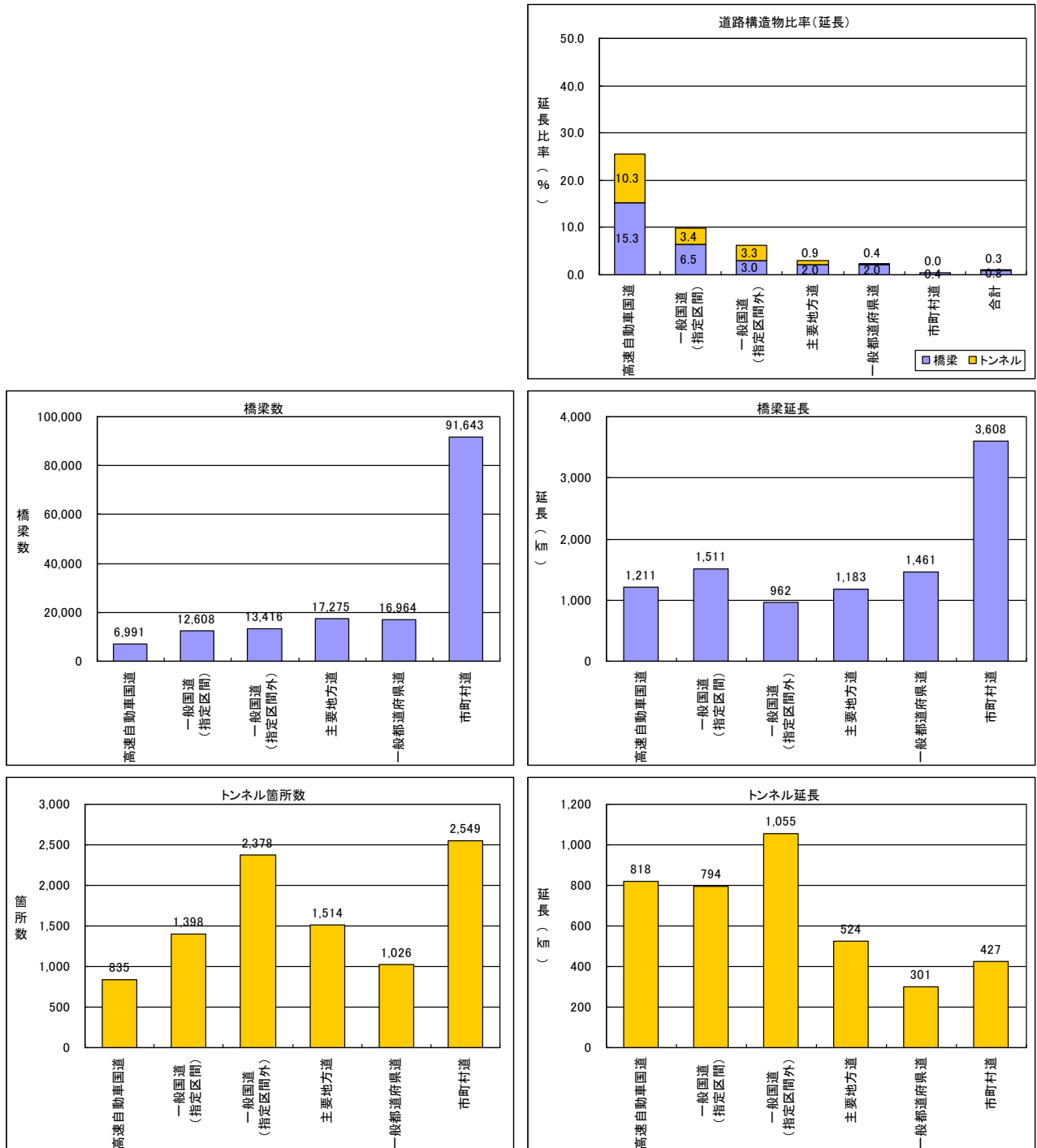
出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第1号様式 総括(H23.4.1時点)」

(注) 1. 率はそれぞれ実延長に対する比率を示す。

2. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

(3) 道路構造物の箇所数・延長

① 道路構造物の箇所数・延長（道路種別別）



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表40-2、表74-1

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計（長い方のみを集計）。

道路構造物箇所数、延長(道路種別 別)

(単位: km)

道路種別	道路実延長 延長(km)	橋梁			トンネル		
		橋梁数	延長(km)	比率(%)	箇所数	延長(km)	比率(%)
高速自動車国道	7,920	6,991	1,211	15.3	835	818	10.3
一般国道	55,114	26,024	2,473	9.5	3,776	1,849	6.7
指定区間	23,205	12,608	1,511	6.5	1,398	794	3.4
指定区間外	31,909	13,416	962	3.0	2,378	1,055	3.3
都道府県道	129,343	34,239	2,644	4.1	2,540	824	1.3
主要地方道	57,901	17,275	1,183	2.0	1,514	524	0.9
一般都道府県道	71,442	16,964	1,461	2.0	1,026	301	0.4
市町村道	1,020,286	91,643	3,608	0.4	2,549	427	0.0
一般道路計	1,204,743	151,906	8,725	0.7	8,865	3,101	0.3
合計	1,212,664	158,897	9,936	0.8	9,700	3,919	0.3

出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表40-2、表74-1

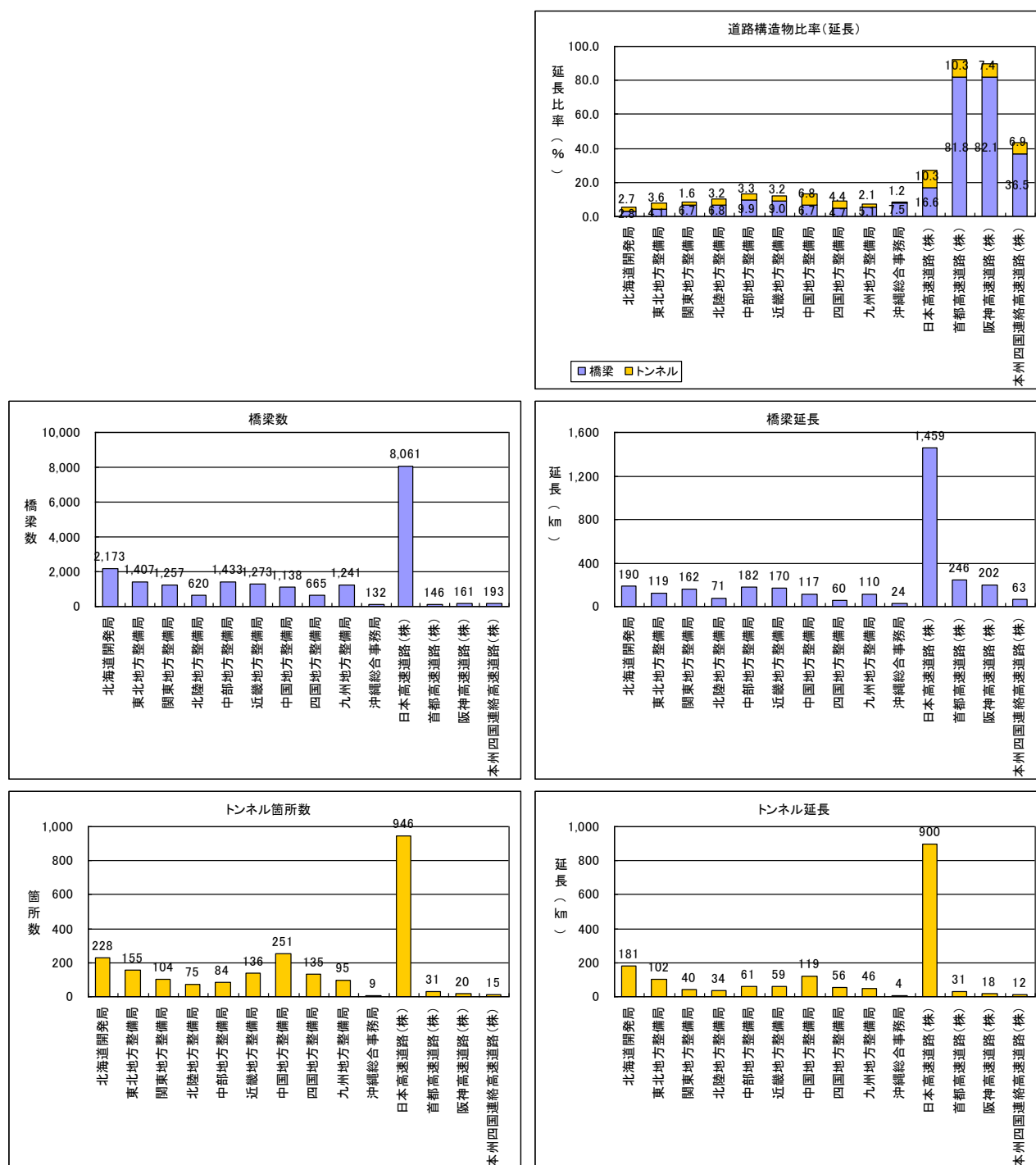
(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計（長い方のみを集計）。

② 道路構造物の箇所数・延長（管理機関別）



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁、第6号様式 トンネル（H23.4.1時点）」

- (注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。
2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。
3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。
4. トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計（長い方のみを集計）。
5. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

道路構造物箇所数、延長(管理機関別)

(単位: km)

管理者別	道路実延長	橋梁			トンネル		
		橋梁数	延長	率(%)	箇所数	延長	率(%)
北海道開発局	6,652	2,173	190	2.8	228	181	2.7
東北地方整備局	2,858	1,407	119	4.1	155	102	3.6
関東地方整備局	2,410	1,257	162	6.7	104	40	1.6
北陸地方整備局	1,047	620	71	6.8	75	34	3.2
中部地方整備局	1,830	1,433	182	9.9	84	61	3.3
近畿地方整備局	1,876	1,273	170	9.0	136	59	3.2
中国地方整備局	1,752	1,138	117	6.7	251	119	6.8
四国地方整備局	1,270	665	60	4.7	135	56	4.4
九州地方整備局	2,149	1,241	110	5.1	95	46	2.1
沖縄総合事務局	317	132	24	7.5	9	4	1.2
日本高速道路(株)	8,780	8,061	1,459	16.6	946	900	10.3
首都高速道路(株)	301	146	246	81.8	31	31	10.3
阪神高速道路(株)	246	161	202	82.1	20	18	7.4
本州四国連絡高速道路(株)	173	193	63	36.5	15	12	6.9
計	31,660	19,900	3,173	10.0	2,284	1,661	5.2

出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁、第6号様式 トンネル (H23. 4. 1時点)」

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

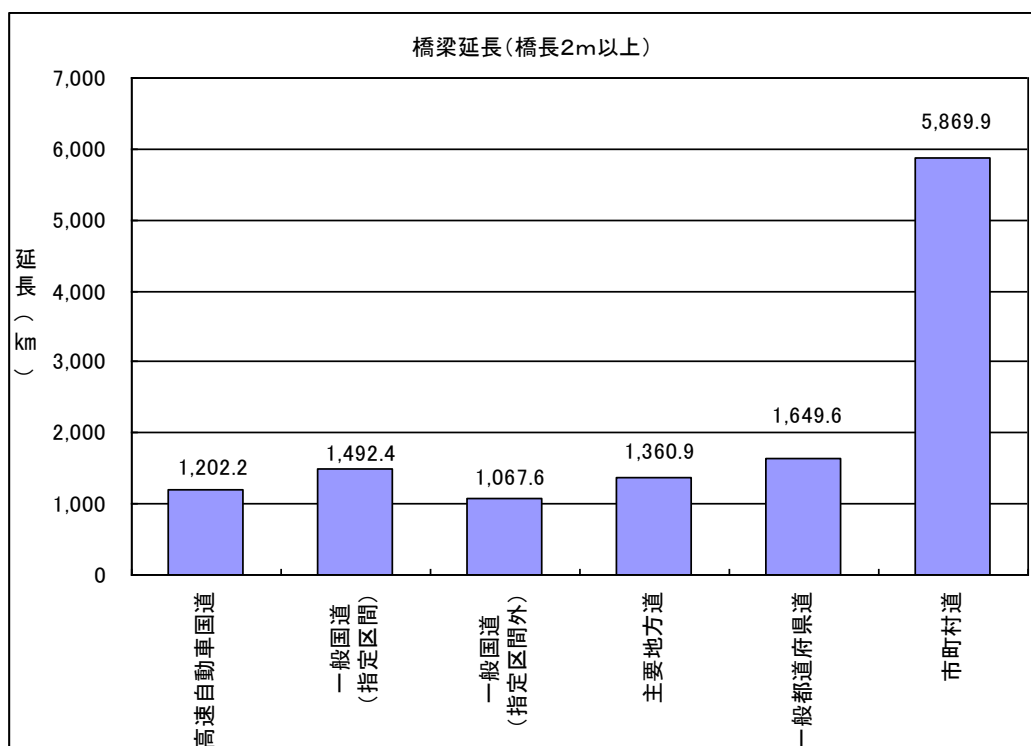
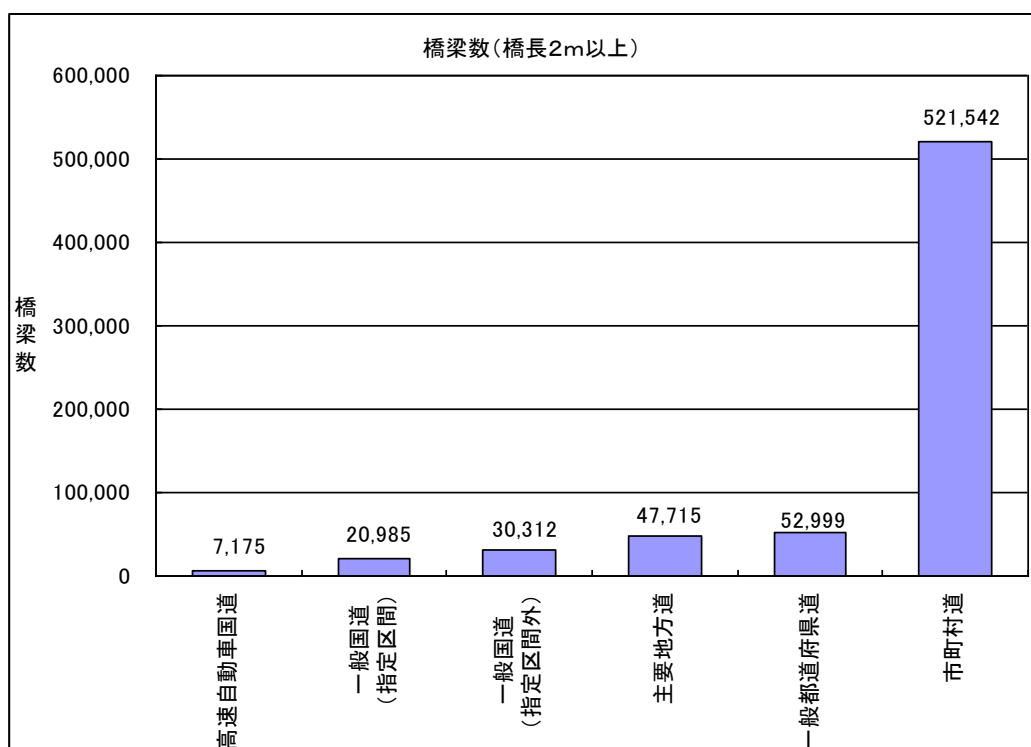
2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計（長い方のみを集計）。

5. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

③ 橋梁（2m以上）の箇所数・延長（道路種別別）



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表3

(注) 1. 橋梁2m以上を対象。

2. 市区町村界に設けられた橋梁については、当該市区町村双方で箇所数を計上。

3. 上下線分離区間においては、延長の長い区間にある橋梁のみを計上。

道路種別	橋梁数	延長(km)
高速自動車国道	7,175	1,202.2
一般国道(指定区間)	20,985	1,492.4
一般国道(指定区間外)	30,312	1,067.6
主要地方道	47,715	1,360.9
一般都道府県道	52,999	1,649.6
市町村道	521,542	5,869.9
合計	680,728	12,642.6

出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表3

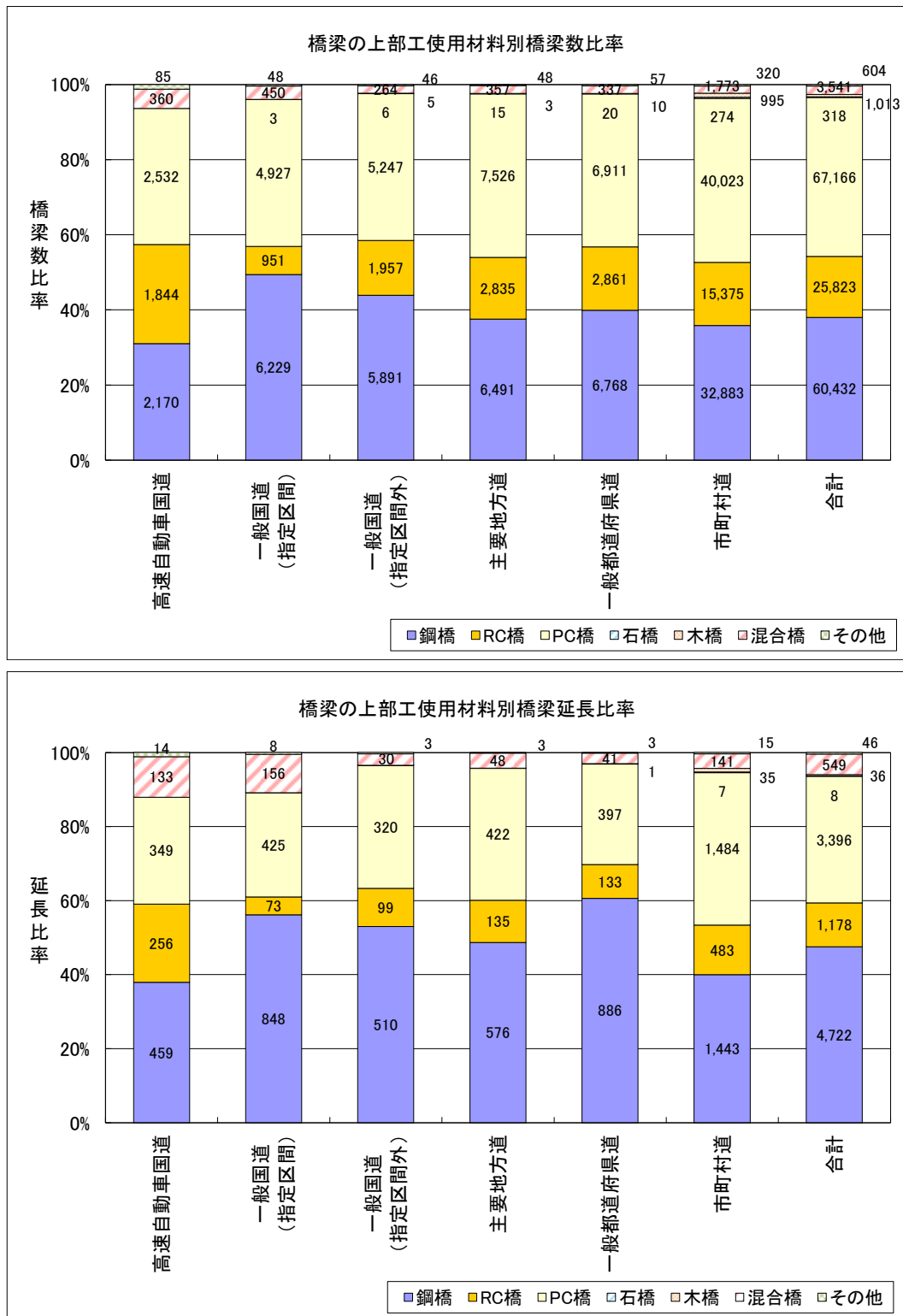
(注) 1. 橋梁2m以上を対象。

2. 市区町村界に設けられた橋梁については、当該市区町村双方で橋梁数を計上。

3. 上下線分離区間においては、延長の長い区間にある橋梁の数及び延長を計上。

(4) 橋梁の上部工使用材料別箇所数比率・延長比率

① 橋梁の上部工使用材料別箇所数比率・延長比率（道路種別別）



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表40-2

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

上部工使用材料別橋梁数(道路種別 別)

(単位:橋、%)

道路種別	合計 橋梁数	鋼橋	RC橋	PC橋	石橋	木橋	鋼とRC またはPCの 混合橋	その他
		橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率
高速自動車国道	6,991	2,170 31.0	1,844 26.4	2,532 36.2	0 0.0	0 0.0	360 5.1	85 1.2
一般国道	26,024	12,120 46.6	2,908 11.2	10,174 39.1	9 0.0	5 0.0	714 2.7	94 0.4
指定区間	12,608	6,229 49.4	951 7.5	4,927 39.1	3 0.0	0 0.0	450 3.6	48 0.4
指定区間外	13,416	5,891 43.9	1,957 14.6	5,247 39.1	6 0.0	5 0.0	264 2.0	46 0.3
都道府県道	34,239	13,259 38.7	5,696 16.6	14,437 42.2	35 0.1	13 0.0	694 2.0	105 0.3
主要地方道	17,275	6,491 37.6	2,835 16.4	7,526 43.6	15 0.1	3 0.0	357 2.1	48 0.3
一般都道府県道	16,964	6,768 39.9	2,861 16.9	6,911 40.7	20 0.1	10 0.1	337 2.0	57 0.3
市町村道	91,643	32,883 35.9	15,375 16.8	40,023 43.7	274 0.3	995 1.1	1,773 1.9	320 0.3
一般道路計	151,906	58,262 38.4	23,979 15.8	64,634 42.5	318 0.2	1,013 0.7	3,181 2.1	519 0.3
合計	158,897	60,432 38.0	25,823 16.3	67,166 42.3	318 0.2	1,013 0.6	3,541 2.2	604 0.4

上部工使用材料別橋梁延長(道路種別 別)

(単位:km、%)

道路種別	合計 延長	鋼橋	RC橋	PC橋	石橋	木橋	鋼とRC またはPCの 混合橋	その他
		延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率
高速自動車国道	1,211.3	459.4 37.9	256.1 21.1	349.2 28.8	0.0 0.0	0.0 0.0	132.9 11.0	13.7 1.1
一般国道	2,473.1	1,358.4 54.9	171.6 6.9	745.0 30.1	0.2 0.0	0.2 0.0	186.0 7.5	11.6 0.5
指定区間	1,511.2	848.4 56.1	72.9 4.8	425.5 28.2	0.1 0.0	0.0 0.0	156.2 10.3	8.2 0.5
指定区間外	961.9	510.0 53.0	98.7 10.3	319.5 33.2	0.1 0.0	0.2 0.0	29.9 3.1	3.4 0.4
都道府県道	2,643.9	1,461.2 55.3	267.5 10.1	818.5 31.0	0.8 0.0	1.0 0.0	89.1 3.4	5.7 0.2
主要地方道	1,183.0	575.6 48.7	134.7 11.4	421.9 35.7	0.4 0.0	0.1 0.0	47.8 4.0	2.5 0.2
一般都道府県道	1,461.0	885.6 60.6	132.8 9.1	396.6 27.1	0.5 0.0	0.9 0.1	41.4 2.8	3.1 0.2
市町村道	3,607.9	1,443.2 40.0	483.1 13.4	1,483.5 41.1	6.9 0.2	35.2 1.0	141.4 3.9	14.6 0.4
一般道路計	8,724.9	4,262.8 48.9	922.3 10.6	3,047.0 34.9	7.9 0.1	36.5 0.4	416.5 4.8	31.9 0.4
合計	9,936.2	4,722.2 47.5	1,178.4 11.9	3,396.3 34.2	7.9 0.1	36.5 0.4	549.4 5.5	45.5 0.5

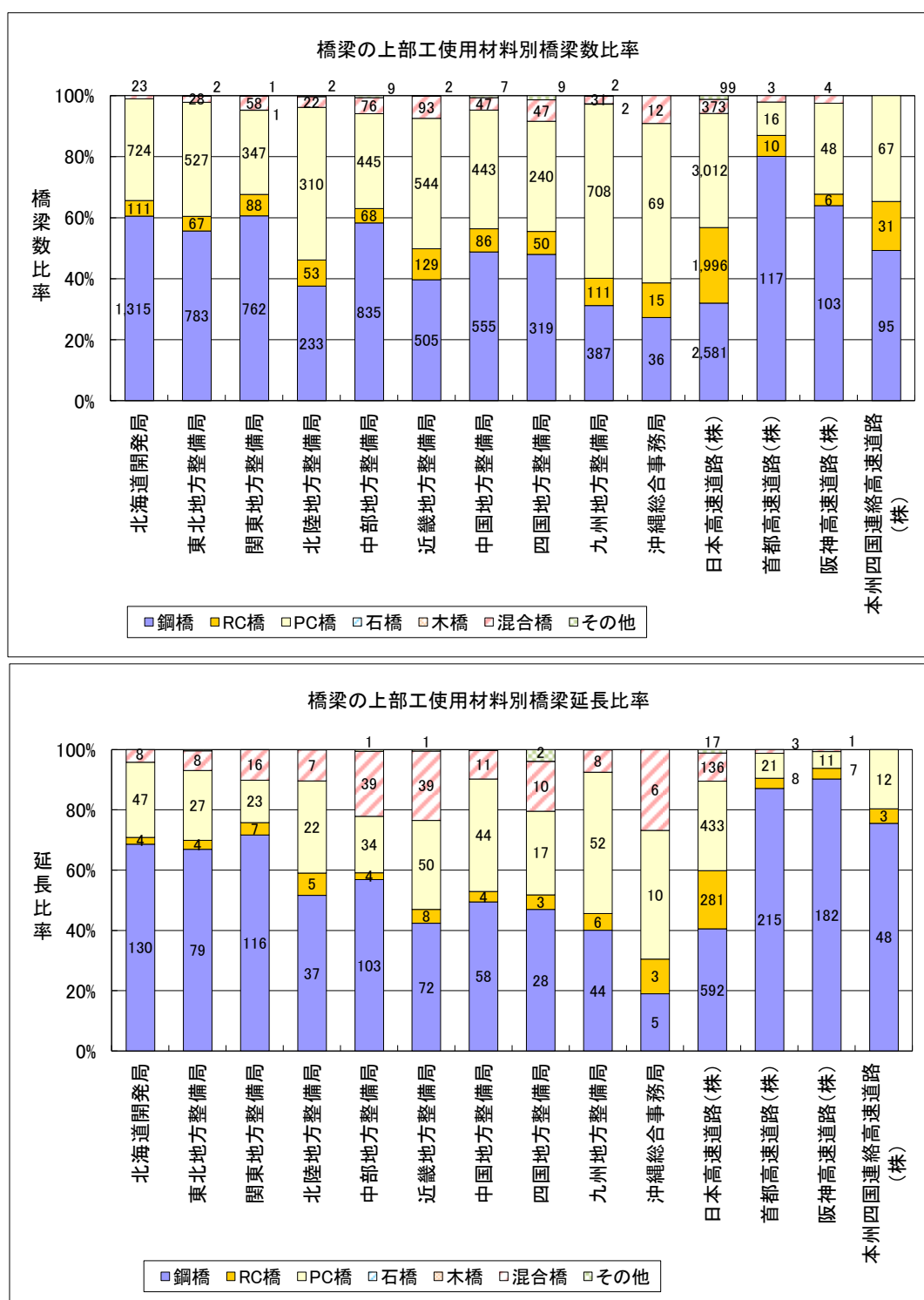
出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表40-2

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

② 橋梁の上部工使用材料別箇所数比率・延長比率（管理機関別）



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

（注）1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

上部工使用材料別橋梁数(管理機関別)

(単位:橋、%)

道路種別	合計 橋梁数	鋼橋	RC橋	PC橋	石橋	木橋	混合橋	その他
		橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率
北海道開発局	2,173	1,315 60.5	111 5.1	724 33.3	0 0.0	0 0.0	23 1.1	0 0.0
東北地方整備局	1,407	783 55.7	67 4.8	527 37.5	0 0.0	0 0.0	28 2.0	2 0.1
関東地方整備局	1,257	762 60.6	88 7.0	347 27.6	1 0.1	0 0.0	58 4.6	1 0.1
北陸地方整備局	620	233 37.6	53 8.5	310 50.0	0 0.0	0 0.0	22 3.5	2 0.3
中部地方整備局	1,433	835 58.3	68 4.7	445 31.1	0 0.0	0 0.0	76 5.3	9 0.6
近畿地方整備局	1,273	505 39.7	129 10.1	544 42.7	0 0.0	0 0.0	93 7.3	2 0.2
中国地方整備局	1,138	555 48.8	86 7.6	443 38.9	0 0.0	0 0.0	47 4.1	7 0.6
四国地方整備局	665	319 48.0	50 7.5	240 36.1	0 0.0	0 0.0	47 7.1	9 1.4
九州地方整備局	1,241	387 31.2	111 8.9	708 57.1	2 0.2	0 0.0	31 2.5	2 0.2
沖縄総合事務局	132	36 27.3	15 11.4	69 52.3	0 0.0	0 0.0	12 9.1	0 0.0
日本高速道路(株)	8,061	2,581 32.0	1,996 24.8	3,012 37.4	0 0.0	0 0.0	373 4.6	99 1.2
首都高速道路(株)	146	117 80.1	10 6.8	16 11.0	0 0.0	0 0.0	3 2.1	0 0.0
阪神高速道路(株)	161	103 64.0	6 3.7	48 29.8	0 0.0	0 0.0	4 2.5	0 0.0
本州四国連絡高速道路(株)	193	95 49.2	31 16.1	67 34.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
合計	19,900	8,626 43.3	2,821 14.2	7,500 37.7	3 0.0	0 0.0	817 4.1	133 0.7

上部工使用材料別橋梁延長(管理機関別)

(単位:km、%)

道路種別	合計 延長	鋼橋	RC橋	PC橋	石橋	木橋	混合橋	その他
		延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率
北海道開発局	189.5	130.1 68.7	4.3 2.3	47.3 24.9	0.0 0.0	0.0 0.0	7.9 4.1	0.0 0.0
東北地方整備局	118.5	79.4 67.0	3.5 3.0	27.5 23.2	0.0 0.0	0.0 0.0	7.7 6.5	0.5 0.4
関東地方整備局	161.6	115.8 71.7	6.6 4.1	22.8 14.1	0.0 0.0	0.0 0.0	16.3 10.1	0.0 0.0
北陸地方整備局	71.1	36.8 51.7	5.3 7.4	21.7 30.5	0.0 0.0	0.0 0.0	7.3 10.3	0.1 0.1
中部地方整備局	181.6	103.3 56.9	4.1 2.3	34.0 18.7	0.0 0.0	0.0 0.0	39.2 21.6	1.0 0.5
近畿地方整備局	169.7	72.0 42.4	7.7 4.6	50.1 29.5	0.0 0.0	0.0 0.0	39.0 23.0	0.9 0.5
中国地方整備局	117.2	58.0 49.5	4.1 3.5	43.7 37.3	0.0 0.0	0.0 0.0	11.2 9.5	0.3 0.2
四国地方整備局	59.9	28.2 47.0	2.9 4.9	16.6 27.7	0.0 0.0	0.0 0.0	9.9 16.5	2.3 3.9
九州地方整備局	110.5	44.3 40.1	6.1 5.6	51.8 46.9	0.0 0.0	0.0 0.0	8.2 7.4	0.1 0.1
沖縄総合事務局	23.9	4.5 19.0	2.7 11.5	10.2 42.7	0.0 0.0	0.0 0.0	6.4 26.8	0.0 0.0
日本高速道路(株)	1,458.7	592.3 40.6	280.7 19.2	432.9 29.7	0.0 0.0	0.0 0.0	136.1 9.3	16.7 1.1
首都高速道路(株)	246.4	214.7 87.1	8.2 3.3	20.6 8.3	0.0 0.0	0.0 0.0	2.9 1.2	0.0 0.0
阪神高速道路(株)	201.8	182.1 90.2	7.2 3.6	11.2 5.6	0.0 0.0	0.0 0.0	1.2 0.6	0.0 0.0
本州四国連絡高速道路(株)	63.1	47.7 75.5	3.1 4.9	12.4 19.6	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
合計	3,173.5	1,709.0 53.9	346.6 10.9	802.7 25.3	0.1 0.0	0.0 0.0	293.2 9.2	21.9 0.7

出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

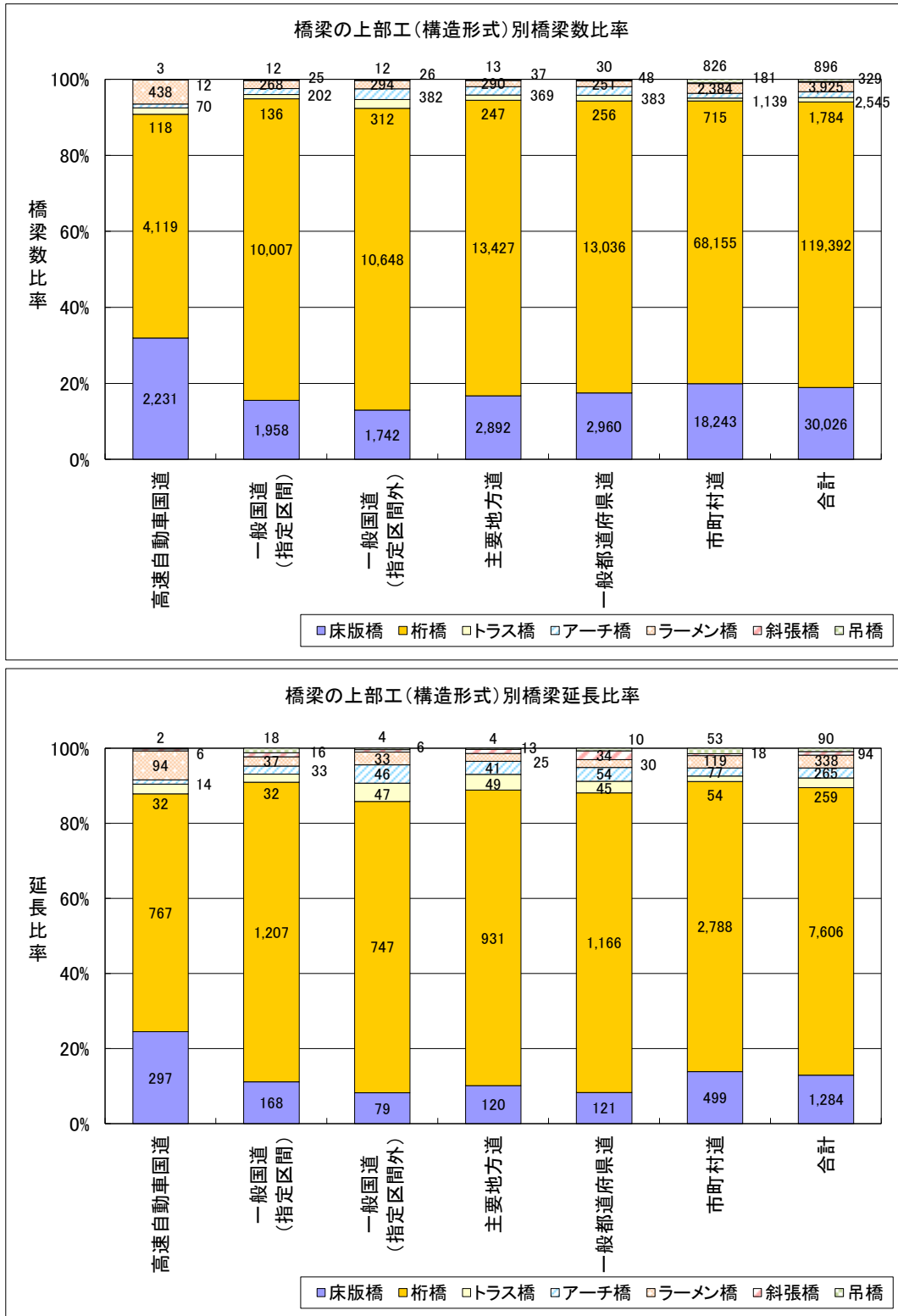
2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

(5) 橋梁の上部工（構造形式）別箇所数比率・延長比率

① 橋梁の上部工（構造形式）別箇所数比率・延長比率（道路種別別）



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表40-1

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

上部工(構造形式)別橋梁数(道路種別 別)

(単位:橋、%)

道路種別	合計 橋梁数	床版橋 橋梁数 比率	桁橋 橋梁数 比率	トラス橋 橋梁数 比率	アーチ橋 橋梁数 比率	ラーメン橋 橋梁数 比率	斜張橋 橋梁数 比率	吊橋 橋梁数 比率
高速自動車国道	6,991	2,231 31.9	4,119 58.9	118 1.7	70 1.0	438 6.3	12 0.2	3 0.0
一般国道	26,024	3,700 14.2	20,655 79.4	448 1.7	584 2.2	562 2.2	51 0.2	24 0.1
指定区間	12,608	1,958 15.5	10,007 79.4	136 1.1	202 1.6	268 2.1	25 0.2	12 0.1
指定区間外	13,416	1,742 13.0	10,648 79.4	312 2.3	382 2.8	294 2.2	26 0.2	12 0.1
都道府県道	34,239	5,852 17.1	26,463 77.3	503 1.5	752 2.2	541 1.6	85 0.2	43 0.1
主要地方道	17,275	2,892 16.7	13,427 77.7	247 1.4	369 2.1	290 1.7	37 0.2	13 0.1
一般都道府県道	16,964	2,960 17.4	13,036 76.8	256 1.5	383 2.3	251 1.5	48 0.3	30 0.2
市町村道	91,643	18,243 19.9	68,155 74.4	715 0.8	1,139 1.2	2,384 2.6	181 0.2	826 0.9
一般道路計	151,906	27,795 18.3	115,273 75.9	1,666 1.1	2,475 1.6	3,487 2.3	317 0.2	893 0.6
合計	158,897	30,026 18.9	119,392 75.1	1,784 1.1	2,545 1.6	3,925 2.5	329 0.2	896 0.6

上部工(構造形式)別橋梁延長(道路種別 別)

(単位:km、%)

道路種別	合計 延長	床版橋 延長 比率	桁橋 延長 比率	トラス橋 延長 比率	アーチ橋 延長 比率	ラーメン橋 延長 比率	斜張橋 延長 比率	吊橋 延長 比率
高速自動車国道	1211.3	296.6 24.5	767.1 63.3	31.9 2.6	13.6 1.1	93.8 7.7	6.3 0.5	2.0 0.2
一般国道	2473.1	247.2 10.0	1953.6 79.0	79.0 3.2	79.2 3.2	70.3 2.8	22.2 0.9	21.6 0.9
指定区間	1511.2	168.2 11.1	1206.7 79.9	32.2 2.1	32.7 2.2	37.0 2.4	16.4 1.1	18.0 1.2
指定区間外	961.9	79.0 8.2	746.8 77.6	46.8 4.9	46.5 4.8	33.3 3.5	5.9 0.6	3.6 0.4
都道府県道	2643.9	241.1 9.1	2097.1 79.3	94.5 3.6	95.1 3.6	54.6 2.1	47.5 1.8	14.0 0.5
主要地方道	1183.0	119.6 10.1	931.5 78.7	49.2 4.2	41.2 3.5	24.6 2.1	13.1 1.1	3.7 0.3
一般都道府県道	1461.0	121.5 8.3	1165.6 79.8	45.3 3.1	53.9 3.7	30.0 2.1	34.3 2.4	10.3 0.7
市町村道	3607.9	499.2 13.8	2788.1 77.3	53.7 1.5	76.7 2.1	119.1 3.3	18.3 0.5	52.7 1.5
一般道路計	8724.9	987.5 11.3	6838.7 78.4	227.2 2.6	251.0 2.9	244.0 2.8	88.0 1.0	88.4 1.0
合計	9936.2	1284.1 12.9	7605.9 76.5	259.2 2.6	264.6 2.7	337.8 3.4	94.4 0.9	90.4 0.9

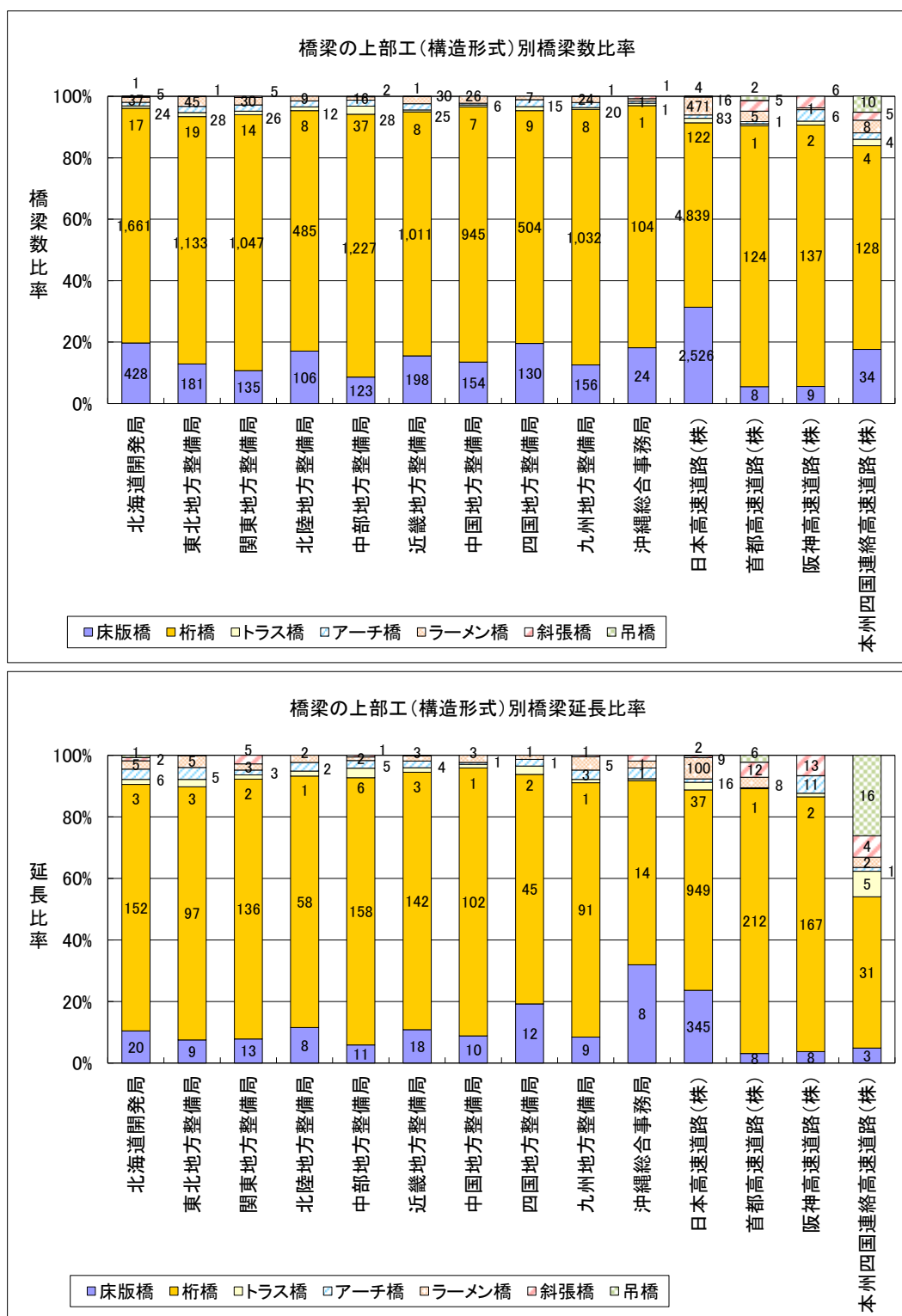
出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表40-1

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計(橋長の長い方のみを集計)。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

② 橋梁の上部工(構造形式)別箇所数比率・延長比率(管理機関別)



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁 (H23. 4. 1時点)」

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計(橋長の長い方のみを集計)。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

上部工（構造形式）別橋梁数（管理機関別）

（単位：橋、％）

道路種別	合計 橋梁数	床版橋	桁橋	トラス橋	アーチ橋	ラーメン橋	斜張橋	吊橋
		橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率
北海道開発局	2,173	428 19.7	1,661 76.4	17 0.8	24 1.1	37 1.7	5 0.2	1 0.0
東北地方整備局	1,407	181 12.9	1,133 80.5	19 1.4	28 2.0	45 3.2	1 0.1	0 0.0
関東地方整備局	1,257	135 10.7	1,047 83.3	14 1.1	26 2.1	30 2.4	5 0.4	0 0.0
北陸地方整備局	620	106 17.1	485 78.2	8 1.3	12 1.9	9 1.5	0 0.0	0 0.0
中部地方整備局	1,433	123 8.6	1,227 85.6	37 2.6	28 2.0	16 1.1	2 0.1	0 0.0
近畿地方整備局	1,273	198 15.6	1,011 79.4	8 0.6	25 2.0	30 2.4	1 0.1	0 0.0
中国地方整備局	1,138	154 13.5	945 83.0	7 0.6	6 0.5	26 2.3	0 0.0	0 0.0
四国地方整備局	665	130 19.5	504 75.8	9 1.4	15 2.3	7 1.1	0 0.0	0 0.0
九州地方整備局	1,241	156 12.6	1,032 83.2	8 0.6	20 1.6	24 1.9	1 0.1	0 0.0
沖縄総合事務局	132	24 18.2	104 78.8	1 0.8	1 0.8	1 0.8	1 0.8	0 0.0
日本高速道路(株)	8,061	2,526 31.3	4,839 60.0	122 1.5	83 1.0	471 5.8	16 0.2	4 0.0
首都高速道路(株)	146	8 5.5	124 84.9	1 0.7	1 0.7	5 3.4	5 3.4	2 1.4
阪神高速道路(株)	161	9 5.6	137 85.1	2 1.2	6 3.7	1 0.6	6 3.7	0 0.0
本州四国連絡高速道路(株)	193	34 17.6	128 66.3	4 2.1	4 2.1	8 4.1	5 2.6	10 5.2
合計	19,900	4,212 21.2	14,377 72.2	257 1.3	279 1.4	710 3.6	48 0.2	17 0.1

上部工（構造形式）別橋梁延長（管理機関別）

（単位：km、％）

道路種別	合計 延長	床版橋	桁橋	トラス橋	アーチ橋	ラーメン橋	斜張橋	吊橋
		延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率
北海道開発局	189.5	19.9 10.5	151.7 80.0	3.1 1.6	6.4 3.4	5.0 2.7	2.0 1.1	1.4 0.7
東北地方整備局	118.5	9.0 7.6	97.4 82.2	2.8 2.4	4.6 3.9	4.6 3.9	0.1 0.1	0.0 0.0
関東地方整備局	161.6	12.7 7.9	136.4 84.4	2.3 1.4	2.5 1.5	3.2 2.0	4.5 2.8	0.0 0.0
北陸地方整備局	71.1	8.2 11.6	58.1 81.7	1.2 1.7	1.9 2.7	1.7 2.4	0.0 0.0	0.0 0.0
中部地方整備局	181.6	10.8 6.0	157.6 86.8	5.5 3.0	4.5 2.5	2.1 1.2	1.0 0.6	0.0 0.0
近畿地方整備局	169.7	18.5 10.9	141.9 83.6	2.6 1.5	3.6 2.1	3.0 1.7	0.2 0.1	0.0 0.0
中国地方整備局	117.2	10.4 8.9	101.9 87.0	1.4 1.2	0.7 0.6	2.8 2.4	0.0 0.0	0.0 0.0
四国地方整備局	59.9	11.6 19.3	44.7 74.5	1.6 2.7	1.3 2.2	0.8 1.3	0.0 0.0	0.0 0.0
九州地方整備局	110.5	9.4 8.5	91.3 82.6	1.2 1.1	3.3 3.0	4.8 4.4	0.5 0.5	0.0 0.0
沖縄総合事務局	23.9	7.6 32.0	14.3 59.8	0.2 0.6	0.8 3.5	0.5 2.2	0.4 1.9	0.0 0.0
日本高速道路(株)	1,458.7	345.0 23.6	949.4 65.1	37.1 2.5	15.7 1.1	99.9 6.8	9.5 0.7	2.1 0.1
首都高速道路(株)	246.4	7.8 3.2	211.8 86.0	0.7 0.3	0.1 0.1	8.4 3.4	12.0 4.9	5.5 2.2
阪神高速道路(株)	201.8	7.6 3.8	166.9 82.7	2.4 1.2	11.4 5.7	0.2 0.1	13.2 6.5	0.0 0.0
本州四国連絡高速道路(株)	63.1	3.1 4.9	31.0 49.1	5.3 8.3	0.8 1.2	2.1 3.4	4.4 7.0	16.5 26.1
合計	3,173.5	481.5 15.2	2,354.3 74.2	67.2 2.1	57.8 1.8	139.2 4.4	47.9 1.5	25.5 0.8

出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

（注）1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

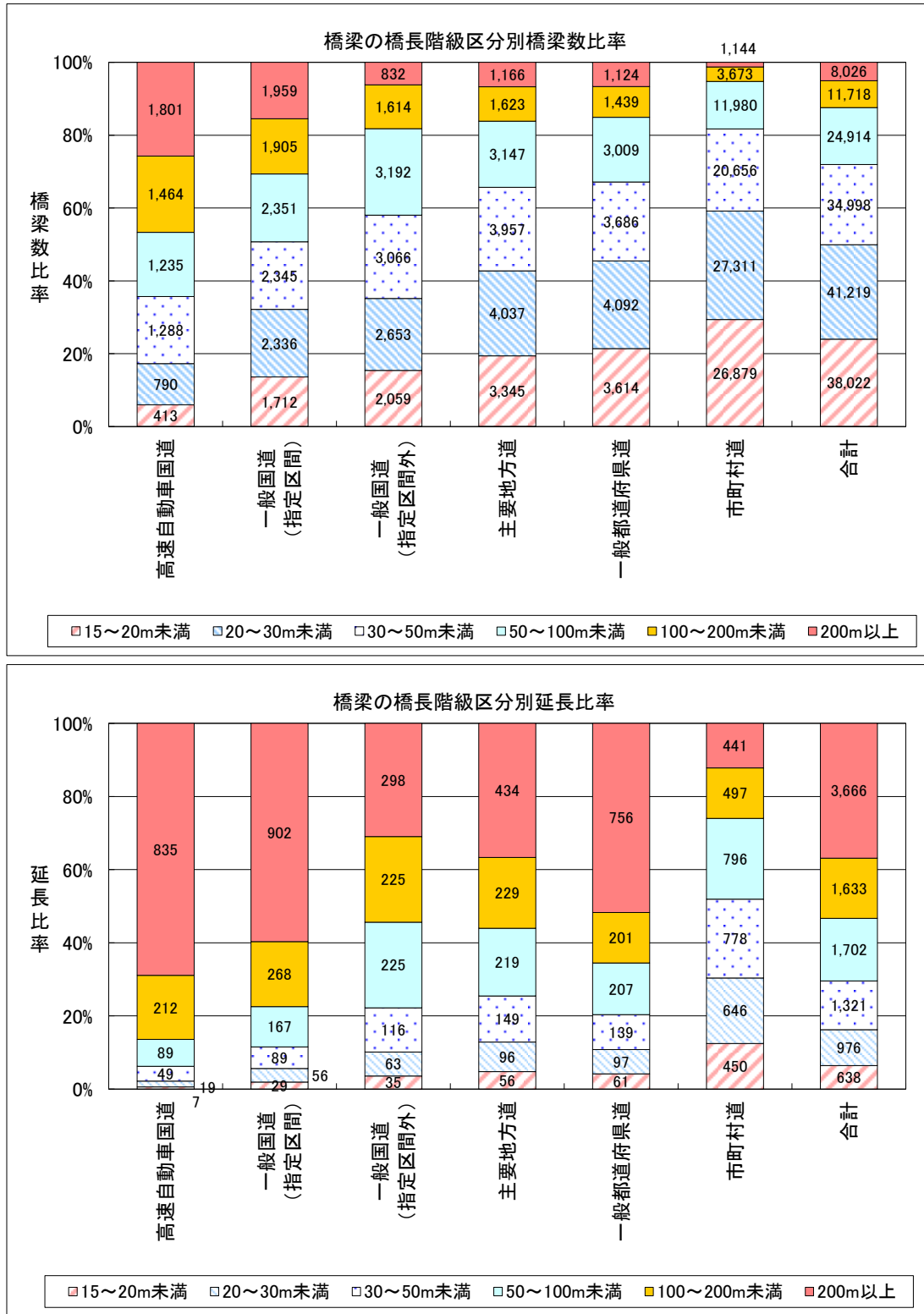
2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

(6) 橋梁の橋長階級区分別箇所数比率・延長比率

① 橋梁の橋長階級区分別箇所数比率・延長比率（道路種別別）



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表64、68、69、71～73

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

橋梁の橋長階級区分別橋梁数(道路種別 別)

(単位:橋、%)

道路種別	合計 橋梁数	15～20m 未満	20～30m 未満	30～50m 未満	50～100m 未満	100～200m 未満	200m 以上
		橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率
高速自動車国道	6,991	413 5.9	790 11.3	1,288 18.4	1,235 17.7	1,464 20.9	1,801 25.8
一般国道	26,024	3,771 14.5	4,989 19.2	5,411 20.8	5,543 21.3	3,519 13.5	2,791 10.7
指定区間	12,608	1,712 13.6	2,336 18.5	2,345 18.6	2,351 18.6	1,905 15.1	1,959 15.5
指定区間外	13,416	2,059 15.3	2,653 19.8	3,066 22.9	3,192 23.8	1,614 12.0	832 6.2
都道府県道	34,239	6,959 20.3	8,129 23.7	7,643 22.3	6,156 18.0	3,062 8.9	2,290 6.7
主要地方道	17,275	3,345 19.4	4,037 23.4	3,957 22.9	3,147 18.2	1,623 9.4	1,166 6.7
一般都道府県道	16,964	3,614 21.3	4,092 24.1	3,686 21.7	3,009 17.7	1,439 8.5	1,124 6.6
市町村道	91,643	26,879 29.3	27,311 29.8	20,656 22.5	11,980 13.1	3,673 4.0	1,144 1.2
一般道路計	151,906	37,609 24.8	40,429 26.6	33,710 22.2	23,679 15.6	10,254 6.8	6,225 4.1
合計	158,897	38,022 23.9	41,219 25.9	34,998 22.0	24,914 15.7	11,718 7.4	8,026 5.1

橋梁の橋長階級区分別延長(道路種別 別)

(単位:km、%)

道路種別	合計 延長	15～20m 未満	20～30m 未満	30～50m 未満	50～100m 未満	100～200m 未満	200m 以上
		延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率
高速自動車国道	1211.3	7.2 0.6	19.2 1.6	49.3 4.1	88.6 7.3	212.3 17.5	834.8 68.9
一般国道	2473.1	63.6 2.6	118.2 4.8	205.7 8.3	391.9 15.8	493.6 20.0	1200.1 48.5
指定区間	1511.2	29.0 1.9	55.6 3.7	89.2 5.9	167.1 11.1	268.5 17.8	901.9 59.7
指定区間外	961.9	34.6 3.6	62.6 6.5	116.5 12.1	224.9 23.4	225.1 23.4	298.2 31.0
都道府県道	2643.9	116.9 4.4	192.7 7.3	288.4 10.9	425.7 16.1	430.6 16.3	1189.7 45.0
主要地方道	1183.0	56.3 4.8	95.6 8.1	149.1 12.6	218.6 18.5	229.2 19.4	434.1 36.7
一般都道府県道	1461.0	60.6 4.2	97.0 6.6	139.3 9.5	207.1 14.2	201.4 13.8	755.5 51.7
市町村道	3607.9	450.2 12.5	646.2 17.9	777.6 21.6	795.6 22.1	497.0 13.8	441.2 12.2
一般道路計	8724.9	630.7 7.2	957.1 11.0	1271.8 14.6	1613.2 18.5	1421.2 16.3	2831.0 32.4
合計	9936.2	638.0 6.4	976.3 9.8	1321.0 13.3	1701.7 17.1	1633.5 16.4	3665.7 36.9

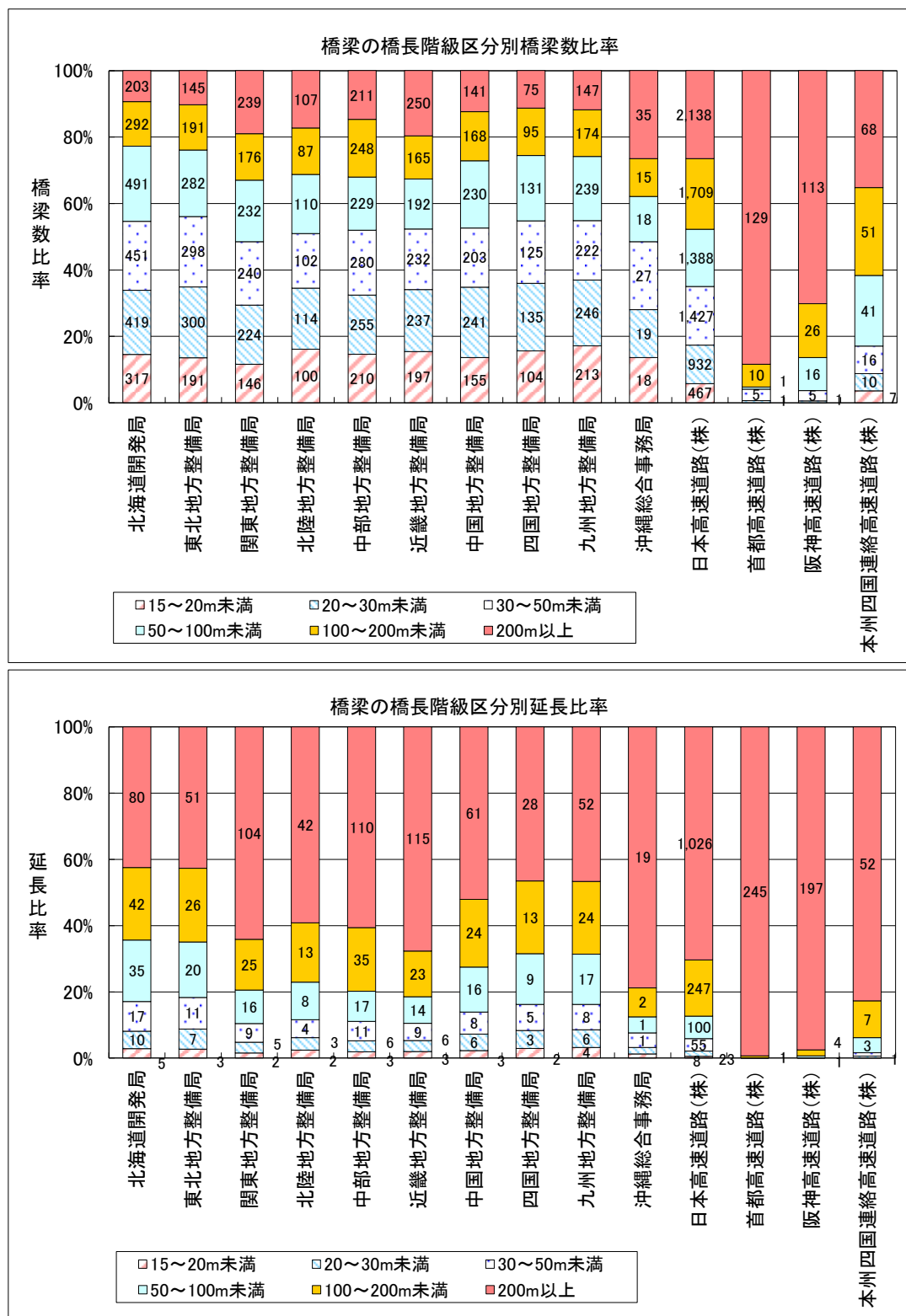
出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表64、68、69、71～73

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

② 橋梁の橋長階級区分別箇所数比率・延長比率（管理機関別）



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

- （注）
1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。
 2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。
 3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。
 4. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

橋梁の橋長階級区分別橋梁数(管理機関別)

(単位:橋、%)

道路種別	合計 橋梁数	15～20m 未満 橋梁数 比率	20～30m 未満 橋梁数 比率	30～50m 未満 橋梁数 比率	50～100m 未満 橋梁数 比率	100～200m 未満 橋梁数 比率	200m 以上 橋梁数 比率
北海道開発局	2,173	317 14.6	419 19.3	451 20.8	491 22.6	292 13.4	203 9.3
東北地方整備局	1,407	191 13.6	300 21.3	298 21.2	282 20.0	191 13.6	145 10.3
関東地方整備局	1,257	146 11.6	224 17.8	240 19.1	232 18.5	176 14.0	239 19.0
北陸地方整備局	620	100 16.1	114 18.4	102 16.5	110 17.7	87 14.0	107 17.3
中部地方整備局	1,433	210 14.7	255 17.8	280 19.5	229 16.0	248 17.3	211 14.7
近畿地方整備局	1,273	197 15.5	237 18.6	232 18.2	192 15.1	165 13.0	250 19.6
中国地方整備局	1,138	155 13.6	241 21.2	203 17.8	230 20.2	168 14.8	141 12.4
四国地方整備局	665	104 15.6	135 20.3	125 18.8	131 19.7	95 14.3	75 11.3
九州地方整備局	1,241	213 17.2	246 19.8	222 17.9	239 19.3	174 14.0	147 11.8
沖縄総合事務局	132	18 13.6	19 14.4	27 20.5	18 13.6	15 11.4	35 26.5
日本高速道路(株)	8,061	467 5.8	932 11.6	1,427 17.7	1,388 17.2	1,709 21.2	2,138 26.5
首都高速道路(株)	146	0 0.0	1 0.7	5 3.4	1 0.7	10 6.8	129 88.4
阪神高速道路(株)	161	0 0.0	1 0.6	5 3.1	16 9.9	26 16.1	113 70.2
本州四国連絡高速道路(株)	193	7 3.6	10 5.2	16 8.3	41 21.2	51 26.4	68 35.2
合計	19,900	2,125 10.7	3,134 15.7	3,633 18.3	3,600 18.1	3,407 17.1	4,001 20.1

橋梁の橋長階級区分別延長(管理機関別)

(単位:km、%)

道路種別	合計 延長	15～20m 未満 延長 比率	20～30m 未満 延長 比率	30～50m 未満 延長 比率	50～100m 未満 延長 比率	100～200m 未満 延長 比率	200m 以上 延長 比率
北海道開発局	189.5	5.4 2.9	9.9 5.2	17.0 9.0	35.1 18.5	41.6 21.9	80.5 42.5
東北地方整備局	118.5	3.2 2.7	7.1 6.0	11.3 9.6	19.9 16.7	26.4 22.2	50.6 42.7
関東地方整備局	161.6	2.5 1.5	5.3 3.3	9.1 5.6	16.3 10.1	24.7 15.3	103.7 64.2
北陸地方整備局	71.1	1.7 2.4	2.7 3.8	3.9 5.5	8.1 11.3	12.7 17.9	42.1 59.2
中部地方整備局	181.6	3.5 1.9	6.0 3.3	10.7 5.9	16.6 9.1	34.8 19.2	110.1 60.6
近畿地方整備局	169.7	3.3 2.0	5.6 3.3	8.9 5.2	13.6 8.0	23.4 13.8	114.8 67.6
中国地方整備局	117.2	2.6 2.3	5.8 5.0	7.8 6.6	16.0 13.7	23.9 20.4	61.0 52.1
四国地方整備局	59.9	1.7 2.9	3.3 5.5	4.7 7.8	9.2 15.3	13.1 21.9	27.9 46.5
九州地方整備局	110.5	3.6 3.2	5.9 5.3	8.4 7.6	16.8 15.2	24.3 22.0	51.6 46.7
沖縄総合事務局	23.9	0.3 1.3	0.5 1.9	1.0 4.4	1.2 4.9	2.1 8.8	18.8 78.8
日本高速道路(株)	1,458.7	8.1 0.6	22.6 1.5	54.6 3.7	100.0 6.9	247.1 16.9	1,026.4 70.4
首都高速道路(株)	246.4	0.0 0.0	0.0 0.0	0.2 0.1	0.1 0.0	1.5 0.6	244.6 99.3
阪神高速道路(株)	201.8	0.0 0.0	0.0 0.0	0.2 0.1	1.2 0.6	3.6 1.8	196.8 97.5
本州四国連絡高速道路(株)	63.1	0.1 0.2	0.2 0.4	0.6 1.0	2.9 4.5	7.0 11.2	52.2 82.7
合計	3,173.5	36.2 1.1	75.0 2.4	138.5 4.4	256.7 8.1	486.1 15.3	2,181.0 68.7

出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

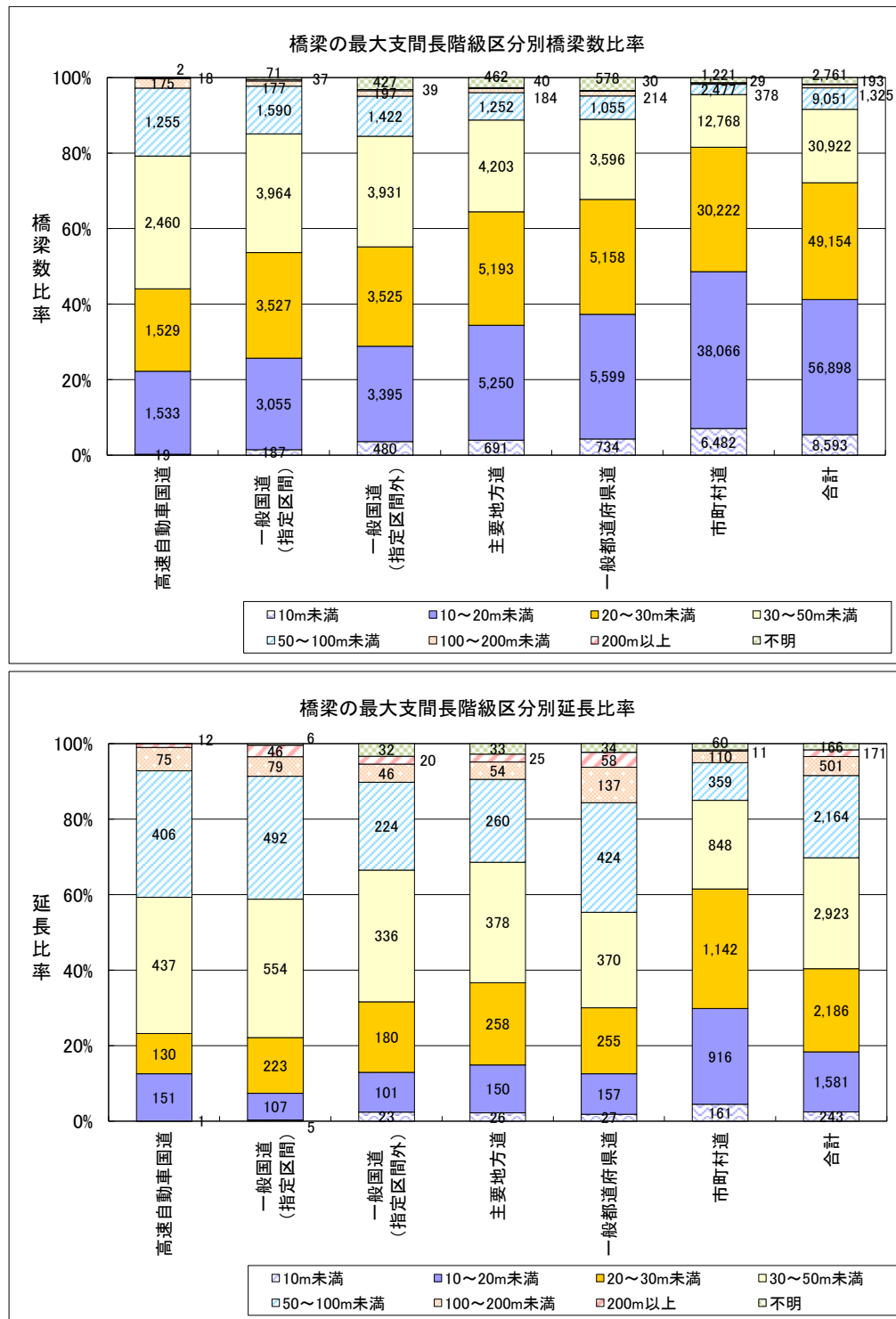
2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計(橋長の長い方のみを集計)。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

(7) 橋梁の最大支間長階級区分別箇所数比率・延長比率

① 橋梁の最大支間長階級区分別箇所数比率・延長比率（道路種別別）



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 最大支間長の項目が空白または0の場合は、最大支間長を不明として取り扱う。

橋梁の最大支間長階級区分別橋梁数(道路種別 別)

(単位:橋、%)

道路種別	合計 橋梁数	10m 未満	10～20m	20～30m	30～50m	50～100m	100～200m	200m以上	不明
		橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率
高速自動車国道	6,991	19 0.3	1,533 21.9	1,529 21.9	2,460 35.2	1,255 18.0	175 2.5	18 0.3	2 0.0
一般国道	26,024	667 2.6	6,450 24.8	7,052 27.1	7,895 30.3	3,012 11.6	374 1.4	76 0.3	498 1.9
指定区間	12,608	187 1.5	3,055 24.2	3,527 28.0	3,964 31.4	1,590 12.6	177 1.4	37 0.3	71 0.6
指定区間外	13,416	480 3.6	3,395 25.3	3,525 26.3	3,931 29.3	1,422 10.6	197 1.5	39 0.3	427 3.2
都道府県道	34,239	1,425 4.2	10,849 31.7	10,351 30.2	7,799 22.8	2,307 6.7	398 1.2	70 0.2	1,040 3.0
主要地方道	17,275	691 4.0	5,250 30.4	5,193 30.1	4,203 24.3	1,252 7.2	184 1.1	40 0.2	462 2.7
一般都道府県道	16,964	734 4.3	5,599 33.0	5,158 30.4	3,596 21.2	1,055 6.2	214 1.3	30 0.2	578 3.4
市町村道	91,643	6,482 7.1	38,066 41.5	30,222 33.0	12,768 13.9	2,477 2.7	378 0.4	29 0.0	1,221 1.3
一般道路計	151,906	8,574 5.6	55,365 36.4	47,625 31.4	28,462 18.7	7,796 5.1	1,150 0.8	175 0.1	2,759 1.8
合計	158,897	8,593 5.4	56,898 35.8	49,154 30.9	30,922 19.5	9,051 5.7	1,325 0.8	193 0.1	2,761 1.7

橋梁の最大支間長階級区分別延長(道路種別 別)

(単位:km、%)

道路種別	合計 延長	10m 未満	10～20m	20～30m	30～50m	50～100m	100～200m	200m以上	不明
		延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率
高速自動車国道	1211.3	1.2 0.1	150.6 12.4	129.6 10.7	437.2 36.1	405.5 33.5	75.2 6.2	11.8 1.0	0.3 0.0
一般国道	2473.1	27.9 1.1	207.9 8.4	402.4 16.3	890.0 36.0	715.6 28.9	124.9 5.1	65.9 2.7	38.5 1.6
指定区間	1511.2	4.8 0.3	106.9 7.1	222.7 14.7	554.2 36.7	491.5 32.5	79.0 5.2	45.8 3.0	6.3 0.4
指定区間外	961.9	23.2 2.4	101.0 10.5	179.7 18.7	335.8 34.9	224.1 23.3	45.9 4.8	20.1 2.1	32.2 3.3
都道府県道	2643.9	53.1 2.0	306.4 11.6	512.6 19.4	747.8 28.3	684.1 25.9	190.6 7.2	82.3 3.1	67.0 2.5
主要地方道	1183.0	26.2 2.2	149.9 12.7	257.7 21.8	377.5 31.9	260.0 22.0	53.9 4.6	24.8 2.1	33.0 2.8
一般都道府県道	1461.0	26.9 1.8	156.5 10.7	254.9 17.4	370.3 25.3	424.1 29.0	136.7 9.4	57.5 3.9	34.0 2.3
市町村道	3607.8	161.0 4.5	916.5 25.4	1141.6 31.6	847.7 23.5	359.2 10.0	110.2 3.1	11.4 0.3	60.2 1.7
一般道路計	8724.9	242.0 2.8	1430.8 16.4	2056.6 23.6	2485.6 28.5	1758.9 20.2	425.8 4.9	159.5 1.8	165.6 1.9
合計	9936.1	243.2 2.4	1581.4 15.9	2186.1 22.0	2922.8 29.4	2164.4 21.8	501.0 5.0	171.3 1.7	166.0 1.7

出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23. 4. 1時点）」

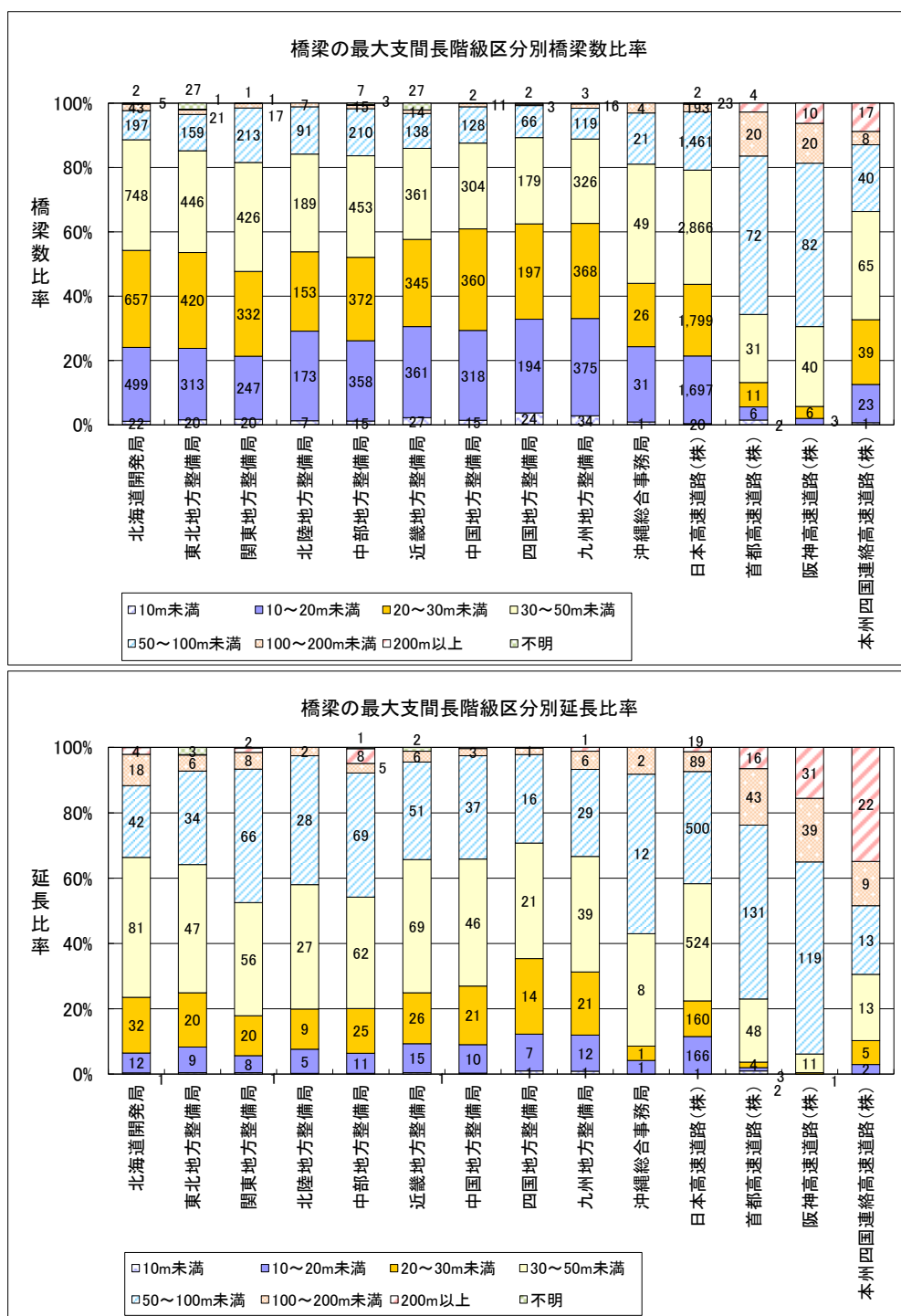
(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 最大支間長の項目が空白または0の場合は、最大支間長を不明として取り扱う。

② 橋梁の最大支間長階級区分別箇所数比率・延長比率（管理機関別）



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

（注）1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

5. 最大支間長の項目が空白または0の場合は、最大支間長を不明として取り扱う。

橋梁の最大支間長階級区分別橋梁数(管理機関別)

(単位:橋、%)

道路種別	合計 橋梁数	10m 未満	10～20m 未満	20～30m 未満	30～50m 未満	50～100m 未満	100～200m 未満	200m以上	不明
		橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率	橋梁数 比率
北海道開発局	2,173	22 1.0	499 23.0	657 30.2	748 34.4	197 9.1	43 2.0	5 0.2	2 0.1
東北地方整備局	1,407	20 1.4	313 22.2	420 29.9	446 31.7	159 11.3	21 1.5	1 0.1	27 1.9
関東地方整備局	1,257	20 1.6	247 19.6	332 26.4	426 33.9	213 16.9	17 1.4	1 0.1	1 0.1
北陸地方整備局	620	7 1.1	173 27.9	153 24.7	189 30.5	91 14.7	7 1.1	0 0.0	0 0.0
中部地方整備局	1,433	15 1.0	358 25.0	372 26.0	453 31.6	210 14.7	15 1.0	3 0.2	7 0.5
近畿地方整備局	1,273	27 2.1	361 28.4	345 27.1	361 28.4	138 10.8	14 1.1	0 0.0	27 2.1
中国地方整備局	1,138	15 1.3	318 27.9	360 31.6	304 26.7	128 11.2	11 1.0	2 0.2	0 0.0
四国地方整備局	665	24 3.6	194 29.2	197 29.6	179 26.9	66 9.9	3 0.5	0 0.0	2 0.3
九州地方整備局	1,241	34 2.7	375 30.2	368 29.7	326 26.3	119 9.6	16 1.3	3 0.2	0 0.0
沖縄総合事務局	132	1 0.8	31 23.5	26 19.7	49 37.1	21 15.9	4 3.0	0 0.0	0 0.0
日本高速道路(株)	8,061	20 0.2	1,697 21.1	1,799 22.3	2,866 35.6	1,461 18.1	193 2.4	23 0.3	2 0.0
首都高速道路(株)	146	2 1.4	6 4.1	11 7.5	31 21.2	72 49.3	20 13.7	4 2.7	0 0.0
阪神高速道路(株)	161	0 0.0	3 1.9	6 3.7	40 24.8	82 50.9	20 12.4	10 6.2	0 0.0
本州四国連絡高速道路(株)	193	1 0.5	23 11.9	39 20.2	65 33.7	40 20.7	8 4.1	17 8.8	0 0.0
合計	19,900	208 1.0	4,598 23.1	5,085 25.6	6,483 32.6	2,997 15.1	392 2.0	69 0.3	68 0.3

橋梁の最大支間長階級区分別延長(管理機関別)

(単位:km、%)

道路種別	合計 延長	10m 未満	10～20m 未満	20～30m 未満	30～50m 未満	50～100m 未満	100～200m 未満	200m以上	不明
		延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率
北海道開発局	189.5	0.6 0.3	11.6 6.1	32.2 17.0	81.3 42.9	41.6 22.0	18.3 9.6	3.9 2.0	0.1 0.1
東北地方整備局	118.5	0.5 0.4	9.3 7.8	19.7 16.6	46.5 39.2	34.0 28.7	5.7 4.8	0.2 0.2	2.6 2.2
関東地方整備局	161.6	0.6 0.4	8.4 5.2	19.8 12.3	56.0 34.6	66.1 40.9	8.3 5.1	2.2 1.3	0.3 0.2
北陸地方整備局	71.1	0.1 0.2	5.2 7.3	8.8 12.3	27.1 38.1	28.1 39.4	1.8 2.6	0.0 0.0	0.0 0.0
中部地方整備局	181.6	0.3 0.2	11.2 6.2	24.9 13.7	61.9 34.1	69.0 38.0	5.4 3.0	8.1 4.5	0.7 0.4
近畿地方整備局	169.7	0.7 0.4	15.0 8.8	26.5 15.6	69.3 40.8	50.7 29.9	5.6 3.3	0.0 0.0	2.0 1.2
中国地方整備局	117.2	0.3 0.3	10.2 8.7	21.0 17.9	45.6 38.9	37.1 31.7	2.5 2.2	0.4 0.4	0.0 0.0
四国地方整備局	59.9	0.6 1.0	6.7 11.2	13.9 23.1	21.2 35.4	16.2 27.1	1.2 1.9	0.0 0.0	0.2 0.3
九州地方整備局	110.5	0.9 0.9	12.2 11.0	21.4 19.4	39.1 35.4	29.4 26.6	6.1 5.5	1.3 1.2	0.0 0.0
沖縄総合事務局	23.9	0.0 0.1	1.0 4.1	1.1 4.4	8.2 34.4	11.7 48.8	2.0 8.2	0.0 0.0	0.0 0.0
日本高速道路(株)	1,458.7	1.2 0.1	165.6 11.4	159.7 11.0	523.8 35.9	500.1 34.3	88.8 6.1	19.4 1.3	0.1 0.0
首都高速道路(株)	246.4	2.2 0.9	2.6 1.1	4.1 1.7	47.7 19.4	131.1 53.2	42.6 17.3	16.0 6.5	0.0 0.0
阪神高速道路(株)	201.8	0.0 0.0	0.3 0.1	0.6 0.3	11.5 5.7	118.7 58.8	39.3 19.5	31.4 15.6	0.0 0.0
本州四国連絡高速道路(株)	63.1	0.0 0.0	1.8 2.9	4.6 7.3	12.8 20.3	13.2 21.0	8.6 13.6	22.0 34.9	0.0 0.0
合計	3,173.5	8.2 0.3	261.1 8.2	358.2 11.3	1,051.9 33.1	1,147.0 36.1	236.2 7.4	104.9 3.3	6.0 0.2

出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

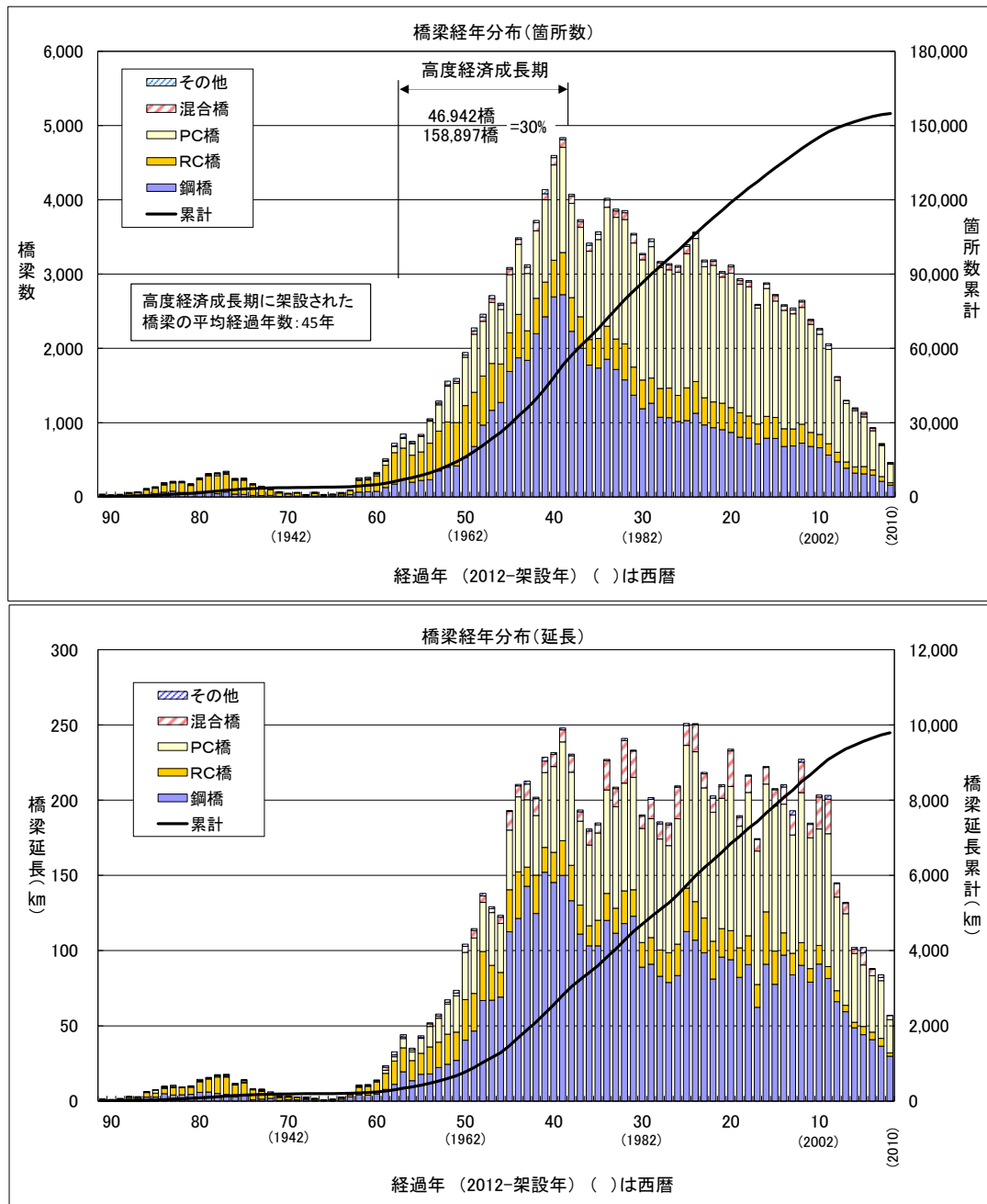
3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

5. 最大支間長の項目が空白または0の場合は、最大支間長を不明として取り扱う。

(8) 橋梁（供用中）の経年分布

① 橋梁（供用中）の経年分布（全種別）



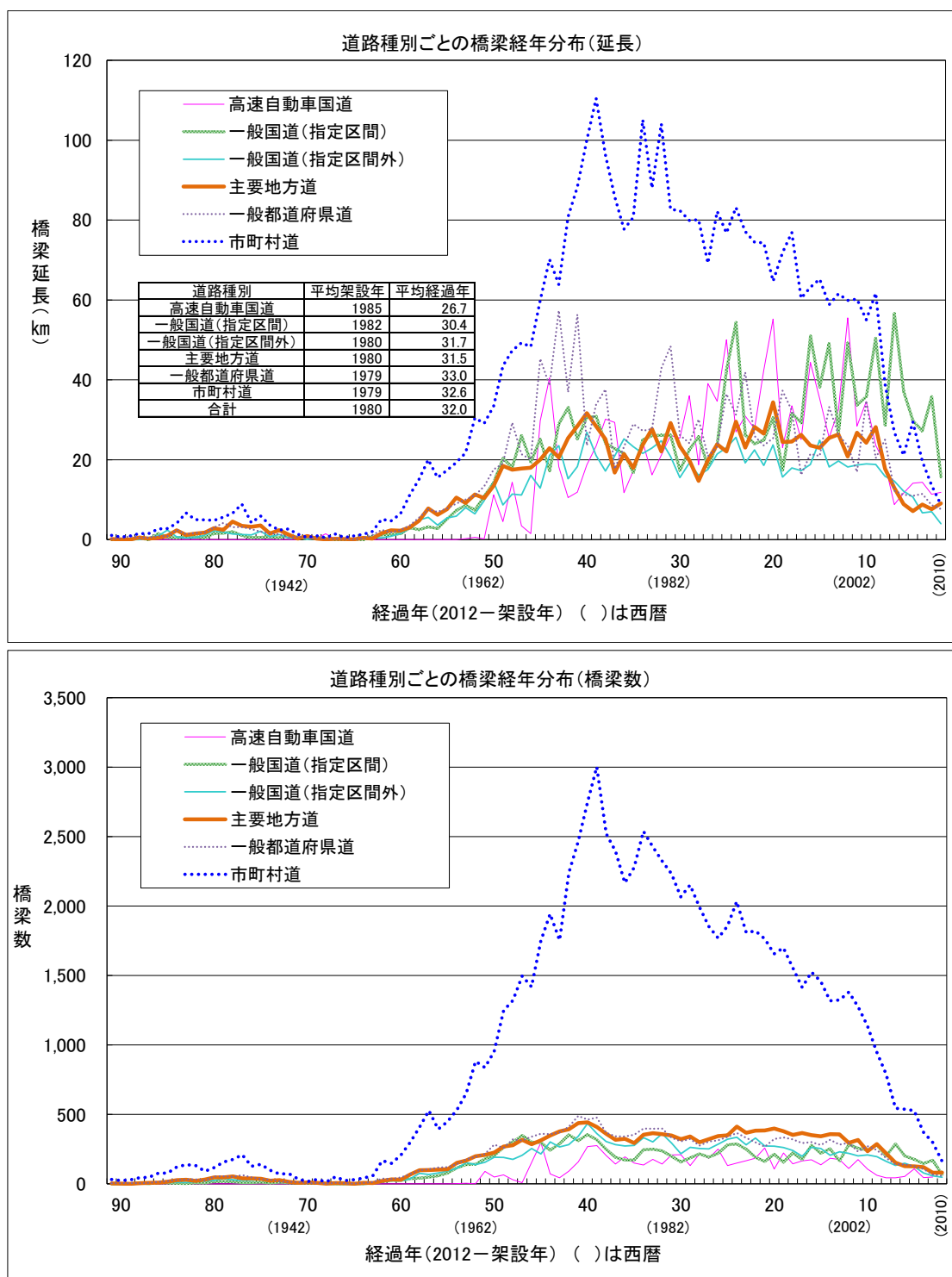
出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23. 4. 1時点）」

- (注) 1. 橋梁は15m以上のH23. 4. 1時点供用中の道路橋を対象。
2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。
3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し市区町村ごとに1橋として取り扱う。
4. 建設年が1920年以前の橋梁はグラフのうち「橋梁延長・橋梁数（棒グラフ）」からは除外（延長5km、173箇所）（但し、「橋梁延長累計・橋梁数累計」には計上）。
5. 建設年が不明の橋梁はグラフからは除外（延長139km、3,978箇所）。
6. 建設年が2011年の橋梁はグラフからは除外（延長7km、52箇所、データがH23. 4. 1時点のデータであり、2011年の情報が不完全であるため）。
7. 高度経済成長期：1955年～1973年

橋梁数	鋼橋	RC橋	PC橋	混合橋	その他	計
1920以前	27	43	10	3	90	173
1921	10	15	1	0	14	40
1922	3	15	1	2	9	30
1923	11	12	0	3	10	36
1924	16	28	4	5	8	61
1925	24	32	3	6	4	69
1926	34	59	4	6	12	115
1927	46	71	12	1	8	138
1928	64	98	8	10	13	193
1929	77	111	10	3	11	212
1930	60	131	10	5	5	211
1931	50	104	8	9	5	176
1932	74	156	12	4	12	258
1933	67	218	15	3	13	316
1934	44	243	24	9	4	324
1935	67	237	17	9	15	345
1936	39	187	11	5	7	249
1937	34	192	13	6	10	255
1938	21	140	8	1	8	178
1939	19	104	9	4	9	145
1940	21	76	8	2	10	117
1941	7	46	10	4	3	70
1942	9	33	2	2	2	48
1943	12	41	3	1	3	60
1944	8	13	6	3	4	34
1945	13	35	5	1	13	67
1946	6	18	2	0	7	33
1947	8	18	6	1	6	39
1948	15	27	6	2	10	60
1949	32	50	6	0	8	96
1950	67	157	9	5	19	257
1951	70	159	16	3	17	265
1952	75	210	25	6	14	330
1953	128	298	53	12	21	512
1954	174	422	81	9	36	722
1955	235	423	130	13	46	847
1956	198	364	154	13	20	749
1957	222	385	209	6	21	843
1958	232	491	295	17	19	1,054
1959	351	536	352	26	27	1,282
1960	401	609	480	20	49	1,559
1961	419	582	529	26	41	1,597
1962	531	700	649	31	34	1,945
1963	681	727	782	45	41	2,276
1964	968	659	738	56	40	2,451
1965	1,165	632	820	54	40	2,711
1966	1,271	519	733	59	25	2,607
1967	1,690	521	783	73	23	3,090
1968	1,873	586	942	66	23	3,490
1969	1,840	397	770	87	32	3,126
1970	2,198	475	910	109	30	3,722
1971	2,427	465	1,107	82	56	4,137
1972	2,693	494	1,282	98	31	4,598
1973	2,723	568	1,417	103	27	4,838
1974	2,230	454	1,270	96	25	4,075
1975	2,003	422	1,207	76	24	3,732
1976	1,775	345	1,187	61	31	3,419
1977	1,737	397	1,330	72	31	3,567
1978	1,853	445	1,601	98	23	4,020
1979	1,716	411	1,638	86	24	3,875
1980	1,577	484	1,674	90	30	3,855
1981	1,370	378	1,670	111	19	3,548
1982	1,187	387	1,619	67	18	3,278
1983	1,262	340	1,766	73	34	3,475
1984	1,074	388	1,625	67	15	3,169
1985	1,067	398	1,592	65	18	3,140
1986	1,016	351	1,657	69	23	3,116
1987	1,029	440	1,806	97	23	3,395
1988	1,127	428	1,927	72	14	3,566
1989	969	366	1,765	67	22	3,149
1990	932	347	1,839	54	19	3,191
1991	905	356	1,699	56	18	3,034
1992	869	334	1,810	87	21	3,121
1993	806	329	1,727	51	23	2,936
1994	794	295	1,740	63	20	2,912
1995	713	270	1,558	40	12	2,593
1996	791	295	1,720	59	17	2,882
1997	789	281	1,567	73	16	2,726
1998	680	237	1,596	57	18	2,568
1999	688	228	1,549	51	28	2,544
2000	724	256	1,572	72	24	2,648
2001	680	190	1,492	56	13	2,381
2002	662	190	1,347	62	18	2,289
2003	564	152	1,270	53	23	2,062
2004	474	127	967	46	6	1,620
2005	388	84	788	35	7	1,302
2006	322	84	756	23	15	1,200
2007	312	98	667	39	22	1,138
2008	294	68	530	30	11	933
2009	210	65	417	14	13	719
2010	160	32	250	17	4	463
2011	16	6	27	3	0	52
不明	1,117	1,145	1,483	84	149	3,978
						158,897

橋梁延長(km)	鋼橋	RC橋	PC橋	混合橋	その他	計
1920以前	1.29	1.27	0.51	0.08	2.35	5.49
1921	0.49	0.45	0.03	0.00	0.52	1.49
1922	0.27	0.48	0.03	0.03	0.28	1.08
1923	1.00	0.36	0.00	0.05	0.37	1.78
1924	1.26	1.22	0.15	0.20	0.18	3.01
1925	1.61	0.93	0.09	0.12	0.10	2.84
1926	2.65	3.03	0.16	0.35	0.23	6.43
1927	2.60	2.76	1.96	0.02	0.25	7.59
1928	4.98	3.45	0.40	0.74	0.36	9.92
1929	4.11	4.88	0.30	0.44	0.80	10.52
1930	4.20	4.61	0.25	0.19	0.15	9.40
1931	4.49	4.69	0.24	0.39	0.30	10.11
1932	5.75	7.12	0.36	0.46	0.73	14.42
1933	6.09	8.59	0.56	0.14	0.37	15.75
1934	5.07	10.88	0.79	0.64	0.19	17.57
1935	4.45	11.52	0.54	0.69	0.60	17.80
1936	2.70	7.92	0.29	0.66	0.19	11.77
1937	3.80	8.46	0.81	1.01	0.27	14.15
1938	0.94	6.50	0.22	0.27	0.27	8.19
1939	1.32	5.05	0.59	0.72	0.22	7.90
1940	1.75	3.01	0.43	0.09	0.83	6.11
1941	0.50	1.90	0.29	0.63	0.07	3.38
1942	0.89	1.68	0.09	0.64	0.06	3.36
1943	0.86	1.64	0.08	0.07	0.07	2.72
1944	1.17	0.41	0.44	0.60	0.16	2.79
1945	0.37	0.88	0.10	0.02	0.54	1.90
1946	0.21	0.49	0.03	0.00	0.15	0.88
1947	0.26	0.55	0.18	0.02	0.35	1.35
1948	1.31	0.90	0.16	0.03	0.33	2.74
1949	2.89	1.33	0.36	0.00	0.23	4.81
1950	4.17	4.99	0.31	0.60	0.70	10.77
1951	4.00	5.73	0.52	0.18	0.52	10.96
1952	4.65	8.05	0.73	0.20	0.42	14.05
1953	7.69	10.77	2.04	1.95	1.10	23.54
1954	11.18	15.43	2.83	1.25	2.06	32.75
1955	19.52	15.91	6.18	1.12	1.45	44.18
1956	13.52	13.40	5.76	1.37	1.13	35.18
1957	17.86	13.88	9.99	0.46	1.23	43.41
1958	18.01	18.03	13.60	1.69	0.66	51.99
1959	22.26	16.90	15.93	1.56	1.16	57.82
1960	24.46	20.01	19.99	1.30	1.59	67.35
1961	26.37	18.87	24.10	1.89	1.79	73.63
1962	40.44	26.99	31.43	4.04	1.41	104.32
1963	46.52	24.97	36.96	4.94	2.16	114.64
1964	66.78	32.69	32.57	4.36	1.60	137.98
1965	67.08	23.17	35.00	2.60	1.29	129.13
1966	69.15	16.28	32.68	4.15	1.16	123.44
1967	112.57	27.83	39.73	12.33	0.64	193.09
1968	121.45	30.87	49.84	7.34	0.97	210.47
1969	142.72	12.80	44.72	10.41	1.98	212.63
1970	124.71	25.50	39.64	11.16	1.01	202.01
1971	152.14	16.43	49.77	7.71	2.50	228.54
1972	145.34	20.01	56.96	8.23	0.99	231.52
1973	150.01	23.11	65.59	8.03	1.23	247.97
1974	133.22	23.52	61.80	11.03	1.03	230.59
1975	111.00	19.32	55.73	6.26	1.16	193.47
1976	103.21	13.35	53.81	9.41	1.31	180.88
1977	103.25	16.99	57.91	5.48	1.22	184.85
1978	120.07	17.98	68.83	19.30	0.92	227.10
1979	111.55	16.66	67.45	12.04	0.94	208.64
1980	118.07	21.63	71.58	28.32	1.42	241.02
1981	122.92	17.53	74.78	17.43	0.60	233.26
1982	89.02	16.37	75.77	8.16	0.91	190.24
1983	90.99	17.65	78.95	12.86	1.22	201.67
1984	82.91	17.48	73.80	10.05	1.29	185.53
1985	78.86	19.80	71.15	13.89	1.18	184.87
1986	83.42	20.83	83.45	20.92	0.91	209.52
1987	112.69	28.91	94.83	13.22	1.28	250.93
1988	106.95	25.64	99.59	18.06	0.61	250.85
1989	98.59	23.08	86.53	9.29	0.98	218.48
1990	81.17	25.13	85.78	9.28	1.47	202.83
1991	95.69	18.91	86.68	7.82	1.23	210.33
1992	94.05	19.22	95.82	23.70	1.12	233.91
1993	82.26	19.60	80.76	5.97	1.14	189.74
1994	90.67	19.28	95.23	10.81	0.82	216.79
1995	62.38	15.09	88.65	7.82	0.53	174.47
1996	91.01	34.71	85.03	10.96	0.58	222.30
1997	77.64	22.06	96.47	10.76	0.70	207.63
1998	97.01	14.78	85.62	11.32	1.48	210.20
1999	83.86	14.38	78.63	13.34	2.79	193.00
2000	90.21	15.07	99.77	20.15	1.99	227.19
2001	79.09	8.90	87.02	8.83	0.96	184.80
2002	91.07	12.41	77.36	21.23	1.37	203.46
2003	81.53	7.84	88.29	22.98	2.58	203.22
2004	66.13	7.30	62.23	8.79	0.67	145.10
2005	59.36	4.30	60.92	6.81	0.71	132.10
2006	48.69	3.67	45.76	2.82	1.16	102.09
2007	44.08	5.45	40.92	8.13	3.59	102.17
2008	40.81	5.03	37.48	4.39	0.39	88.10
2009	36.43	5.24	38.43	1.96	1.86	83.92
2010	29.83	2.15	22.15	2.79	0.12	57.04
2011	2.78	0.53	2.65	0.57	0.00	6.53
不明	47.42	31.07	51.52	4.32	4.40	138.73
				9.936		

② 橋梁（供用中）の経年分布（道路種別別）



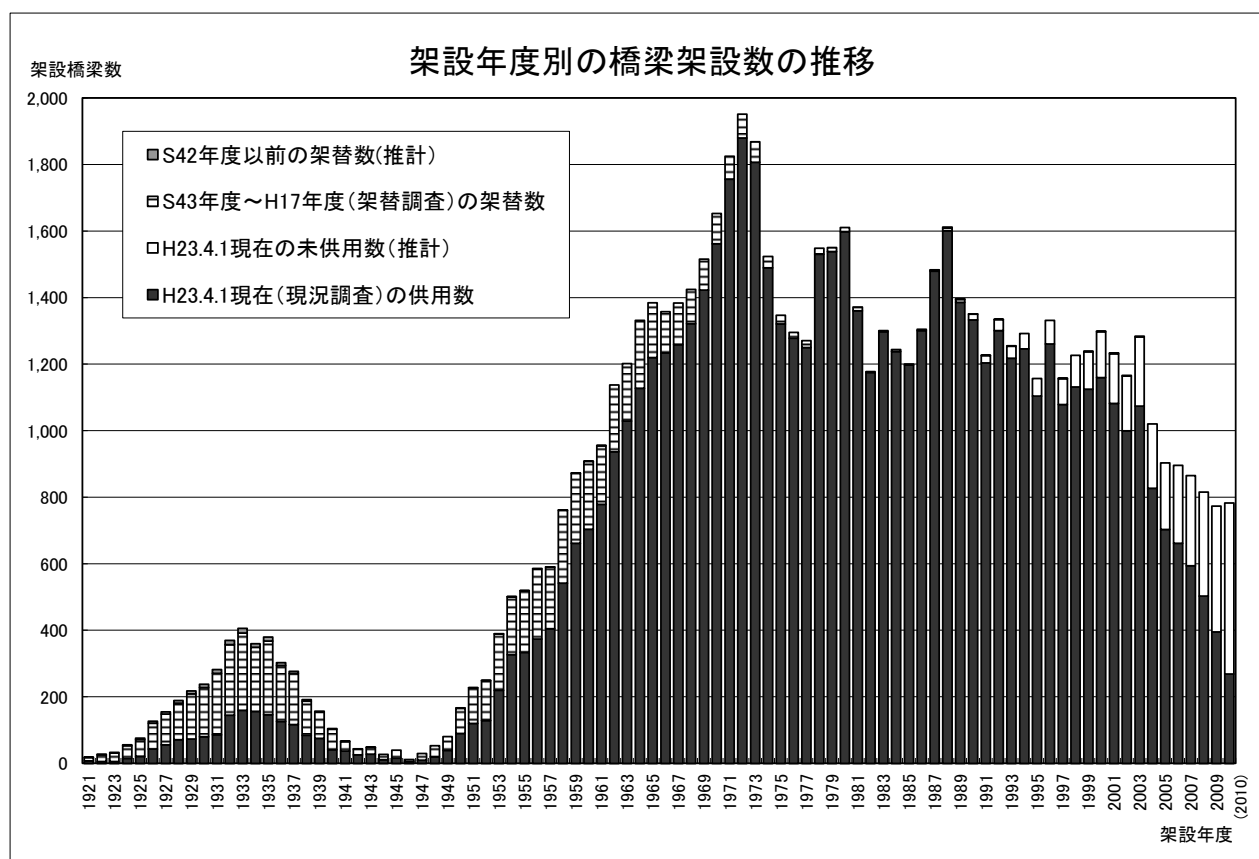
出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

- (注) 1. 橋梁は15m以上のH23.4.1時点供用中の道路橋を対象。
2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。
3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。
4. 建設年が1920年以前の橋梁はグラフからは除外（延長5km、173箇所）。
5. 建設年が不明の橋梁はグラフからは除外（延長139km、3,978箇所）。
6. 建設年が2011年の橋梁はグラフからは除外（延長7km、52箇所、データがH23.4.1時点のデータであり、2011年の情報が不完全であるため）。

橋梁の経年分布

架設年	全種別		高速自動車国道		一般国道 (指定区間)		一般国道 (指定区間外)		主要地方道		一般都道府県道		市町村道	
	延長(m)	箇所数	延長(m)	箇所数	延長(m)	箇所数	延長(m)	箇所数	延長(m)	箇所数	延長(m)	箇所数	延長(m)	箇所数
1920以前	5,494	173	0	0	88	3	299	9	460	9	301	8	4,346	144
1921	1,494	40	0	0	0	0	16	1	149	3	244	4	1,085	32
1922	1,082	30	0	0	54	1	0	0	52	2	321	4	655	23
1923	1,779	36	0	0	0	0	21	1	0	0	843	6	915	29
1924	3,007	61	0	0	407	6	0	0	566	5	541	5	1,493	45
1925	2,841	69	0	0	33	1	548	7	235	7	489	7	1,536	47
1926	6,425	115	0	0	1,472	10	919	5	433	9	919	14	2,682	77
1927	7,586	138	0	0	576	7	2,376	17	977	16	870	20	2,787	78
1928	9,924	193	0	0	405	4	667	12	2,333	27	2,455	28	4,064	122
1929	10,520	212	0	0	849	3	391	10	1,187	30	1,371	31	6,722	138
1930	9,399	211	0	0	686	8	516	15	1,511	22	1,683	33	5,003	133
1931	10,112	176	0	0	455	7	1,134	21	1,737	31	1,819	26	4,967	91
1932	14,418	258	0	0	1,501	16	2,227	26	2,857	46	3,027	53	4,806	117
1933	15,746	316	0	0	1,594	18	1,889	38	2,433	47	4,206	55	5,624	158
1934	17,568	324	0	0	1,939	15	1,410	30	4,511	53	3,124	51	6,584	175
1935	17,799	345	0	0	1,017	9	1,264	25	3,444	39	3,174	63	8,900	209
1936	11,766	249	0	0	476	9	1,189	27	3,198	39	2,651	47	4,252	127
1937	14,148	255	0	0	561	12	2,086	31	3,552	37	1,999	34	5,950	141
1938	8,185	178	0	0	681	6	728	22	1,522	23	1,583	30	3,671	97
1939	7,901	145	0	0	424	12	1,285	17	2,411	27	1,386	18	2,395	71
1940	6,110	117	0	0	1,214	8	412	6	1,258	15	559	14	2,667	74
1941	3,384	70	0	0	566	9	355	6	276	7	806	13	1,381	35
1942	3,363	48	1,249	5	199	5	111	5	882	10	365	6	557	17
1943	2,723	60	348	2	587	8	162	5	238	7	425	6	963	32
1944	2,785	34	1,474	10	248	3	315	3	63	2	183	2	502	14
1945	1,904	67	0	0	0	0	18	1	222	6	260	9	1,404	51
1946	881	33	0	0	0	0	27	1	152	5	168	3	534	24
1947	1,350	39	0	0	104	2	152	4	81	1	79	2	934	30
1948	2,737	60	0	0	0	0	657	5	472	7	288	7	1,320	41
1949	4,807	96	0	0	854	8	477	9	259	6	1,146	13	2,071	60
1950	10,773	257	0	0	1,172	16	457	14	1,589	22	2,432	38	5,123	167
1951	10,961	265	0	0	1,268	25	838	25	2,356	33	1,834	35	4,665	147
1952	14,049	330	0	0	1,444	25	1,497	23	2,265	30	2,374	46	6,469	206
1953	23,539	512	0	0	2,919	37	2,855	37	3,081	68	3,533	70	11,151	300
1954	32,752	722	0	0	2,474	41	4,930	76	4,735	98	5,500	98	15,113	409
1955	44,177	847	0	0	3,162	49	5,569	67	7,842	99	7,578	105	20,026	527
1956	35,179	749	0	0	2,798	58	3,642	78	6,236	102	6,960	118	15,543	393
1957	43,405	843	0	0	5,170	78	5,442	92	7,610	105	7,812	120	17,371	448
1958	51,989	1,054	0	0	7,306	115	5,855	112	10,520	151	9,019	143	19,289	533
1959	57,815	1,292	257	2	8,597	140	8,002	153	9,157	168	10,066	177	21,736	652
1960	67,351	1,559	603	5	7,403	141	6,467	139	11,331	198	11,090	194	30,457	882
1961	73,630	1,597	183	1	10,876	180	9,734	155	10,384	209	13,340	215	29,113	837
1962	104,316	1,945	11,213	90	14,172	203	14,461	192	13,473	225	17,588	283	33,409	952
1963	114,637	2,276	4,541	49	20,300	262	8,705	190	18,497	268	19,077	259	43,517	1,248
1964	137,983	2,461	14,361	64	18,110	302	11,390	176	17,513	278	29,289	320	47,320	1,321
1965	129,133	2,711	3,468	29	26,000	349	11,169	206	17,828	318	21,381	312	49,287	1,497
1966	123,438	2,607	1,519	9	19,428	300	16,098	255	18,004	285	20,094	340	48,295	1,418
1967	193,091	3,090	29,774	154	25,134	298	12,887	216	20,050	313	45,304	361	59,942	1,748
1968	210,465	3,490	40,507	296	17,206	243	21,100	302	22,919	348	38,579	358	70,154	1,943
1969	212,627	3,126	18,236	72	29,025	289	23,514	265	20,588	377	57,374	370	63,890	1,753
1970	202,011	3,722	10,526	43	33,055	353	15,256	282	25,416	393	36,910	411	80,848	2,240
1971	228,540	4,137	11,913	91	25,226	311	18,299	343	28,446	438	56,359	489	88,297	2,465
1972	231,523	4,598	18,742	158	30,589	355	26,878	435	31,665	443	23,595	462	100,054	2,745
1973	247,967	4,838	23,445	269	30,784	318	21,070	362	28,357	410	33,839	477	110,472	3,002
1974	230,587	4,075	30,171	275	24,101	248	17,198	305	25,166	360	37,616	367	96,335	2,520
1975	193,469	3,732	29,353	204	22,765	191	20,961	282	16,771	317	17,717	343	85,902	2,395
1976	180,883	3,419	11,742	143	21,486	172	25,211	272	21,460	324	23,248	341	77,736	2,167
1977	184,847	3,567	17,239	194	16,778	171	23,267	277	17,959	294	28,973	353	80,631	2,278
1978	227,098	4,020	24,508	150	24,921	246	21,592	333	23,704	354	27,258	398	105,115	2,539
1979	208,640	3,875	16,214	136	26,039	250	22,958	302	27,677	365	27,716	397	88,036	2,425
1980	241,018	3,855	21,130	177	26,089	237	24,719	360	22,084	358	42,874	399	104,122	2,324
1981	233,263	3,548	26,035	143	26,081	200	20,815	294	29,198	348	48,457	331	82,677	2,232
1982	190,243	3,278	25,414	209	17,345	158	15,527	217	23,405	322	26,185	306	82,367	2,066
1983	201,671	3,475	36,014	210	22,501	187	19,195	263	19,889	341	24,169	323	79,903	2,151
1984	185,534	3,169	18,725	132	25,742	216	16,120	255	14,713	299	30,144	276	80,090	1,991
1985	184,872	3,140	39,115	215	18,190	193	17,576	252	19,902	322	20,912	305	69,177	1,853
1986	209,520	3,116	34,630	185	24,074	220	21,464	285	23,854	344	23,286	313	82,212	1,769
1987	250,926	3,395	50,058	251	42,469	280	23,054	321	22,074	350	36,484	338	76,787	1,855
1988	250,854	3,566	26,948	132	54,307	288	25,633	335	29,519	412	31,264	366	83,183	2,033
1989	218,479	3,189	30,954	150	26,205	250	19,234	281	23,026	367	41,925	332	77,135	1,809
1990	202,832	3,191	27,772	167	23,942	191	22,453	330	28,229	383	25,934	299	74,502	1,821
1991	210,326	3,034	42,460	185	24,939	162	18,564	272	26,517	384	23,576	267	74,270	1,764
1992	233,905	3,121	55,253	259	30,478	214	23,698	271	34,368	398	25,436	323	64,672	1,656
1993	189,741	2,936	23,024	106	17,407	156	15,692	262	24,450	379	37,302	334	71,866	1,699
1994	216,794	2,912	33,531	222	31,606	223	17,928	241	24,537	352	32,307	320	76,885	1,554
1995	174,474	2,593	25,069	144	29,261	176	17,286	199	26,245	366	16,208	293	60,405	1,415
1996	222,299	2,882	44,391	165	50,902	277	18,807	263	23,555	351	21,465	301	63,179	1,525
1997	207,625	2,726	35,318	173	38,230	220	24,865	255	23,002	342	20,980	279	65,230	1,457
1998	210,204	2,588	25,494	137	49,027	252	18,174	205	25,452	358	33,221	318	58,836	1,318
1999	193,000	2,544	32,506	184	26,717	166	19,679	231	26,343	357	26,228	283	61,527	1,323
2000	227,185	2,648	55,535	175	49,198	283	18,181	219	20,819	295	23,550	295	59,902	1,381
2001	184,797	2,391	28,433	111	33,713	256	18,699	201	26,789	316	16,927	232	60,236	1,275
2002	203,455	2,269	34,585	175	35,815	242	18,977	208	24,259	235	34,764	271	55,055	1,138
2003	203,223	2,062	23,646	107	50,411	280	18,819	196	28,189	287	20,443	243	61,715	949
2004	145,104	1,620	18,922	62	28,670	200	15,858	162	17,755	219	25,025	186	38,874	791
2005	132,104	1,302	8,780	44	56,571	287	14,678	133	12,953	152	12,221	142	26,901	544
2006	102,086	1,200	11,637	44	47,033	201</								

(9) 橋梁（架設数：推計値）の経年分布



○各橋梁数の集計方法

1. 未供用橋梁数の推計

推計方法：毎年の累計供用中橋梁数の前年に対する平均的な伸率を用いて推計

出典：国総研資料第444号、平成20年4月、「橋梁の架替に関する調査結果（Ⅳ）」

付録 橋梁架設数の推計

2. 架替済橋梁数

①調査結果（S43年度以降の架替済橋梁数）

出典：土研資料第2723号、平成元年1月、「橋梁の架替に関する調査結果（Ⅰ）」

土研資料第2864号、平成2年3月、「橋梁の架替に関する調査結果（Ⅱ）」

土研資料第3512号、平成9年10月、「橋梁の架替に関する調査結果（Ⅲ）」

国総研資料第444号、平成20年4月、「橋梁の架替に関する調査結果（Ⅳ）」

②推計値（S42年度以前の架替済橋梁数）

推計方法：S43年度以降の（H18.4.1時点の供用中橋梁数＋未供用橋梁数）と架替調査結果をもとに推計

出典：国総研資料第444号、平成20年4月、「橋梁の架替に関する調査結果（Ⅳ）」

付録 橋梁架設数の推計

3. 供用中橋梁数

出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第5号様式 橋梁（H23.4.1時点）」

（注）1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合にはそれぞれを1橋として集計。

3. 対象は一般国道、都道府県の鋼橋、コンクリート橋、PC橋、鋼とRC又はPCとの混合橋（道路公社、高速道路株式会社が管理する橋梁は除く）とする。

4. 建設年が1920年以前または不明の橋梁は、グラフから除外。

架設年度別建設橋梁数

年度	H23.4.1現在 (現況調査) の供用数	H23.4.1現在 の未供用 数(推計)	S43年度～H17 年度(架替調 査)の架替数	S42年度以 前の架替数 (推計)	推計橋梁架 設数
1920	1	0	12	1	14
1921	8	0	10	1	19
1922	6	0	20	2	28
1923	6	0	25	2	33
1924	15	0	38	3	56
1925	21	0	51	4	76
1926	43	0	78	6	127
1927	56	0	92	7	155
1928	71	0	110	8	189
1929	73	0	136	9	218
1930	80	0	148	10	238
1931	86	0	185	11	282
1932	145	0	212	13	370
1933	160	0	232	14	406
1934	156	0	193	11	360
1935	146	0	222	12	380
1936	126	0	168	9	303
1937	117	0	153	7	277
1938	85	0	102	5	192
1939	75	0	79	3	157
1940	41	0	62	2	105
1941	37	0	29	1	67
1942	26	0	17	1	44
1943	28	0	20	1	49
1944	11	0	16	0	27
1945	16	0	24	0	40
1946	6	0	6	0	12
1947	10	0	20	0	30
1948	20	0	33	0	53
1949	39	0	42	0	81
1950	90	0	76	1	167
1951	120	0	107	1	228
1952	129	0	120	1	250
1953	220	0	169	1	390
1954	327	0	174	1	502
1955	334	0	185	1	520
1956	374	0	211	1	586
1957	405	0	185	1	591
1958	542	0	219	1	762
1959	662	0	210	1	873
1960	704	0	204	1	909
1961	779	0	176	1	956
1962	937	0	201	0	1,138
1963	1,029	0	173	0	1,202
1964	1,128	0	204	0	1,332
1965	1,220	0	165	0	1,385

年度	H23.4.1現在 (現況調査) の供用数	H23.4.1現在 の未供用 数(推計)	S43年度～H17 年度(架替調 査)の架替数	S42年度以 前の架替数 (推計)	推計橋梁架 設数
1966	1,234	0	124	0	1,358
1967	1,259	0	125	0	1,384
1968	1,322	0	103	0	1,425
1969	1,423	0	93	0	1,516
1970	1,562	0	91	0	1,653
1971	1,756	0	69	0	1,825
1972	1,880	0	72	0	1,952
1973	1,807	0	62	0	1,869
1974	1,490	0	34	0	1,524
1975	1,321	0	26	0	1,347
1976	1,278	0	18	0	1,296
1977	1,250	0	21	0	1,271
1978	1,531	0	18	0	1,549
1979	1,539	0	12	0	1,551
1980	1,598	0	13	0	1,611
1981	1,361	0	11	0	1,372
1982	1,175	0	3	0	1,178
1983	1,298	0	3	0	1,301
1984	1,238	0	6	0	1,244
1985	1,198	0	3	0	1,201
1986	1,301	0	4	0	1,305
1987	1,480	3	1	0	1,484
1988	1,601	8	3	0	1,612
1989	1,386	9	2	0	1,397
1990	1,333	17	1	0	1,351
1991	1,204	22	1	0	1,227
1992	1,301	33	1	0	1,335
1993	1,218	36	1	0	1,255
1994	1,246	46	0	0	1,292
1995	1,104	53	0	0	1,157
1996	1,261	71	0	0	1,332
1997	1,079	78	2	0	1,159
1998	1,132	95	0	0	1,227
1999	1,125	112	2	0	1,239
2000	1,160	138	2	0	1,300
2001	1,082	149	3	0	1,234
2002	1,000	165	2	0	1,167
2003	1,074	208	2	0	1,284
2004	827	194	0	0	1,021
2005	703	200	0	0	903
2006	662	234	0	0	896
2007	594	271	0	0	865
2008	503	313	0	0	816
2009	395	379	0	0	774
2010	269	514	0	0	783
合計	65,270	3,348	6,248	155	75,021

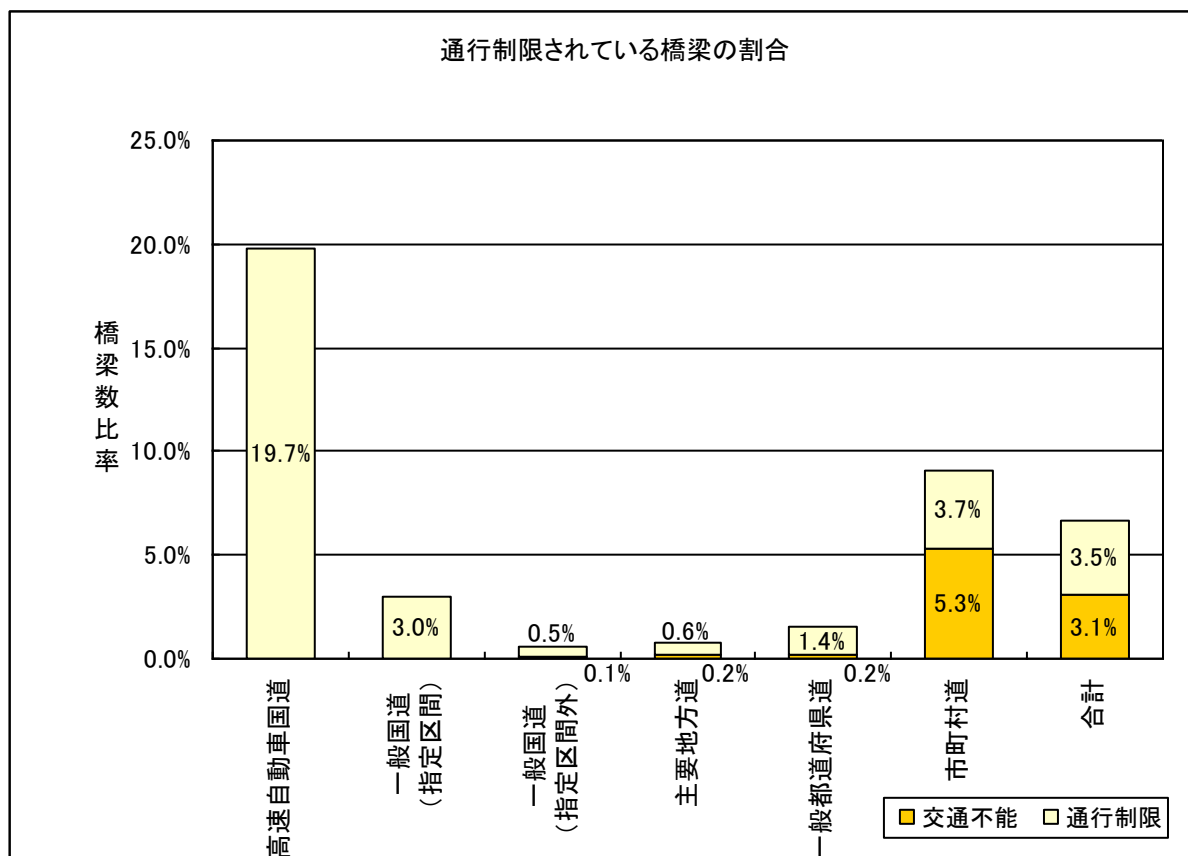
(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合にはそれぞれを1橋として集計。

3. 対象は一般国道、都道府県の鋼橋、コンクリート橋、PC橋、鋼とRC又はPCとの混合橋（道路公社、高速道路株式会社が管理する橋梁は除く）とする。

4. 建設年が1920年以前または不明の橋梁は、表から除外。

(10) 通行制限されている橋梁



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表40-2

(注) 1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

4. 通行制限は、道路法第47条※の規定により通行荷重等の制限を設けているもの。

※道路法第47条第3項

道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、トンネル、橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路について、車両でその重量又は高さが構造計算その他の計算又は試験によって安全であると認められる限度をこえるものの通行を禁止し、又は制限することができる。

通行制限されている橋梁（道路種別 別）

（単位：橋）

道路種別	橋梁数	交通不能		通行制限		安全	
		橋梁数	率	橋梁数	率	橋梁数	率
高速自動車国道	6,991	0	0.0	1,380	19.7	5,611	80.3
一般国道	26,024	15	0.1	435	1.7	25,574	98.3
指定区間	12,608	4	0.0	374	3.0	12,230	97.0
指定区間外	13,416	11	0.1	61	0.5	13,344	99.5
都道府県道	34,239	61	0.2	342	1.0	33,836	98.8
主要地方道	17,275	28	0.2	107	0.6	17,140	99.2
一般都道府県道	16,964	33	0.2	235	1.4	16,696	98.4
市町村道	91,643	4,865	5.3	3,417	3.7	83,361	91.0
一般道路計	151,906	4,941	3.3	4,194	2.8	142,771	94.0
合計	158,897	4,941	3.1	5,574	3.5	148,382	93.4

出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表40-2

（注）1. 橋梁は15m以上の道路橋対象。

2. 橋梁が1箇所において上下線等、分離して架設されている場合には1橋として集計（橋長の長い方のみを集計）。

3. 高架橋で2市区町村以上にわたって設けられている場合は、桁単位で市区町村別に区分し、市区町村ごとに1橋として取り扱う。

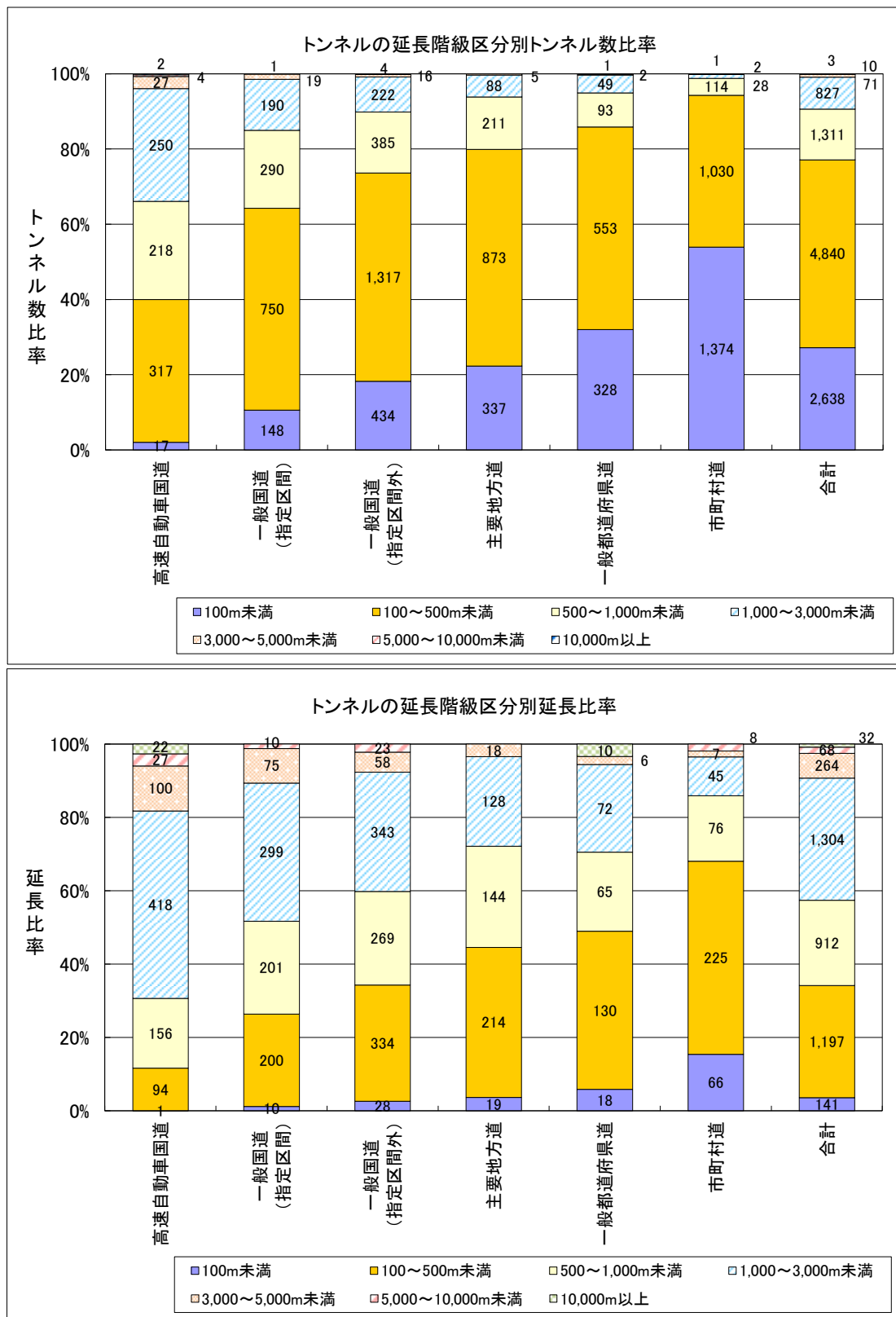
4. 通行制限は、道路法第47条※の規定により通行荷重等の制限を設けているもの。

※道路法第47条第3項

道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、トンネル、橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路について、車両でその重量又は高さが構造計算その他の計算又は試験によって安全であると認められる限度をこえるものの通行を禁止し、又は制限することができる。

(11) トンネルの延長階級区分別箇所数比率・延長比率

① トンネルの延長階級区分別箇所数比率・延長比率（道路種別別）



出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表74-1

(注) トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計（長い方のみを集計）。

トンネルの延長階級区分別トンネル数(道路種別 別)

(単位:トンネル、%)

道路種別	合計 トンネル数	100m 未満	100～500m 未満	500～ 1,000m未満	1,000～ 3,000m未満	3,000～ 5,000m未満	5,000～ 10,000m未満	10,000m 以上
		トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率
高速自動車国道	835	17 2.0	317 38.0	218 26.1	250 29.9	27 3.2	4 0.5	2 0.2
一般国道	3,776	582 15.4	2,067 54.7	675 17.9	412 10.9	35 0.9	5 0.1	0 0.0
指定区間	1,398	148 10.6	750 53.6	290 20.7	190 13.6	19 1.4	1 0.1	0 0.0
指定区間外	2,378	434 18.3	1,317 55.4	385 16.2	222 9.3	16 0.7	4 0.2	0 0.0
都道府県道	2,540	665 26.2	1,426 56.1	304 12.0	137 5.4	7 0.3	0 0.0	1 0.0
主要地方道	1,514	337 22.3	873 57.7	211 13.9	88 5.8	5 0.3	0 0.0	0 0.0
一般都道府県道	1,026	328 32.0	553 53.9	93 9.1	49 4.8	2 0.2	0 0.0	1 0.1
市町村道	2,549	1,374 53.9	1,030 40.4	114 4.5	28 1.1	2 0.1	1 0.0	0 0.0
一般道路計	8,865	2,621 29.6	4,523 51.0	1,093 12.3	577 6.5	44 0.5	6 0.1	1 0.0
合計	9,700	2,638 27.2	4,840 49.9	1,311 13.5	827 8.5	71 0.7	10 0.1	3 0.0

トンネルの延長階級区分別延長(道路種別 別)

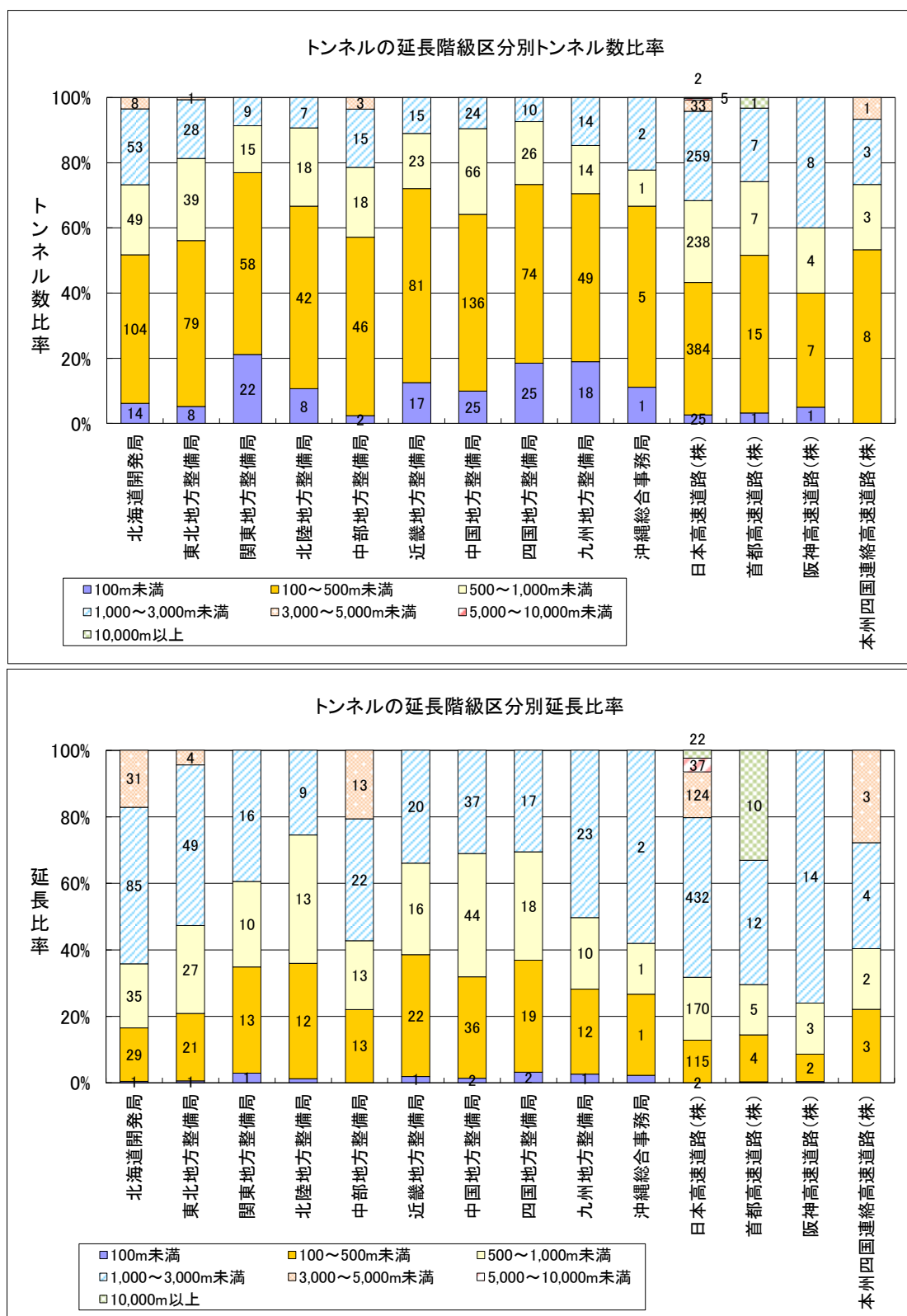
(単位:km、%)

道路種別	合計 延長	100m 未満	100～500m 未満	500～ 1,000m未満	1,000～ 3,000m未満	3,000～ 5,000m未満	5,000～ 10,000m未満	10,000m 以上
		延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率
高速自動車国道	817.7	1.1 0.1	94.3 11.5	155.6 19.0	417.7 51.1	100.1 12.2	27.2 3.3	21.8 2.7
一般国道	1849.3	37.4 2.0	534.2 28.9	470.5 25.4	641.8 34.7	132.8 7.2	32.6 1.8	0.0 0.0
指定区間	794.4	9.7 1.2	200.0 25.2	201.2 25.3	299.1 37.6	74.9 9.4	9.5 1.2	0.0 0.0
指定区間外	1054.9	27.7 2.6	334.2 31.7	269.3 25.5	342.8 32.5	57.8 5.5	23.1 2.2	0.0 0.0
都道府県道	824.3	36.8 4.5	343.9 41.7	209.2 25.4	199.7 24.2	24.4 3.0	0.0 0.0	10.2 1.2
主要地方道	523.7	19.2 3.7	214.3 40.9	144.5 27.6	127.7 24.4	17.9 3.4	0.0 0.0	0.0 0.0
一般都道府県道	300.6	17.6 5.9	129.6 43.1	64.8 21.5	71.9 23.9	6.5 2.2	0.0 0.0	10.2 3.4
市町村道	427.3	65.9 15.4	224.9 52.6	76.5 17.9	45.1 10.6	6.9 1.6	8.1 1.9	0.0 0.0
一般道路計	3100.9	140.1 4.5	1103.0 35.6	756.2 24.4	886.6 28.6	164.1 5.3	40.7 1.3	10.2 0.3
合計	3918.7	141.2 3.6	1197.3 30.6	911.8 23.3	1304.3 33.3	264.2 6.7	67.8 1.7	32.0 0.8

出典：国土交通省道路局監修「道路統計年報2012」表74-1

(注) トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計(長い方のみを集計)。

② トンネルの延長階級区分別箇所数比率・延長比率（管理機関別）



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第6号様式 トンネル（H23.4.1時点）」

（注）1. トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計（長い方のみを集計）。

2. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

トンネルの延長階級区分別トンネル数(管理機関別)

道路種別	合計 トンネル数	(単位:トンネル,%)						
		100m 未満	100～500m 未満	500～ 1,000m未満	1,000～ 3,000m未満	3,000～ 5,000m未満	5,000～ 10,000m未満	10,000m 以上
		トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率	トンネル数 比率
北海道開発局	228	14 6.1	104 45.6	49 21.5	53 23.2	8 3.5	0 0.0	0 0.0
東北地方整備局	155	8 5.2	79 51.0	39 25.2	28 18.1	1 0.6	0 0.0	0 0.0
関東地方整備局	104	22 21.2	58 55.8	15 14.4	9 8.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
北陸地方整備局	75	8 10.7	42 56.0	18 24.0	7 9.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0
中部地方整備局	84	2 2.4	46 54.8	18 21.4	15 17.9	3 3.6	0 0.0	0 0.0
近畿地方整備局	136	17 12.5	81 59.6	23 16.9	15 11.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
中国地方整備局	251	25 10.0	136 54.2	66 26.3	24 9.6	0 0.0	0 0.0	0 0.0
四国地方整備局	135	25 18.5	74 54.8	26 19.3	10 7.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0
九州地方整備局	95	18 18.9	49 51.6	14 14.7	14 14.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0
沖縄総合事務局	9	1 11.1	5 55.6	1 11.1	2 22.2	0 0.0	0 0.0	0 0.0
日本高速道路(株)	946	25 2.6	384 40.6	238 25.2	259 27.4	33 3.5	5 0.5	2 0.2
首都高速道路(株)	31	1 3.2	15 48.4	7 22.6	7 22.6	0 0.0	0 0.0	1 3.2
阪神高速道路(株)	20	1 5.0	7 35.0	4 20.0	8 40.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
本州四国連絡高速道路(株)	15	0 0.0	8 53.3	3 20.0	3 20.0	1 6.7	0 0.0	0 0.0
合計	2,284	167 7.3	1,088 47.6	521 22.8	454 19.9	46 2.0	5 0.2	3 0.1

トンネルの延長階級区分別延長(管理機関別)

道路種別	合計 延長	(単位:km,%)						
		100m 未満	100～500m 未満	500～ 1,000m未満	1,000～ 3,000m未満	3,000～ 5,000m未満	5,000～ 10,000m未満	10,000m 以上
		延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率	延長 比率
北海道開発局	180.7	0.9 0.5	29.0 16.1	34.7 19.2	85.0 47.1	31.0 17.1	0.0 0.0	0.0 0.0
東北地方整備局	101.7	0.6 0.6	20.7 20.3	26.8 26.4	49.1 48.3	4.5 4.4	0.0 0.0	0.0 0.0
関東地方整備局	39.6	1.2 3.0	12.6 31.9	10.2 25.7	15.6 39.4	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
北陸地方整備局	33.5	0.4 1.3	11.6 34.7	12.9 38.6	8.5 25.5	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
中部地方整備局	60.6	0.1 0.2	13.2 21.9	12.6 20.7	22.2 36.6	12.5 20.7	0.0 0.0	0.0 0.0
近畿地方整備局	59.5	1.1 1.9	21.8 36.6	16.4 27.5	20.2 33.9	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
中国地方整備局	118.9	1.7 1.4	36.2 30.4	44.1 37.1	36.9 31.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
四国地方整備局	55.8	1.8 3.3	18.8 33.6	18.2 32.6	17.0 30.5	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
九州地方整備局	46.0	1.2 2.6	11.8 25.6	9.9 21.5	23.2 50.3	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
沖縄総合事務局	3.7	0.1 2.3	0.9 24.4	0.6 15.3	2.1 58.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
日本高速道路(株)	900.4	1.6 0.2	114.6 12.7	170.1 18.9	431.9 48.0	123.8 13.8	36.7 4.1	21.8 2.4
首都高速道路(株)	30.9	0.1 0.3	4.4 14.2	4.7 15.1	11.5 37.3	0.0 0.0	0.0 0.0	10.2 33.1
阪神高速道路(株)	18.3	0.1 0.4	1.5 8.2	2.8 15.4	13.9 76.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
本州四国連絡高速道路(株)	11.8	0.0 0.0	2.6 22.1	2.2 18.2	3.8 31.8	3.3 27.8	0.0 0.0	0.0 0.0
合計	1,661.5	11.0 0.7	299.7 18.0	366.1 22.0	741.0 44.6	175.1 10.5	36.7 2.2	32.0 1.9

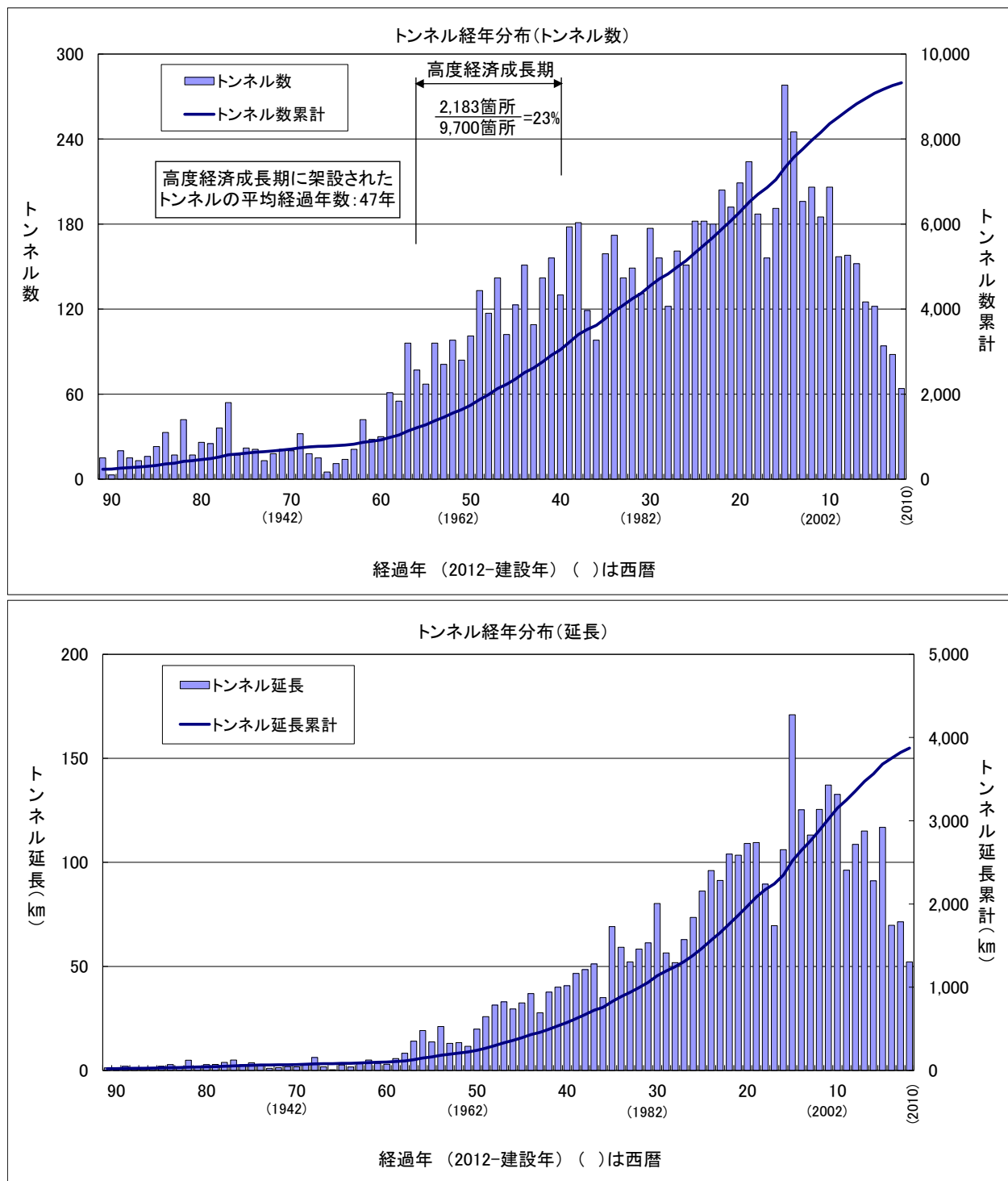
出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第6号様式 トンネル (H23. 4. 1時点)」

(注) 1. トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計(長い方のみを集計)。

2. 日本高速道路(株)の数値は、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)のそれぞれの数値を合計した値。

(12) トンネルの経年分布

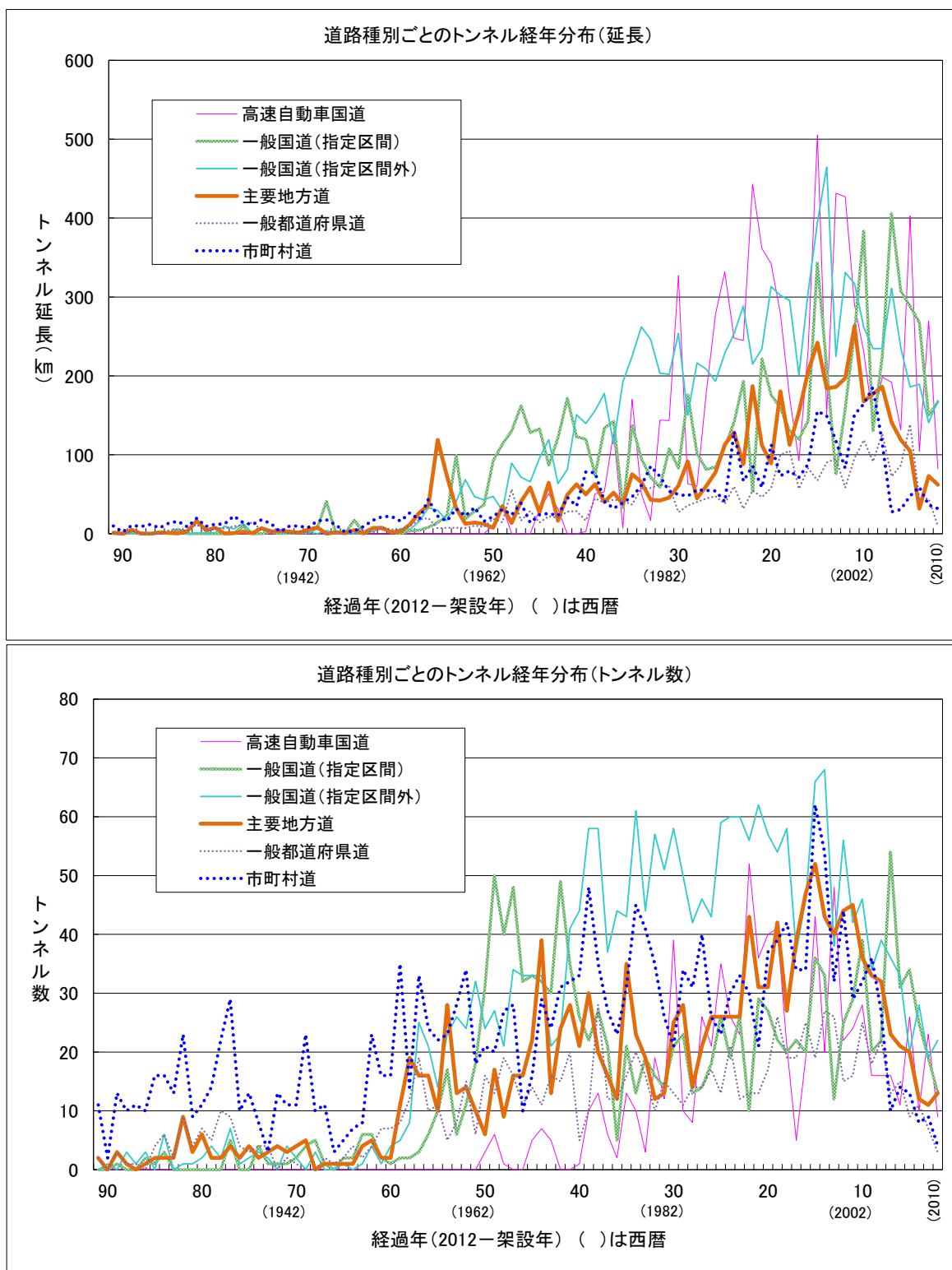
① トンネルの経年分布（全種別）



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第6号様式 トンネル (H23. 4. 1時点)」

- (注) 1. トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計（長い方のみを集計）。
 2. 建設年が不明のトンネルはグラフからは除外（延長36km、368箇所）。
 3. 建設年が1920年以前のトンネルはグラフからは除外（延長20km、219箇所）。
 4. 建設年が2011年のトンネルはグラフからは除外（延長10km、10箇所、データがH23. 4. 1時点のデータであり、2011年の情報が不完全であるため）。
 5. 高度経済成長期：1955年～1973年

② トンネルの経年分布（道路種別別）



出典：国土交通省道路局「道路施設現況調査 第6号様式 トンネル（H23. 4. 1時点）」

- （注）1. トンネルが1箇所において上下線等、分離して設けられている場合には1トンネルとして集計（長い方のみを集計）。
 2. 建設年が不明のトンネルはグラフからは除外（延長36km、368箇所）。
 3. 建設年が1920年以前のトンネルはグラフからは除外（延長20km、219箇所）。
 4. 建設年が2011年のトンネルはグラフからは除外（延長10km、10箇所、データがH23. 4. 1時点のデータであり、2011年の情報が不完全であるため）。

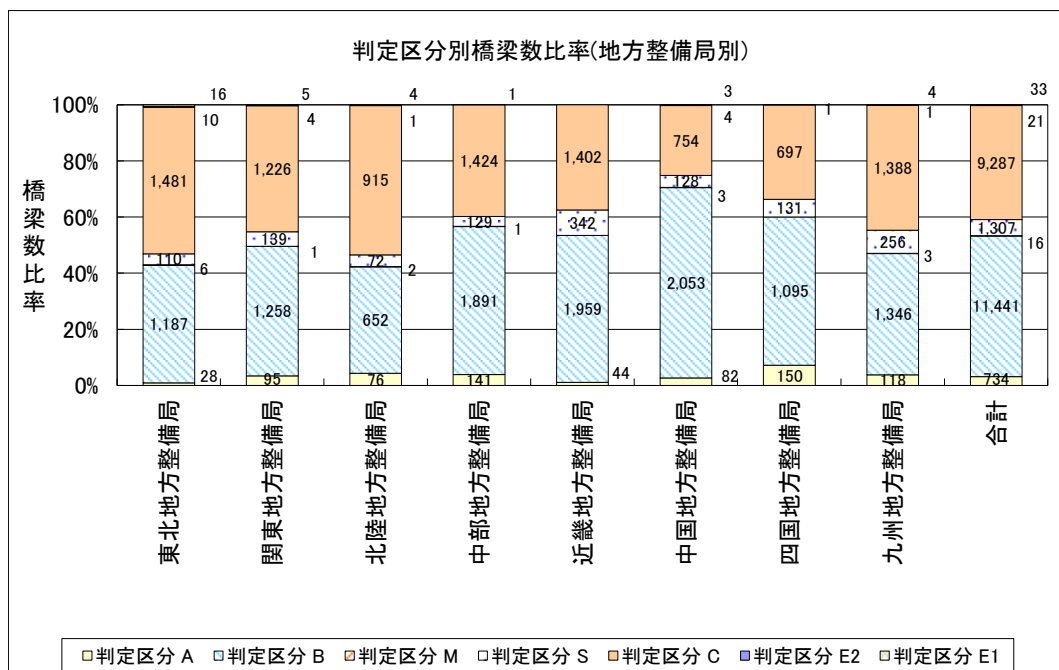
トンネルの経年分布

建設年	全種別		高速自動車国道		一般国道 (指定区間)		一般国道 (指定区間外)		主要地方道		一般都道府県道		市町村道	
	延長(m)	トンネル数	延長(m)	トンネル数	延長(m)	トンネル数	延長(m)	トンネル数	延長(m)	トンネル数	延長(m)	トンネル数	延長(m)	トンネル数
1920以前	20,741	219	0	0	0	0	1,455	9	2,078	19	3,123	28	14,085	163
1921	1,183	15	0	0	0	0	0	0	134	2	70	2	979	11
1922	396	3	0	0	0	0	180	1	0	0	0	0	216	2
1923	1,990	20	0	0	75	1	0	0	478	3	373	3	1,064	13
1924	1,124	15	0	0	0	0	182	3	11	1	15	1	916	10
1925	1,321	13	0	0	0	0	114	1	0	0	13	1	1,194	11
1926	1,328	16	0	0	215	2	191	3	169	1	0	0	753	10
1927	1,980	23	0	0	89	1	0	0	93	2	449	4	1,349	16
1928	2,833	33	0	0	565	3	163	6	40	2	497	6	1,568	16
1929	1,597	17	0	0	0	0	0	0	336	2	409	2	852	13
1930	4,878	42	0	0	0	0	124	1	1,632	9	1,167	9	1,955	23
1931	1,680	17	0	0	0	0	58	1	434	3	258	4	930	9
1932	2,809	26	0	0	0	0	132	2	753	6	717	7	1,207	11
1933	2,881	25	0	0	0	0	943	4	42	2	666	5	1,230	14
1934	3,887	36	0	0	0	0	597	2	95	2	949	10	2,246	22
1935	5,019	54	0	0	928	5	1,323	7	275	4	1,064	9	1,429	29
1936	2,696	17	0	0	0	0	41	1	59	2	1,443	4	1,153	10
1937	3,706	22	0	0	0	0	754	2	714	4	459	3	1,779	13
1938	2,601	21	0	0	262	4	448	3	276	2	313	4	1,302	8
1939	1,077	13	0	0	37	1	113	2	325	3	352	4	250	3
1940	1,323	18	0	0	69	1	0	0	283	4	0	0	971	13
1941	1,839	21	0	0	130	1	322	4	124	3	284	2	979	11
1942	1,712	20	0	0	145	2	183	2	515	4	95	1	774	11
1943	3,073	32	0	0	672	4	0	0	793	5	0	0	1,608	23
1944	6,262	18	0	0	4,089	5	407	3	0	0	0	0	1,766	10
1945	1,754	15	0	0	127	1	0	0	187	1	308	2	1,132	11
1946	343	5	0	0	0	0	0	0	104	1	17	1	222	3
1947	2,628	11	0	0	1,720	2	24	1	466	1	79	2	339	5
1948	1,690	14	0	0	196	2	0	0	40	1	548	4	906	7
1949	3,457	21	0	0	607	6	300	1	732	4	130	2	1,688	8
1950	5,013	42	0	0	619	6	680	4	754	5	795	4	2,165	23
1951	3,390	28	0	0	217	2	238	1	192	2	534	7	2,209	16
1952	3,004	30	0	0	35	1	642	4	254	2	474	7	1,599	16
1953	5,704	61	0	0	357	2	554	5	1,166	11	977	8	2,650	35
1954	8,247	55	0	0	443	2	1,571	8	2,647	19	1,790	12	1,796	14
1955	14,091	96	0	0	826	3	3,301	25	3,612	16	1,981	19	4,371	33
1956	19,207	77	0	0	1,434	6	2,963	21	11,893	16	672	10	2,245	24
1957	13,710	67	0	0	2,296	10	1,666	14	7,400	10	754	11	1,594	22
1958	21,146	96	0	0	9,917	17	4,039	23	3,272	28	749	5	3,169	23
1959	12,994	81	0	0	1,871	6	6,853	26	1,279	13	733	8	2,258	28
1960	13,350	98	0	0	2,870	11	4,702	24	1,410	14	1,027	15	3,341	34
1961	11,620	84	0	0	3,659	18	4,297	32	1,247	10	845	6	1,572	18
1962	19,887	101	1,062	3	9,247	31	4,736	24	765	6	1,886	16	2,191	21
1963	25,849	133	3,525	6	11,371	50	2,930	27	3,500	17	1,437	13	3,086	20
1964	31,436	117	40	1	13,039	40	8,984	21	1,354	9	5,638	19	2,401	27
1965	32,963	142	0	0	16,194	48	7,174	34	4,065	16	1,657	16	3,873	28
1966	29,539	102	0	0	12,820	32	6,585	33	5,866	16	2,874	11	1,394	10
1967	32,456	123	3,032	5	13,307	33	9,559	33	2,721	22	1,426	14	2,411	16
1968	36,906	151	5,057	7	8,670	32	11,917	33	6,464	39	2,225	11	2,573	29
1969	27,679	109	3,164	5	12,200	30	6,350	21	1,656	13	2,030	16	2,279	24
1970	37,623	142	0	0	17,147	49	8,132	23	4,920	24	2,819	15	4,605	31
1971	40,013	156	0	0	12,293	35	15,073	41	6,274	28	2,865	20	3,508	32
1972	40,723	130	292	1	11,956	26	13,989	44	4,988	21	1,659	5	7,839	33
1973	46,610	178	5,075	10	7,460	22	15,588	58	6,297	30	4,478	10	7,712	48
1974	48,502	181	5,306	13	13,378	27	17,782	58	4,009	20	3,921	28	4,106	35
1975	51,155	119	12,766	6	14,243	21	11,392	37	5,222	16	4,326	12	3,206	27
1976	35,033	98	702	2	3,275	5	19,216	44	3,776	12	4,139	12	3,925	23
1977	69,136	159	17,014	13	13,724	21	22,494	43	7,547	35	3,680	16	4,677	31
1978	59,163	172	5,053	10	9,492	13	26,223	61	6,529	23	5,741	20	6,125	45
1979	52,162	142	1,699	3	7,166	19	24,642	44	4,302	19	5,810	16	8,543	41
1980	58,295	149	14,386	19	5,900	16	20,343	57	4,200	12	6,203	10	7,263	35
1981	61,303	131	14,338	12	10,777	14	20,194	51	4,575	13	6,040	15	5,379	26
1982	80,198	177	32,721	39	8,297	21	25,386	58	6,081	25	2,741	13	4,972	21
1983	56,487	156	6,347	10	17,602	23	15,032	50	9,169	28	3,562	11	4,775	34
1984	51,834	122	6,017	8	10,139	13	21,640	42	4,473	14	3,999	14	5,566	31
1985	62,866	161	17,837	26	8,138	14	20,869	46	6,049	21	4,486	14	5,487	40
1986	73,529	151	27,816	21	8,476	18	19,305	43	7,780	26	4,740	17	5,412	26
1987	86,224	182	33,190	35	11,018	26	22,858	59	11,285	26	3,815	13	4,058	23
1988	96,044	182	24,805	26	14,145	19	25,329	60	12,847	26	5,993	21	12,925	30
1989	91,289	180	24,475	23	19,292	26	28,856	60	8,816	26	3,189	12	6,661	33
1990	103,949	204	44,303	52	5,384	10	21,493	56	18,706	43	5,491	13	8,572	30
1991	103,471	192	36,174	36	22,133	29	23,438	62	11,231	31	4,636	13	5,859	21
1992	109,076	209	34,235	40	17,558	27	31,318	57	8,897	31	5,778	17	11,290	37
1993	109,506	224	27,940	41	16,008	22	30,203	54	18,035	42	9,983	26	7,337	39
1994	89,520	187	17,199	21	13,058	20	29,543	58	11,266	27	10,491	19	7,963	42
1995	69,571	156	9,243	5	11,960	22	20,142	37	15,388	39	5,708	19	7,130	34
1996	106,061	191	23,408	19	14,330	20	30,652	46	20,577	47	8,295	25	8,799	34
1997	170,892	278	50,547	43	34,327	36	39,498	66	24,217	52	6,763	19	15,540	62
1998	125,236	245	15,164	20	21,273	33	46,440	68	18,401	43	9,024	27	14,934	54
1999	113,102	196	43,154	48	7,598	12	22,470	38	18,597	40	9,506	26	11,777	32
2000	125,476	206	42,714	22	15,783	25	33,100	56	19,713	44	5,858	15	8,308	44
2001	137,111	185	29,027	24	25,396	29	31,707	42	26,331	45	9,558	16	15,092	29
2002	132,630	206	23,061	28	38,324	39	26,159	46	16,775	36	11,878	25	16,433	32
2003	96,253	157	14,307	16	13,074	20	23,463	34	17,727	33	9,147	18	18,535	36
2004	108,597	158	19,859	16	22,411	22	23,483	39	18,609	32	12,672	22	11,563	27
2005	115,019	152	19,193	16	40,566	54	31,099	36	14,122	23	7,271	13	2,768	10
2006	91,147	125	13,188	11	30,786	31	23,552	33	11,908	21	8,657	15	3,056	14
2007	116,859	122	40,261	26	28,842	34	18,597	20	10,501	20	13,866	9	4,792	13
2008	69,733	94	10,442	10	26,810	25	18,946	28	3,174	12	4,434	11	5,927	8
2009	71,438	88	26,955	23	15,002	19	14,067	19	7,309	11	4,440	7	3,665	9
2010	52,140	64	8,234	9	16,650	13	16,883	22	6,210	13	983	3	3,180	4
2011	9,974	10	3,419	5	221	1	3,866	2	0	0	2,468	2	0	0
不明	35,718	368	0	0	1,716	6	2,650	8	4,131	7	5,193	24	22,028	323
合計	3,918,667	9,700	817,746	835	794,446	1,398	1,054,887	2,378	523,669	1,514	300,608	1,026	427,311	

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（地方整備局別）



出典：橋梁管理カルテ（H24.4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)または、「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。

◆国総研資料第488号、第545号、第645号、第693号からの推移

(橋)

橋梁管理カルテ	判定区分								備考
	A	B	M	S	C	E2	E1	合計	
H19.4現在	1,375	7,380	25	924	5,329	35	59	15,127	第488号
	9.1%	48.8%	0.2%	6.1%	35.2%	0.2%	0.4%	100.0%	
H20.4現在	1,250	9,267	27	1,263	6,720	44	62	18,633	第545号
	6.7%	49.7%	0.1%	6.8%	36.1%	0.2%	0.3%	100.0%	
H21.4現在	1,005	9,955	22	1,569	7,997	34	44	20,626	第645号
	4.9%	48.3%	0.1%	7.6%	38.8%	0.2%	0.2%	100.1%	
H22.4現在	913	10,390	24	1,570	8,639	21	36	21,593	第645号
	4.2%	48.1%	0.1%	7.3%	40.0%	0.1%	0.2%	100.0%	
H23.4現在	847	11,202	22	1,469	8,830	20	31	22,421	第693号
	3.8%	50.0%	0.1%	6.6%	39.4%	0.1%	0.1%	100.1%	
H24.4現在	734	11,441	16	1,307	9,287	21	33	22,839	
	3.2%	50.1%	0.1%	5.7%	40.7%	0.1%	0.1%	100.0%	

・ 最新点検が行われた橋梁は、最新点検の結果に更新。

判定区分別橋梁数比率(地方整備局別)

(橋)

管理機関別	判定区分							
	A	B	M	S	C	E2	E1	合計
東北地方整備局	28	1,187	6	110	1,481	10	16	2,838
関東地方整備局	95	1,258	1	139	1,226	4	5	2,728
北陸地方整備局	76	652	2	72	915	1	4	1,722
中部地方整備局	141	1,891	1	129	1,424		1	3,587
近畿地方整備局	44	1,959		342	1,402			3,747
中国地方整備局	82	2,053	3	128	754	4	3	3,027
四国地方整備局	150	1,095		131	697	1		2,074
九州地方整備局	118	1,346	3	256	1,388	1	4	3,116
合計	734	11,441	16	1,307	9,287	21	33	22,839

出典：橋梁管理カルテ(H24.4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)」

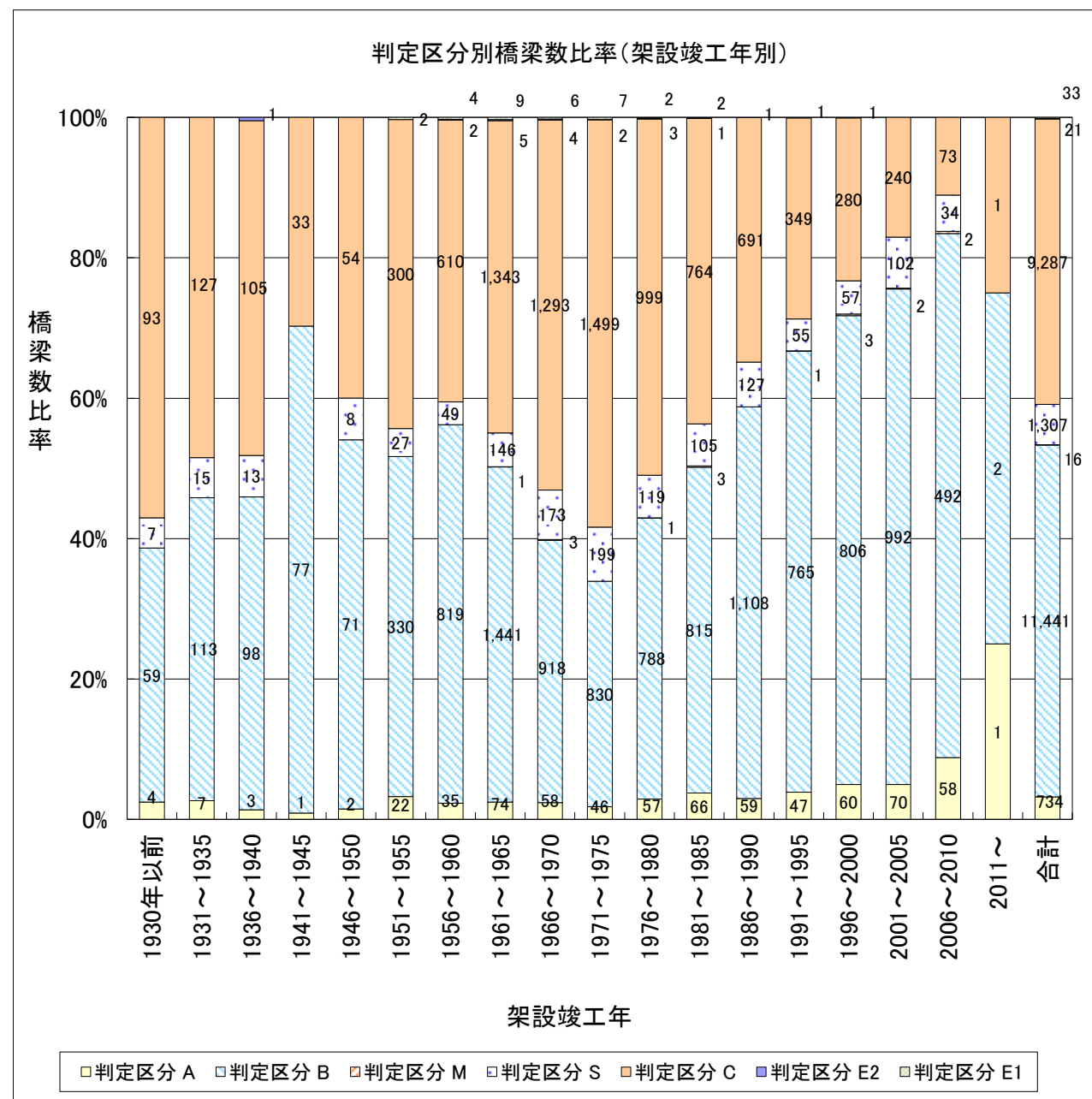
(平成16年3月、道路局国道・防災課)または、「橋梁点検要領(案)」(昭和63年7月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

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（H24.4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）または、「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。

判定区分別橋梁数比率(架設竣工年別)

(橋)

架設竣工年	判定区分							
	A	B	M	S	C	E2	E1	合計
1930年以前	4	59		7	93			163
1931～1935	7	113		15	127			262
1936～1940	3	98		13	105	1		220
1941～1945	1	77			33			111
1946～1950	2	71		8	54			135
1951～1955	22	330		27	300		2	681
1956～1960	35	819		49	610	2	4	1,519
1961～1965	74	1,441	1	146	1,343	5	9	3,019
1966～1970	58	918	3	173	1,293	4	6	2,455
1971～1975	46	830		199	1,499	2	7	2,583
1976～1980	57	788	1	119	999	3	2	1,969
1981～1985	66	815	3	105	764	1	2	1,756
1986～1990	59	1,108		127	691	1		1,986
1991～1995	47	765	1	55	349	1		1,218
1996～2000	60	806	3	57	280	1		1,207
2001～2005	70	992	2	102	240			1,406
2006～2010	58	492	2	34	73			659
2011～	1	2			1			4
不明	64	917		71	433		1	1,486
合計	734	11,441	16	1,307	9,287	21	33	22,839

出典：橋梁管理カルテ(H24.4時点)のデータ

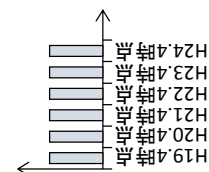
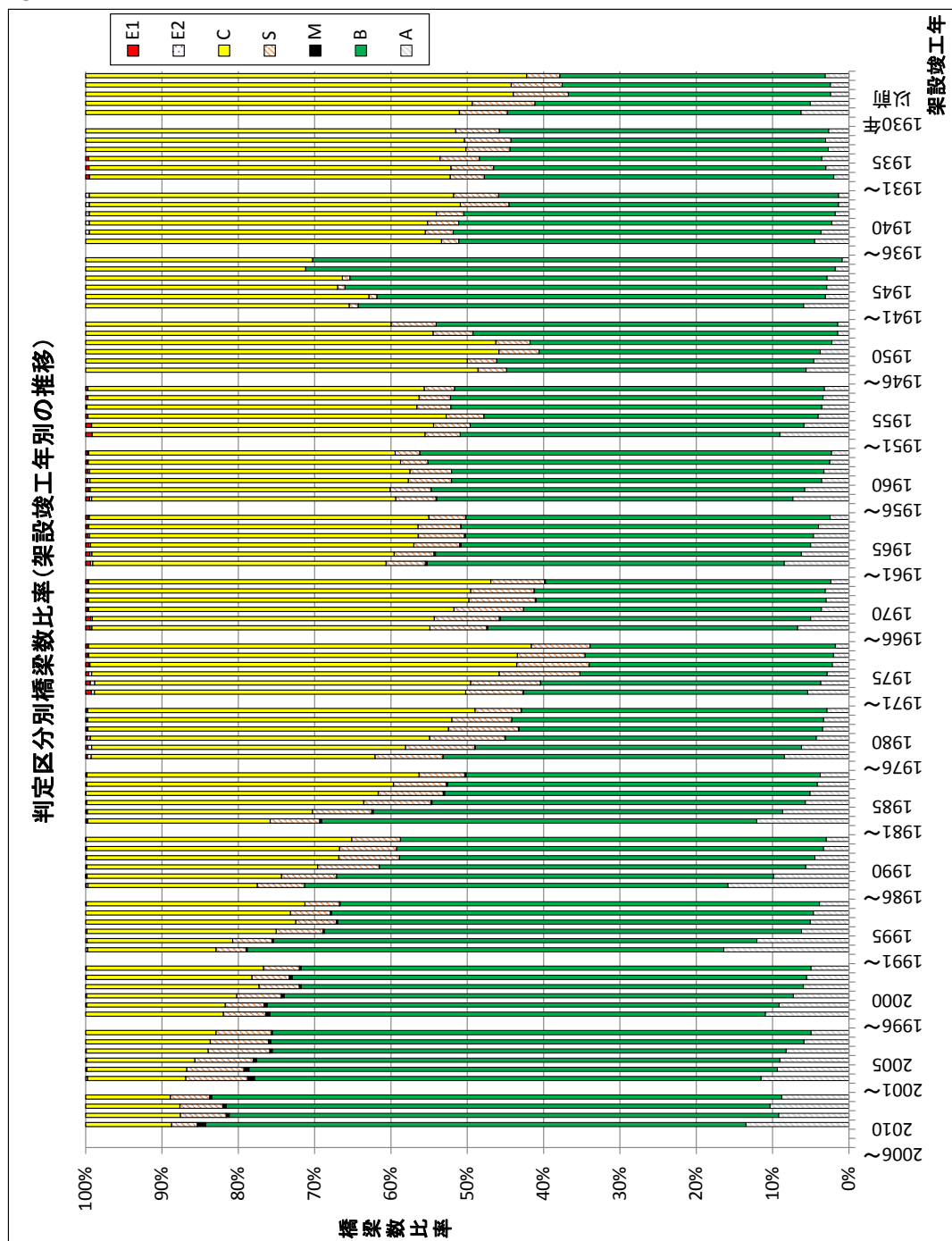
(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成16年3月、道路局国道・防災課)または、「橋梁点検要領(案)」(昭和63年7月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

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。

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：架設竣工年5年単位の各年代の対策区分の判定の推移を示す。
棒グラフは、左から、H19.4、H20.4、H21.4、H22.4、H23.4、H24.4時点における値を示す。（右図参照）

出典：橋梁管理カルテ（H19.4～H24.4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)

架設竣工年	時点	判定区分							
		A	B	M	S	C	E2	E1	合計
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
	H24.4	4	59		7	93			163
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
	H24.4	7	113		15	127			262
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
	H24.4	3	98		13	105	1		220
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
	H24.4	1	77			33			111
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
	H24.4	2	71		8	54			135
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
	H24.4	22	330		27	300		2	681
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
	H24.4	35	819		49	610	2	4	1,519
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
	H24.4	74	1,441	1	146	1,343	5	9	3,019
1966～1970	H19.4	128	770	3	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
	H24.4	58	918	3	173	1,293	4	6	2,455
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
	H24.4	46	830		199	1,499	2	7	2,583

出典：橋梁管理カルテ(H19.4～H24.4時点)のデータ

架設竣工年	時点	判定区分							
		A	B	M	S	C	E2	E1	合計
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
	H24.4	57	788	1	119	999	3	2	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
	H24.4	66	815	3	105	764	1	2	1,756
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
	H24.4	59	1,108		127	691	1		1,986
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
	H24.4	47	765	1	55	349	1		1,218
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
	H24.4	60	806	3	57	280	1		1,207
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
	H24.4	70	992	2	102	240			1,406
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
	H24.4	58	492	2	34	73			659
2011～	H19.4								
	H20.4								
	H21.4								
	H22.4								
	H23.4								
	H24.4	1	2	0	0	1	0	0	4
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
	H24.4	64	917	0	71	433	0	1	1,486
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
	H24.4	734	11,441	16	1,307	9,287	21	33	22,839

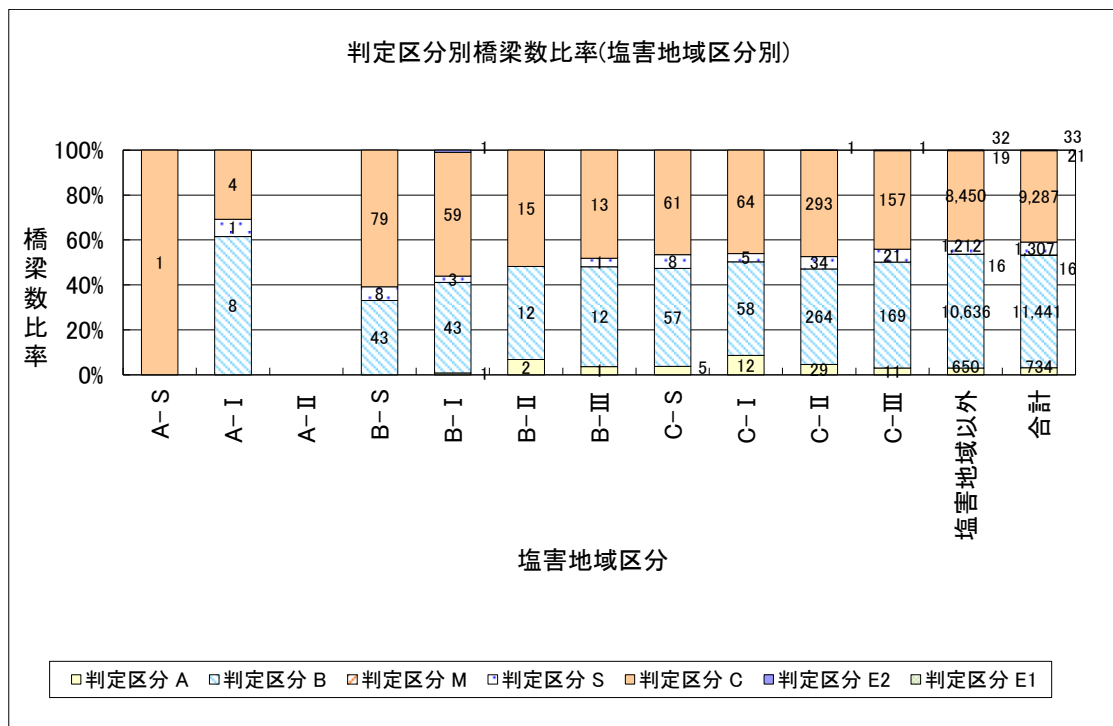
(注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成16年3月、道路局国道・防災課)又は「橋梁点検要領(案)」(昭和63年7月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。

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 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(H24.4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)または、「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. 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・同解説 Ⅲコンクリート橋編(平成14年3月)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	対策区分
A	沖縄県	海上部及び海岸線から100mまで	S
		100mをこえて300mまで	I
		上記以外の範囲	II
B	下表に示す地域	海上部及び海岸線から100mまで	S
		100mをこえて300mまで	I
		300mをこえて500mまで	II
		500mをこえて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
		20mをこえて50mまで	I
		50mをこえて100mまで	II
		100mをこえて200mまで	III

北海道のうち、宗谷支庁の礼文町・利尻富士町・利尻町・稚内市・猿払村・豊富町、留萌支庁、石狩支庁、後志支庁、檜山支庁、渡島支庁の松前町
青森県のうち、蟹田町、今別町、平館村、三厩村(東津軽郡)、北津軽郡、西津軽郡、大間町、佐井村、鰺野沢村(下北郡)
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					1			1
A-I		8		1	4			13
A-II								0
B-S		43		8	79			130
B-I	1	43		3	59	1		107
B-II	2	12			15			29
B-III	1	12		1	13			27
C-S	5	57		8	61			131
C-I	12	58		5	64			139
C-II	29	264		34	293	1		621
C-III	11	169		21	157		1	359
塩害地域以外	650	10,636	16	1,212	8,450	19	32	21,015
不明	23	139		14	91			267
合計	734	11,441	16	1,307	9,287	21	33	22,839

出典：橋梁管理カルテ(H24.4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)または、「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。

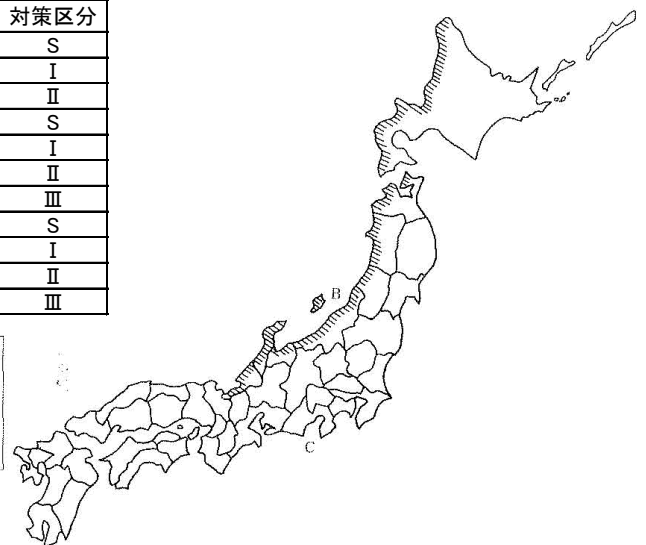
3. 上下線が分離している橋梁は、上り線、下り線でそれぞれ1橋として集計。

4. 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

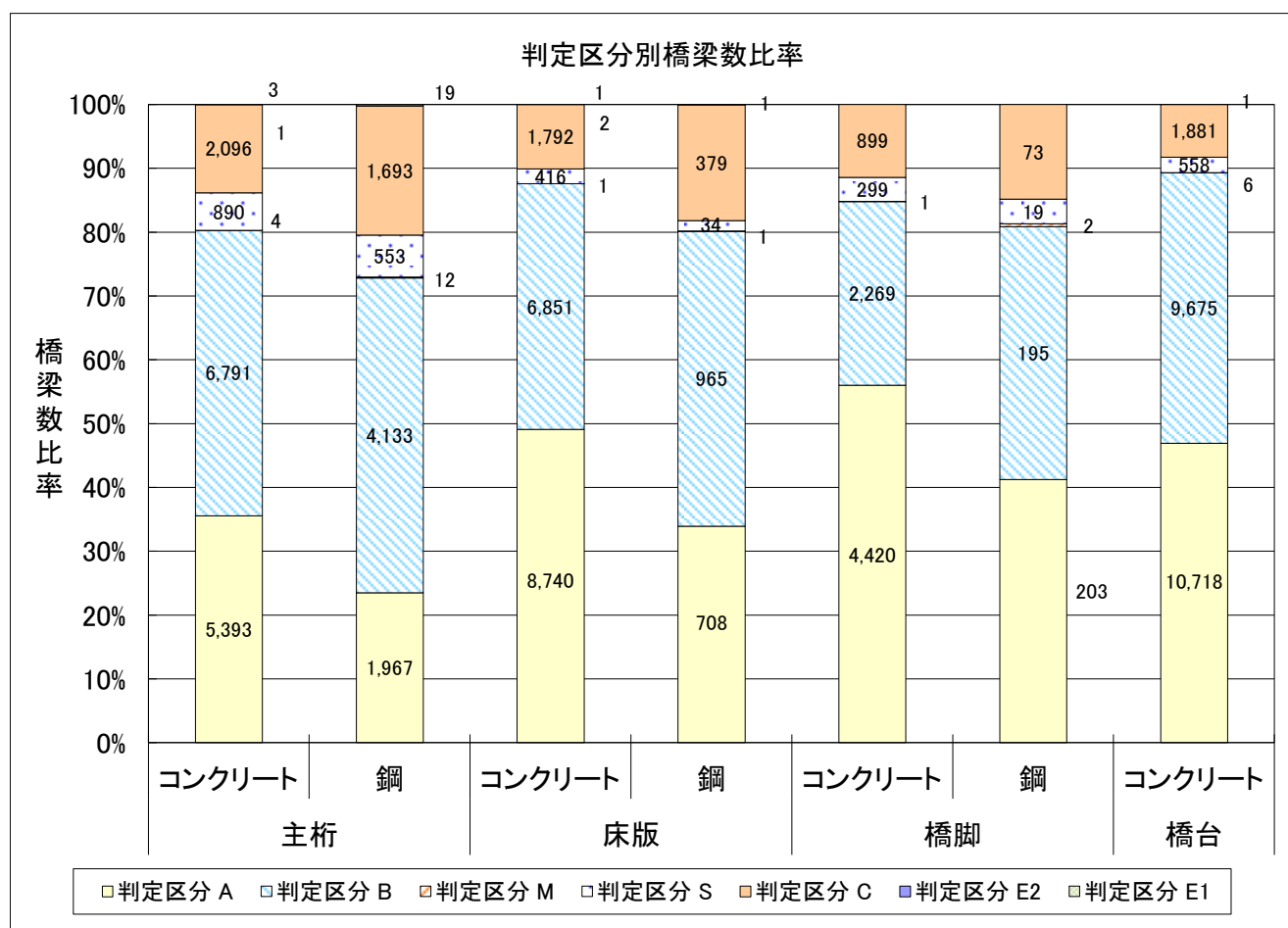
地域区分	地域	海岸線からの距離	対策区分
A	沖縄県	海上部及び海岸線から100mまで	S
		100mをこえて300mまで	I
		上記以外の範囲	II
B	下表に示す地域	海上部及び海岸線から100mまで	S
		100mをこえて300mまで	I
		300mをこえて500mまで	II
		500mをこえて700mまで	III
C	上記以外の地域	海上部及び海岸線から20mまで	S
		20mをこえて50mまで	I
		50mをこえて100mまで	II
		100mをこえて200mまで	III

北海道のうち、宗谷支庁の礼文町・利尻富士町・利尻町・稚内市・猿払村・豊富町、留萌支庁、石狩支庁、後志支庁、檜山支庁、渡島支庁の松前町
青森県のうち、蟹田町、今別町、平館村、三厩村(東津軽郡)、北津軽郡、西津軽郡、大間町、佐井村、脇野沢村(下北郡)
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（H24.4 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）または、「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。

(箇所)

部位	材料	対策判定区分							
		A	B	M	S	C	E2	E1	合計
主桁	コンクリート	5,393	6,791	4	890	2,096	1	3	15,178
	鋼	1,967	4,133	12	553	1,693		19	8,377
床版	コンクリート	8,740	6,851	1	416	1,792	2	1	17,803
	鋼	708	965	1	34	379	1		2,088
橋脚	コンクリート	4,420	2,269	1	299	899			7,888
	鋼	203	195	2	19	73			492
橋台	コンクリート	10,718	9,675	6	558	1,881	1		22,839

出典：橋梁管理カルテ(H24.4時点)のデータ

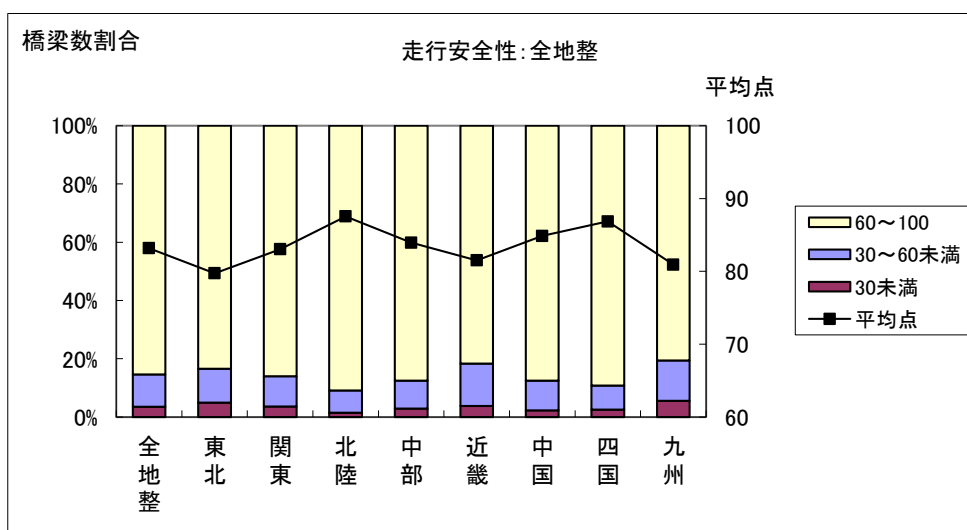
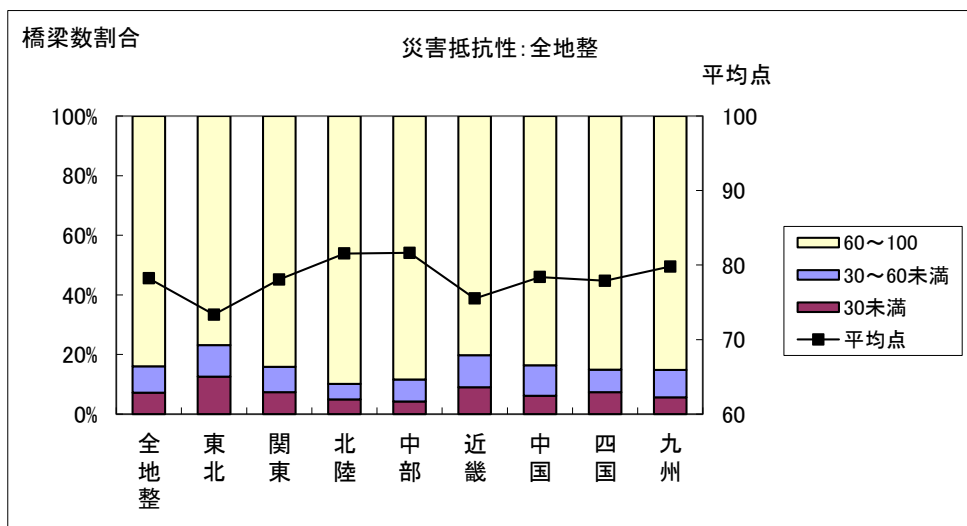
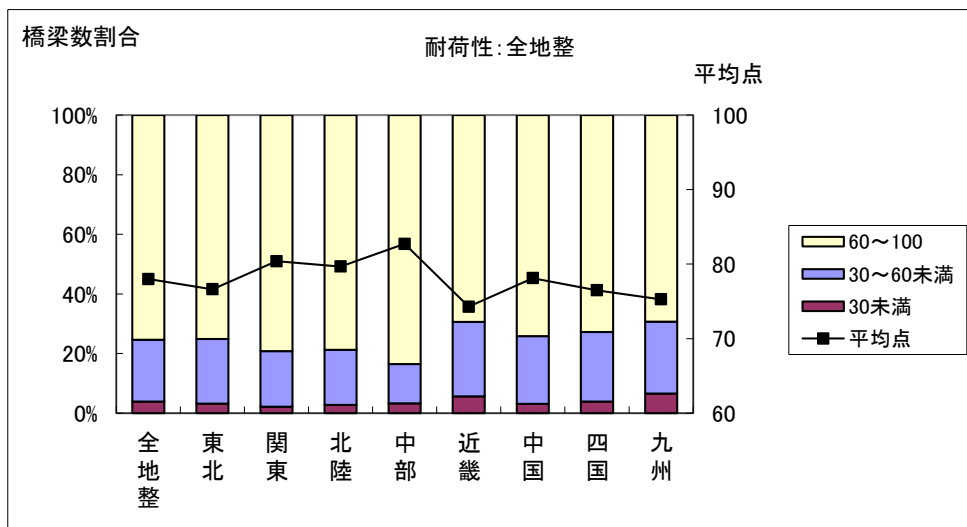
- (注) 1. 北海道開発局、沖縄総合事務局が管理する橋梁を除く橋長 2m以上の直轄橋梁のうち、「橋梁定期点検要領(案)」(平成 16 年 3 月、道路局国道・防災課)または、「橋梁点検要領(案)」(昭和 63 年 7 月、土木研究所)による定期点検済みの橋梁を対象。
2. 部材内の判定区分のうち、下表の最も上の判定のものを当該橋梁の判定区分として集計。
- 橋脚は、柱部・壁部、梁部、隅角部・接合部の判定区分のうち、最も悪い判定のものを、橋台は胸壁、豎壁、翼壁の判定区分のうち、最も悪い判定のものを当該部材の判定区分として集計。

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. 対策判定区分 A の橋梁数は、対象部材を持つ全橋梁数から対策判定区分 B～E1 の橋梁数を除いて集計。なお、同じ橋梁であっても異なる径間にコンクリート部材と鋼部材の両者が存在する場合には両方計上しているため、コンクリート部材と鋼部材の箇所数の計と対象橋梁箇所数は一致しない。
5. 床版橋については、床版として計上されていないことから、床版を有する橋梁の合計数は、全橋梁数と一致しない。
6. 国総研資料第 488 号、第 545 号、第 645 号、第 693 号では、点検結果の記録があるもののみ集計をしていたが、今回より、点検実施をしている橋梁で対策判定区分の記録のない部材については、対策判定区分 A として集計することとした。

(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、付録参照。

1. 耐荷性

(橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
全地整	879	4,663	16,934	22,476	78.0
東北	94	647	2,235	2,976	76.6
関東	59	509	2,157	2,725	80.4
北陸	47	318	1,356	1,721	79.7
中部	123	489	3,114	3,726	82.7
近畿	172	762	2,114	3,048	74.3
中国	94	685	2,236	3,015	78.1
四国	80	485	1,511	2,076	76.5
九州	210	768	2,211	3,189	75.3

2. 災害抵抗性

(橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
全地整	1,607	2,002	18,867	22,476	78.2
東北	373	317	2,286	2,976	73.3
関東	201	232	2,292	2,725	78.1
北陸	85	90	1,546	1,721	81.6
中部	157	274	3,295	3,726	81.6
近畿	274	328	2,446	3,048	75.5
中国	185	310	2,520	3,015	78.4
四国	153	157	1,766	2,076	77.9
九州	179	294	2,716	3,189	79.8

3. 走行安全性

(橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
全地整	796	2,484	19,196	22,476	83.2
東北	147	346	2,483	2,976	79.7
関東	99	282	2,344	2,725	83.0
北陸	26	131	1,564	1,721	87.5
中部	109	358	3,259	3,726	83.9
近畿	117	442	2,489	3,048	81.5
中国	68	310	2,637	3,015	84.9
四国	53	172	1,851	2,076	86.9
九州	177	443	2,569	3,189	80.9

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。

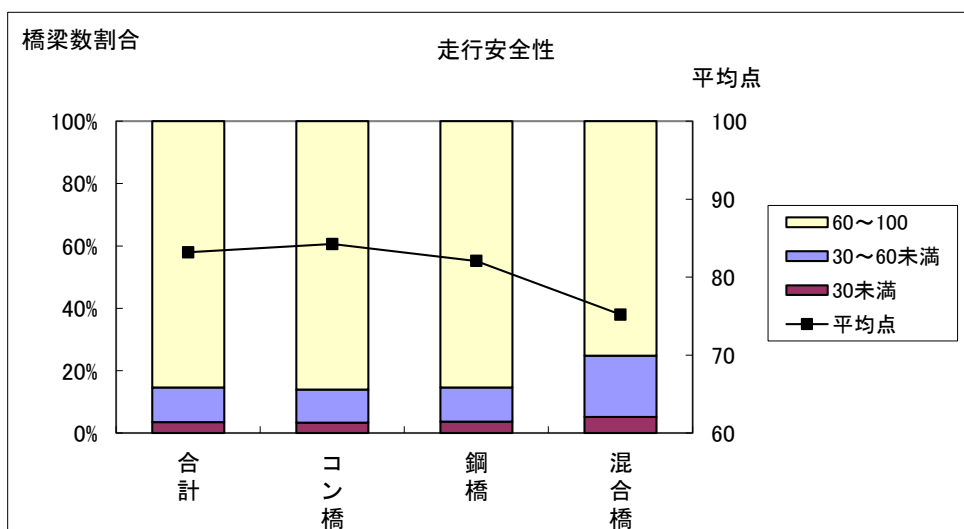
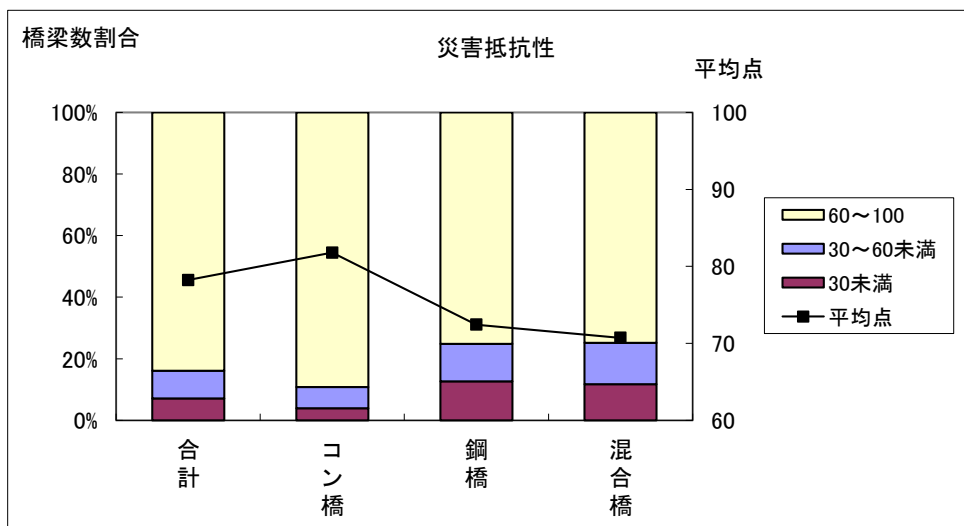
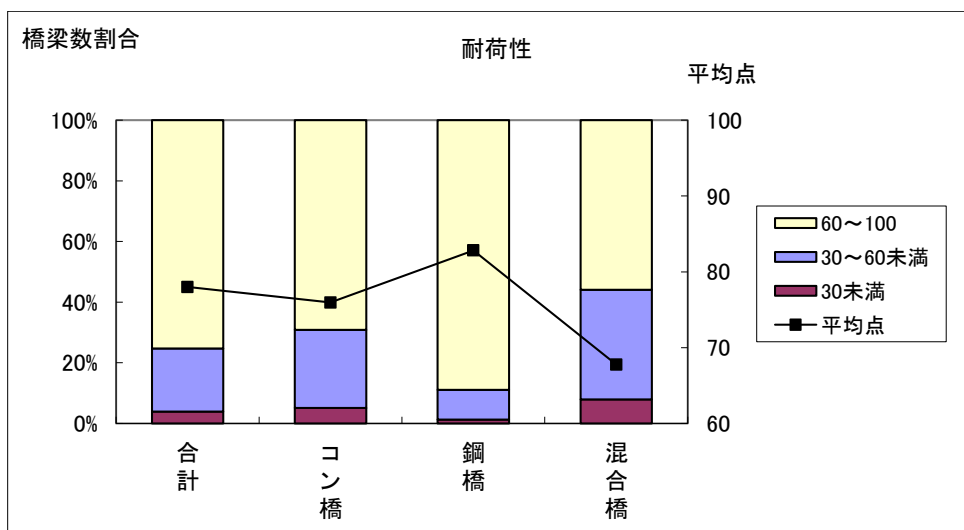
算出方法は、付録参照。

◆国総研資料第 488 号、第 545 号、第 645 号、第 698 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以上	平均点	30未満	30～60	60以上	平均点	30未満	30～60	60以上	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
	3.9%	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	18,422	82.5	21,941
	3.8%	20.4%	75.8%	—	7.2%	9.4%	83.4%	—	3.8%	12.2%	84.0%	—	—
H24	879	4,663	16,934	78.0	1,607	2,002	18,867	78.2	796	2,484	19,196	83.2	22,476
	3.9%	20.7%	75.3%	—	7.1%	8.9%	83.9%	—	3.5%	11.1%	85.4%	—	—

・最新点検が行われた橋梁は、最新点検の結果に更新。

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、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	879	4,663	16,904	22,446	78.0
コン橋	716	3,607	9,675	13,998	76.0
鋼橋	95	748	6,752	7,595	82.8
混合橋	68	308	477	853	67.8

2. 災害抵抗性 (橋)

	30未満	30～60未満	60～100	合計	平均点
合計	1,607	2,002	18,837	22,446	78.2
コン橋	548	961	12,489	13,998	81.8
鋼橋	959	926	5,710	7,595	72.4
混合橋	100	115	638	853	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	796	2,484	19,166	22,446	83.2
コン橋	469	1,486	12,043	13,998	84.2
鋼橋	283	830	6,482	7,595	82.1
混合橋	44	168	641	853	75.2

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、付録参照。

付 録

道路橋の総合評価指標

1. 概要	69
2. 総合評価指標の算出	71
3. 定期点検結果における損傷の定義	81

道路橋の総合評価指標

1. 概 要

道路管理者は、橋梁の安全性を保証することに加えて、橋梁の状態（健全性）を一般国民に分かりやすく説明することが求められている。そのため、個別橋梁、橋梁群を適切に評価することが必要であり、「特定事象の橋梁」、「実施する施策が決められた橋梁」について、「予防保全率」、「実施の進捗率」という指標により管理されてきた。

しかし、「特定事象の橋梁」、「実施する施策が決められた橋梁」というのは、管理している橋梁の一部であることから、一般的な橋梁について、安全性の保証と総合的な状態（健全性）を説明できる指標として「総合評価指標」の構築を行ってきた。

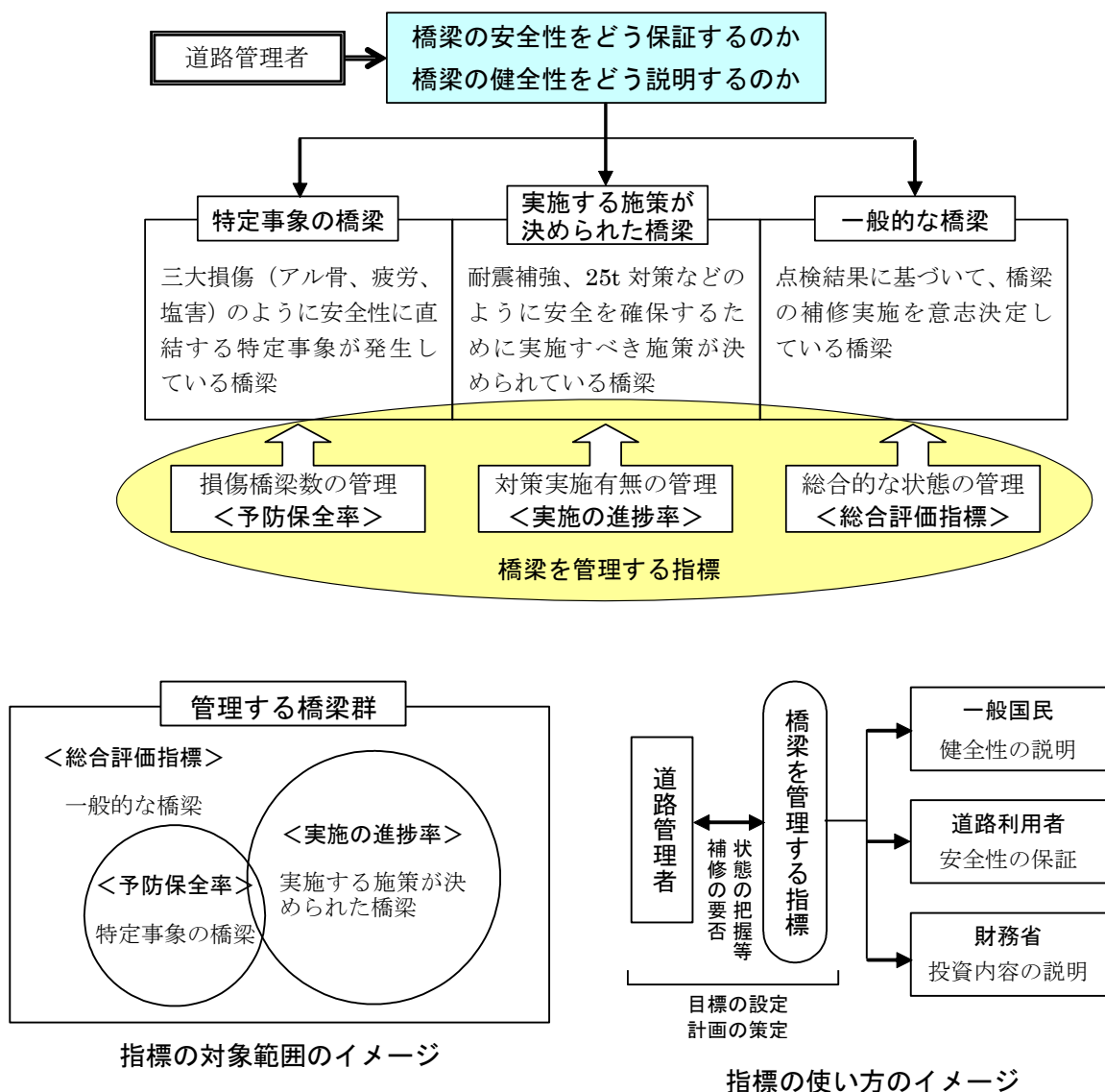


図-1 道路橋の総合評価指標

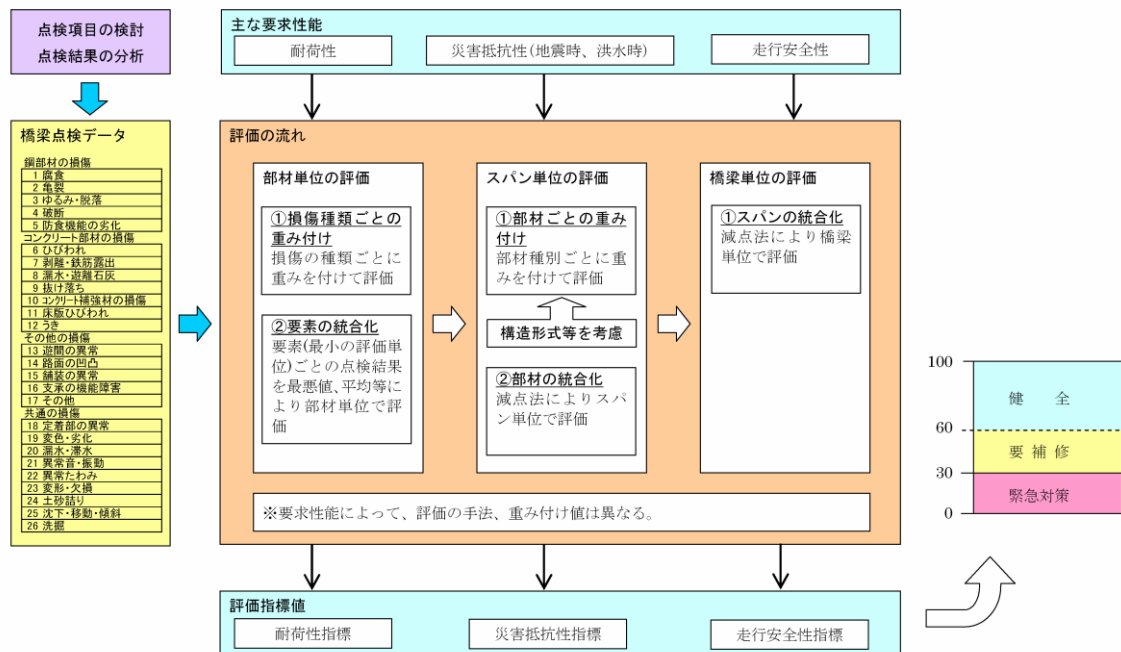


図-2 道路橋の総合評価指標体系図

総合評価指標の主な要求性能

- ① 耐荷性：走行荷重(重量車両)に対する安全性
- ② 災害抵抗性：地震時や洪水時の荷重に対する安全性
- ③ 走行安全性：通常の車両の走行に対する安全性

2. 総合評価指標の算出

総合評価指標の算出方法は、定期点検結果から、部材の要素単位で損傷グレードの判定を行う。点検では損傷の種類ごとに単独で損傷の程度を評価しているが、構造物には様々な要因により複数の損傷が発生している場合が多い。このため、損傷の構造物に及ぼす影響を考慮した複合評価により損傷グレードを定義した。また、その部材を構成する要素の損傷が部材全体に与える影響を考慮して、最悪値、平均値による統合方法を決定し、さらにスパン単位の損傷度算定を行い、その部材が橋梁全体に与える影響を加味した重み係数を付けることで、構造単位の損傷度を算出することとした。

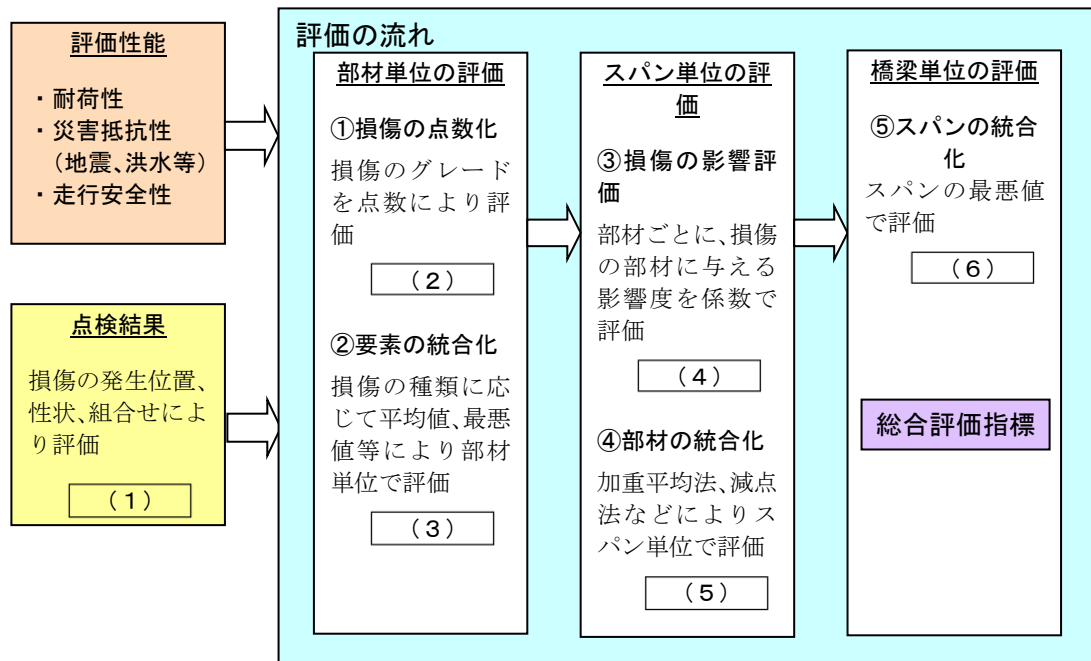


図-3 総合評価指標の算出

(1) 定期点検結果

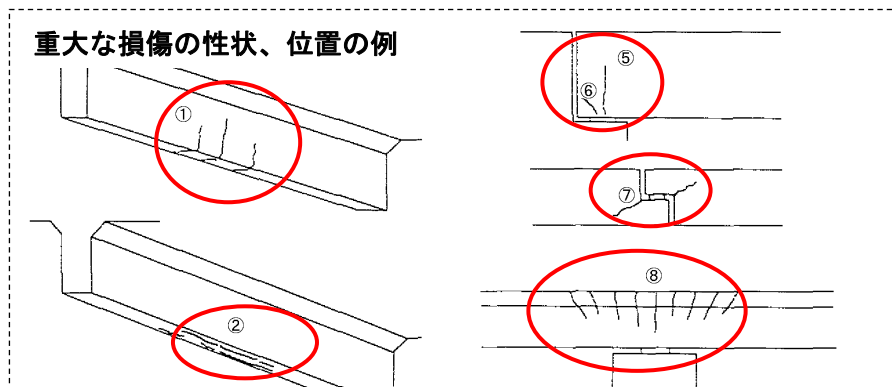
定期点検で評価する項目は、損傷種類、損傷発生位置を限定するとともに、損傷の性状、損傷の組合せを考慮して評価する。

詳細は、3. 定期点検における損傷の定義に示す。

損傷グレード	ひびわれ +漏水・遊離石灰				剥離・鉄筋露出	〔 定着部の損傷 〕
	X	Y	Z	U		
D4	大	e	e	e	e	e
D3	大	d	e			
	大	e	d			
	大	d	d			
	小	e	e			
・ ・ ・						

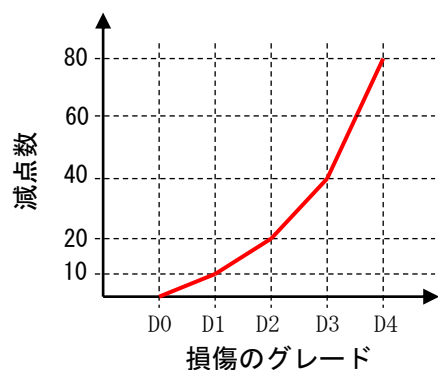
損傷の組合せ

損傷の性状、位置



(2) 損傷の点数化

損傷のグレードに応じて部材の要求性能に与える影響を考慮して、減点数を以下の通り設定する。



損傷のグレードが高いほど大きく減点

損傷グレードと減点数の関係

損傷グレード	D	D	D	D
減点数	8	4	2	1

(3) 要素の統合化

評価性能に応じて、要素の最悪値で評価するのか、平均値で評価するのかを設定する。

鋼鉄桁橋の耐荷性評価のイメージ

	鋼部材の損傷 (腐食、破断、ゆるみ等)	R C床版の損傷 (ひび割れ、遊離石灰、剥離・鉄筋露出等)
主 桁	最悪値	—
床 版	—	平均値
横 桁	平均値	—

鋼桁とコンクリート桁において、各要求性能に対する要素の統合化の考え方を以下にまとめる。

<鋼 桁>

 : 最悪値
 : 平均値

耐荷性		鋼部材の損傷	コンクリート部材の損傷	その他の損傷
上部工	主桁	局所的な損傷でも耐荷性に影響すると考え、要素の最悪値で評価する	—	—
	床版		全体的に悪い場合に耐荷性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—
	横桁 縦桁 対傾構 横構	全体的に悪い場合に耐荷性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—	—
		—	全体的に悪い場合に耐荷性に影響すると考え、要素の平均値で評価する(但し旧点検要領では要素ごとの損傷評価はしていない)	同左
下部工		—		
支承部		全体的に悪い場合に耐荷性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—	同左

 : 最悪値
 : 平均値

災害抵抗性		鋼部材の損傷	コンクリート部材の損傷	その他の損傷
上部工	主桁	全体的に悪い場合に災害抵抗性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—	
	床版		全体的に悪い場合に災害抵抗性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—
	横桁 縦桁 対傾構 横構	全体的に悪い場合に災害抵抗性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—	—
		—	局所的な損傷でも災害抵抗性に影響すると考え、要素の最悪値で評価する	同左
下部工		—		
支承部		局所的な損傷でも災害抵抗性に影響すると考え、要素の最悪値で評価する	—	同左

 : 最悪値
 : 平均値

走行安全性		鋼部材の損傷	コンクリート部材の損傷	その他の損傷
上部工	主桁	全体的に悪い場合に使用性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—	—
	床版		床版が1パネルでも損傷していれば踏み抜きの危険性があり、局所的な損傷でも使用性(走行安全)に影響すると考え、要素の最悪値で評価する	—
	横桁 縦桁 対傾構 横構	—	—	—
		—	—	—
下部工		—	—	—
支承部		全体的に悪い場合に使用性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—	同左
伸縮装置		—	—	伸縮装置は要素分割されていないので最悪値評価

<コンクリート桁>

 : 最悪値
 : 平均値

耐荷性		鋼部材の損傷	コンクリート部材の損傷	その他の損傷
上部工	主桁	—	局所的な損傷でも耐荷性に影響すると考え、要素の最悪値で評価する	—
	床版		全体的に悪い場合に耐荷性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—
	横桁	—	全体的に悪い場合に耐荷性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—
下部工		—	全体的に悪い場合に耐荷性に影響すると考え、要素の平均値で評価する(但し旧点検要領では要素ごとの損傷評価はしていない)	同左
支承部		全体的に悪い場合に耐荷性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—	同左

 : 最悪値
 : 平均値

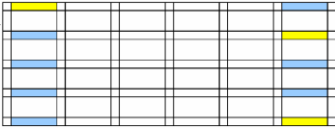
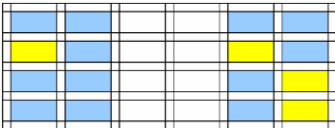
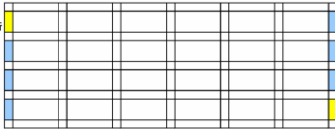
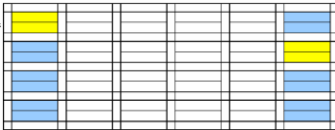
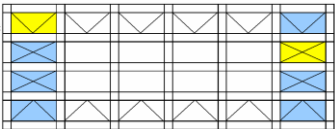
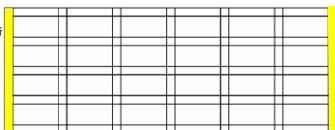
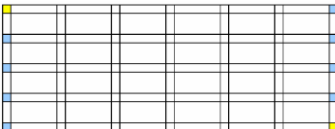
災害抵抗性		鋼部材の損傷	コンクリート部材の損傷	その他の損傷
上部工	主桁		全体的に悪い場合に災害抵抗性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	
	床版		全体的に悪い場合に災害抵抗性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—
	横桁	—	全体的に悪い場合に災害抵抗性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—
下部工		—	局所的な損傷でも災害抵抗性に影響すると考え、要素の最悪値で評価する	同左
支承部		局所的な損傷でも災害抵抗性に影響すると考え、要素の最悪値で評価する	—	同左

 : 最悪値
 : 平均値

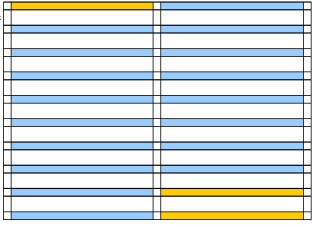
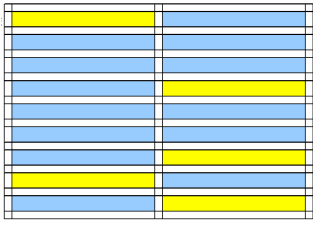
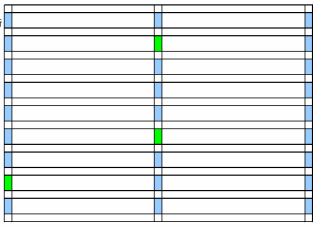
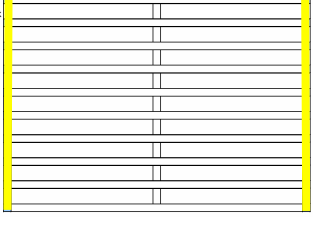
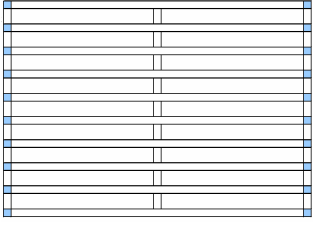
走行安全性		鋼部材の損傷	コンクリート部材の損傷	その他の損傷
上部工	主桁	—	全体的に悪い場合に使用性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—
	床版		床版が1パネルでも損傷していれば踏み抜きの危険性があり、局所的な損傷でも使用性(走行安全)に影響すると考え、要素の最悪値で評価する	—
	横桁	—	—	—
下部工		—	—	—
支承部		全体的に悪い場合に使用性に影響すると考え、要素の平均値で評価する	—	同左
伸縮装置		—	—	伸縮装置は要素分割されていないので最悪値評価

鋼、コンクリート桁における部位・部材の最大値及び平均値の算出方法を以下に設定する。

鋼桁橋の最大値・平均値の算出方法

部位・部材	最大値	平均値
主 桁	桁端部要素のみにて評価 	桁端部全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{桁端部各要素の評価点}}{\text{桁端部全要素数 (主桁本数} \times 2)}$
床 版	桁端部各 2 パネル要素のみにて評価 	桁端部全要素 (2 パネル) の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{桁端部各要素の評価点}}{\text{桁端部全要素数 ((主桁本数} - 1) \times 4)}$
横桁及び 対傾構	端横桁及び端対傾構各要素にて評価 	端横桁及び端対傾構全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{桁端部各要素の評価点}}{\text{桁端部全要素数 ((主桁本数} - 1) \times 2)}$
縦 桁	桁端部各要素のみにて評価 	桁端部全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{桁端部各要素の評価点}}{\text{桁端部全要素数 (縦桁本数} \times 2)}$
横 構	桁端部各要素のみにて評価 	桁端部全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{桁端部各要素の評価点}}{\text{桁端部全要素数 ((主桁本数} - 1) \times 2)}$
下部工	下部工各要素にて評価 	下部工要素の平均 橋台対象要素：縦壁、胸壁、翼壁 橋脚対象要素：梁部、柱部、隅角部・接合部 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{各要素の評価点 (最大値)}}{\text{全要素数}}$
支承部	各支承部要素にて評価 	支承部全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{各支承部の評価点}}{\text{全支承数 (主桁本数} \times 2)}$
伸縮装置	下部工に準じる	伸縮装置全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{伸縮装置各要素の評価点}}{\text{伸縮装置全要素数}}$

コンクリート桁橋の最大値・平均値の算出方法

	最大値	平均値
主 桁	主桁全要素にて評価 	主桁全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{主桁全要素の評価点}}{\text{主桁全要素数}}$
床 版	床版全要素にて評価 	床版全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{床版全要素の評価点}}{\text{床版全要素数}}$
横 桁	横桁全要素にて評価 	横桁全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{横桁全要素の評価点}}{\text{横桁全要素数}}$
下部工	下部工各要素にて評価 	下部工要素の平均 橋台対象要素：縦壁、胸壁、翼壁 橋脚対象要素：梁部、柱部、隅角部・接合部 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{各要素の評価点(最大値)}}{\text{全要素数}}$
支承部	各支承部要素にて評価 	支承部全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{各支承部の評価点}}{\text{全支承数(主桁本数} \times 2)}$
伸縮装置	下部工に準じる	伸縮装置全要素の平均 $\text{平均値} = \frac{\sum \text{伸縮装置各要素の評価点}}{\text{伸縮装置全要素数}}$

(4) 損傷の影響評価

同じ損傷程度でも、評価性能に応じて部材に与える影響度が異なるため、損傷が部材に与える影響度を表現する係数を影響度係数とする。

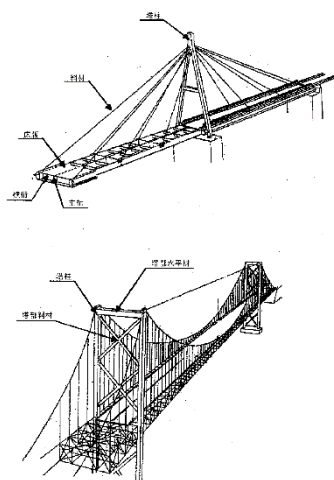
部材の影響度係数の設定

		耐荷性	災害抵抗性	走行安全性
上部工	主桁	1.0	0.4	0.2
	床版	0.6	0.2	1.0
	横桁	0.2	0.2	0.0
	縦桁	0.2	0.2	0.0
	対傾構	0.2	0.2	0.0
	横構	0.2	0.2	0.0
下部工		0.2	1.0	0.0
支 承		0.2	0.8	0.2
伸縮装置		0.0	0.0	0.8

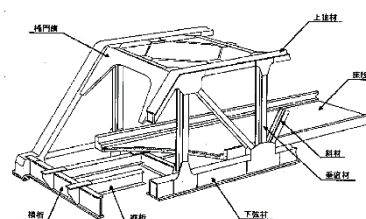
なお、トラス、アーチ、ラーメン、斜張橋の部材については、以下の表により主桁と横桁に準ずることとする。

トラス	上・下弦材	主桁
	斜材・垂直材	横桁
	橋門構	主桁
アーチ	アーチリブ	主桁
	補剛桁	主桁
	吊り材	横桁
	支柱	横桁
	橋門構	主桁
ラーメン	主構（桁）	主桁
	主構（脚）	主桁
斜張橋	斜材	主桁
	塔柱	主桁
	塔部水平材	主桁
	塔部斜材	横桁

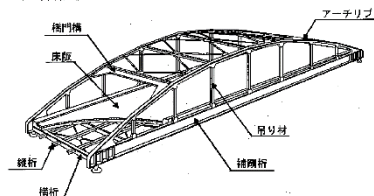
斜張橋・吊り橋



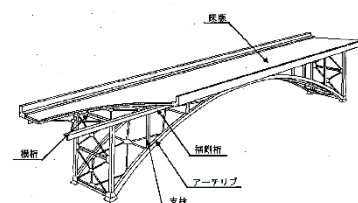
トラス



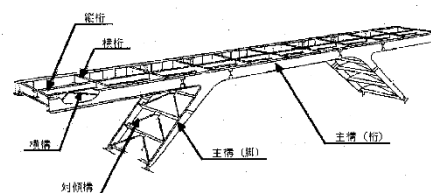
アーチ（下路式）



アーチ（上路式）



ラーメン



(5) 部材の統合化

様々な損傷状態の部材を総合的に評価するために統合化する手法としては、以下の理由により減点法を採用する。

- ・最も悪い損傷により要注意桥梁等の判定ができること
- ・全ての部材の損傷度が指標値に反映されること
- ・最も悪い損傷以外の損傷状況についても点数による差別化ができること

統合化の計算方法

統合化手法	計算の方法
減点法（SUM）	・一番重みが大さいものを重み係数 1.0 とし、それに対する重み係数を各部材で設定する ・部材ごとに、損傷グレードに応じた減点数に設定した重み係数を乗じ、減点数を合計して損傷度の評価点とする。

算出例

コンクリート桁指標⑥

D4	D3	D2	D1
80	40	20	10

MAX
平均

減点法2

指標=100-損傷度評価点

耐用性		重み係数	鋼部材の損傷				コンクリート部材の損傷				その他の損傷				損傷度評価点	損傷度評価点2	指標
			D4	D3	D2	D1	D4	D3	D2	D1	D4	D3	D2	D1			
上部工	主桁	1.0					40.0								上部工	橋梁全体	54.6
	床版	0.6							3.9								
	横桁	0.2							0.5								
下部工		0.2							1.0					1.0	下部工		
支承部		0.2												0.0	支承部		

															MAX			減点法2			指標＝
															平均						
災害抵抗性		重み係数	鋼部材の損傷				コンクリート部材の損傷				その他の損傷				損傷度評価点	損傷度評価点2		指標			
			D4	D3	D2	D1	D4	D3	D2	D1	D4	D3	D2	D1							
上部工	主桁	0.4						7.4								9.2	上部工	橋梁全体			
	床版	0.2								1.3											
	横桁	0.2								0.5											
下部工		1.0								20.0						20.0	下部工				
支承部		0.8														0.0	支承部	70.8			

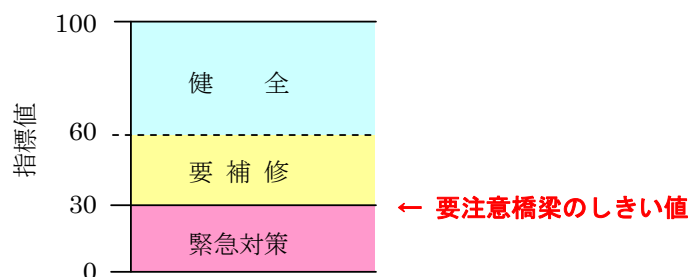
																	MAX			減点法2			指標＝	
																	平均							
走行安全性		重み係数	鋼部材の損傷				コンクリート部材の損傷				その他の損傷				損傷度評価点	損傷度評価点2	指標							
			D4	D3	D2	D1	D4	D3	D2	D1	D4	D3	D2	D1	評価点									
上部工	主桁	0.2						3.7								13.7	上部工							
	床版	1.0								10.0								下部工						
	横桁	0.0								0.0									0.0					
下部工		0.0								0.0						0.0	下部工							
支承部		0.2																0.0		支承部				
伸縮装置		0.8																	0.0		伸縮装置			
																	13.7							
																	86.3							

：損傷度合計

：損傷度最大

(6) 総合評価指標

減点数を統合化して求めた損傷度の評価点を、100点から減じて、総合評価指標値とする。ここでは、総合評価指標値の持つ意味合いを、下図のように設定する。また、橋梁単位での評価は、スパンの最悪値をその橋梁の指標値とする。



損傷グレードと損傷評価対比表

部材		損傷の種類	損傷グレード								備 考				
			D1		D2		D3		D4						
鋼橋上部工	主桁 横桁 縦桁 対傾構 横構	破断	—		—		—		e						
		腐食	c		d		e		—						
		ゆるみ・脱落	c		—		e		—						
		亀裂	c		—		e		—						
	床版	床版ひびわれ ＋遊離石灰	ひびわれ	漏水・ 遊離石灰	ひびわれ	漏水・ 遊離石灰	ひびわれ	漏水・ 遊離石灰	ひびわれ	漏水・ 遊離石灰					
			c	c,a	e	c,a	e	d	e	e					
			b	e	d	c,a	d	d	—	—					
			b	d	c	d	c	e	—	—					
			—	—	—	—	*d	e	—	—	*D4とD3の中間				
剥離・鉄筋露出		d		—		e		—							
抜け落ち	—		—		—		e								
コンクリート橋上部工	主桁 横桁	ひびわれ ＋遊離石灰	X	ひび われ	漏水・ 遊離石灰	X	ひび われ	漏水・ 遊離石灰	X	ひび われ	漏水・ 遊離石灰	X:位置及びパターン			
			小	c	e	大	e	c,a	大	e	d	大	e	e	
			小	c	d	大	c	d	大	d	d	—	—	—	
			小	b	e	大	b	e	小	e	e	—	—	—	
			小	b	d	大	b	d	大	c	e	—	—	—	
			大	b	c,a	大	d	c,a	—	—	—	—	—	—	
			小	e	c,a	大	c	c,a	*大	d	e	—	—	—	*D4とD3の中間
			小	d	c,a	小	d	e	—	—	—	—	—	—	
			小	c	c,a	小	e	d	—	—	—	—	—	—	
		—	—	—	小	d	d	—	—	—	—	—	—		
		剥離・鉄筋露出	d		—		e		—						
	定着部の損傷	c		—		—		e							
	床版	床版ひびわれ ＋遊離石灰	ひびわれ	漏水・ 遊離石灰	ひびわれ	漏水・ 遊離石灰	ひびわれ	漏水・ 遊離石灰	ひびわれ	漏水・ 遊離石灰					
			c	c,a	e	c,a	e	d	e	e					
			b	e	d	c,a	d	d	—	—					
			b	d	c	d	c	e	—	—					
		漏水・遊離石灰	—	—	—	d	—	e	—	—	間詰め床版は、漏水・遊離石灰単独でも評価				
		剥離・鉄筋露出	d		—		e		—						
		抜け落ち	—		—		—		e						
下部工	ひびわれ ＋遊離石灰	全てD1評価		—		—		—							
	剥離・鉄筋露出	d		—		e		—							
支承部	破断	—		—		—		e							
	腐食	c		d		e		—							
	ゆるみ・脱落	c		—		e		—							
	亀裂	c		—		e		—							
その他の損傷	下部工	洗掘	c		—		—		e						
		沈下・移動・傾斜	—		—		—		e						
	支承部	路面の凹凸	c		—		—		e						
	伸縮装置	支承の機能障害	—		—		—		e						

3. 定期点検における損傷の定義

(1) コンクリート部材の損傷 1：主桁、横桁、下部工

①損傷の定義

損傷グレード	ひびわれ＋漏水・遊離石灰
D4	・性能に与える影響が大きい位置に、遠望目視で容易に分かるひびわれがあり、かつひびわれから著しい漏水・遊離石灰や錆汁が認められる状態。ひびわれ間隔によらない。
D3	・性能に与える影響が大きい位置に、遠望目視で容易に分かるひびわれがあるが、激しい遊離石灰や錆汁を伴う漏水までは発生していない。軽微な遊離石灰が見られる程度。ひびわれ間隔によらない。 ・性能に与える影響が小さい位置に、遠望目視で容易に分かるひびわれがあり、かつひびわれから著しい漏水・遊離石灰や錆汁が認められる状態。
D2	・性能に与える影響が大きい位置に、遠望目視で容易に分かるひびわれがあるが、漏水・遊離石灰は全く発生していない。 ・性能に与える影響が大きい位置に、遠望目視で何とか確認できる程度のひびわれが鉄筋間隔程度で発生している。漏水・遊離石灰の有無は問わない。 ・性能に与える影響が小さい位置に、遠望目視で容易に分かるひびわれがあり、かつひびわれから軽微な漏水・遊離石灰が認められる状態。
D1	・性能に与える影響が大きい位置に、遠望目視で何とか確認できる程度のひびわれが発生しているがその間隔は明らかに離れている。 ・又は性能に与える影響が小さい位置にひびわれの発生が認められる。ひび割れ幅や間隔、漏水・遊離石灰の有無は問わない。

損傷グレード	剥離・鉄筋露出
D3	・鉄筋が露出しており、その鉄筋が著しく断面欠損を伴う腐食をしている状態。 ※但し、上記が全面的である場合は損傷グレード D4 又は D4 と D3 の中間とする。
D1	・全面的に軽微な剥離・鉄筋露出（鉄筋の腐食は軽微）が認められる。

損傷グレード	定着部の損傷
D4	・定着部に著しい損傷が認められる状態
D1	・定着部に軽微な損傷が認められる。

②損傷グレードと定期点検の対応

	定期点検要領における損傷					
損傷グレード	ひびわれ ＋漏水・遊離石灰				剥離・鉄筋露出	〔 定着部の損傷 〕
	X	Y	Z	U		
D4	大	e		e		e
D4 と D3 の中間	大	d		e		
D3	大	e		d	e ※(前頁参照)	
	大	d		d		
	小	e		e		
	大	c		e		
D2	大	e		c , a		
	大	c		d		
	大	b		e		
	大	b		d		
	大	d		c , a		
	大	c		c , a		
	小	d		e		
	小	e		d		
	小	d		d		
D1	小	c		e	d	c
	小	c		d	d	c
	小	b		e	d	c
	小	b		d	d	c
	大	b		c , a	d	c
	小	e		c , a	d	c
	小	d		c , a	d	c
	小	c		c , a	d	c

X : 主桁と下部工の位置及びパターン
Y : ひび割れ幅
Z : ひびわれ間隔
U : 漏水・遊離石灰

* 上記損傷においてデータ不足及び下部工の場合は、以下の通り設定する。

- ・ ひびわれ(データ不明)+漏水・遊離石灰(データあり)→ 全て「ひびわれ大・e」と評価
- ・ ひびわれ(データあり)+漏水・遊離石灰(データ不明)→ 漏水・遊離石灰 a と評価
- ・ 下部工のひびわれ+漏水・遊離石灰 → 全て D1(点数評価 10)と評価

(2) コンクリート部材の損傷 2 : 床版

①損傷の定義

損傷グレード	抜け落ち
D4	・ 抜け落ちがある。

損傷グレード	ひびわれ＋漏水・遊離石灰
D4	・ かなり密に格子状に目視で容易にわかるひびわれが発生しており、かつひびわれから著しい漏水・遊離石灰や錆汁が認められる抜け落ち寸前の状態。
D3	・ 格子状に目視で容易にわかるひびわれが発生しており、かつ漏水・遊離石灰も認められる。
D2	・ 格子状に目視で容易にわかるひびわれが発生しているが、漏水・遊離石灰は見られない。 ・ 格子状直前程度の目視で一部わかるひびわれが発生しており、かつ漏水・遊離石灰も認められる。
D1	・ 格子状直前程度の目視で一部わかるひびわれが発生しているが、漏水・遊離石灰は認められない。 ・ 1 方向が主で直交方向は従程度の目視でなんとか確認できるひびわれが発生し、かつ漏水・遊離石灰も認められる。

損傷グレード	剥離・鉄筋露出
D3	・ 剥離・鉄筋露出が発生しており、その鉄筋が著しく断面欠損を伴う腐食をしている状態。※但し、上記が全面的である場合は損傷グレード D4 又は D4 と D3 の中間とする。
D1	・ 軽微な剥離・鉄筋露出（鉄筋の腐食は軽微）が認められる。

②損傷グレードと定期点検の対応

損傷グレード	定期点検要領における損傷			
	ひびわれ＋漏水・遊離石灰		剥離・鉄筋露出	抜け落ち
	床版ひびわれ	漏水・遊離石灰		
D4	e	e		e
D4 と D3 の中間	d	e		
D3	e	d	e ※	
	d	d		
	c	e		
D2	e	c , a		
	c	d		
	d	c , a		
D1	b	e	d	
	b	d	d	
	c	c , a	d	

＊上記、床版の損傷グレード D4 と D3 の中間は、全て点数評価 40 とする。また、損傷においてデータ不足の場合は、以下の通り設定する。

- ・ひびわれ(データ不明)＋漏水・遊離石灰(データあり)→ 全て「ひびわれ e」と評価
- ・ひびわれ(データあり)＋漏水・遊離石灰(データ不明)→ 漏水・遊離石灰 a と評価

コンクリート桁の間詰め床版については、前記表以外に下表による単独の漏水・遊離石灰において損傷度評価を行う。

	定期点検要領における損傷
損傷グレード	漏水・遊離石灰
D3	e
D2	d

(3) 鋼部材の損傷

①損傷の定義

損傷グレード	破 断
D4	・破断がある。

損傷グレード	腐 食
D3	・着目部分の全体的に板厚減少が確認できる腐食が発生している。
D2	・着目部分の一部に板厚減少が確認できる腐食が発生している。
D1	・着目部分の全体的に表面的な腐食が発生している。

損傷グレード	ゆるみ・脱落
D3	・1 添接部で多数のボルトのゆるみ・脱落が確認できる。
D1	・1 添接部で少数のボルトのゆるみ・脱落が確認できる。

損傷グレード	亀 裂
D3	・線上の亀裂が有る。
D1	・断面急変部、溶接接合部などに塗膜われが確認できる。亀裂を生じているが、線状でない。

②損傷グレードと定期点検の対応

	定期点検要領における損傷			
損傷グレード	破断	腐食	ゆるみ・脱落	亀裂
D4	e			
D3		e ※	e	e
D2		d		
D1		c	c	c

※ 腐食の e において特に激しい場合は、損傷グレード D4 と D3 の中間とし、全て点数評価 40 とする。

(4) その他の損傷

①損傷の定義

○下部工（鋼・コンクリートの損傷以外の損傷）

損傷グレード	洗 掘
D4	・ 下部工基礎が流水のため洗掘されている

損傷グレード	沈下・移動・傾斜
D4	・ 下部工が沈下・移動・傾斜している

○鋼支承（鋼の損傷以外の損傷）

損傷グレード	機能障害
D4	・ 支承が有すべき変位追随などの機能が損なわれている

○伸縮装置

損傷グレード	段 差
D4	・ 路面に凹凸が生じており、段差量が 20 mm以上
D1	・ 路面に凹凸が生じているが、段差量が 20 mm未満

②損傷グレードと定期点検の対応

	定期点検要領における損傷			
損傷グレード	下部工		鋼支承	伸縮装置
	洗 掘	沈下・移動・傾斜	機能障害	段 差
D4	e	e	e	e
D3				
D2				
D1	c			c

(5) 損傷の種類の説明

①コンクリート部材の損傷 1

ア)主桁と下部工の位置及びパターン (X)

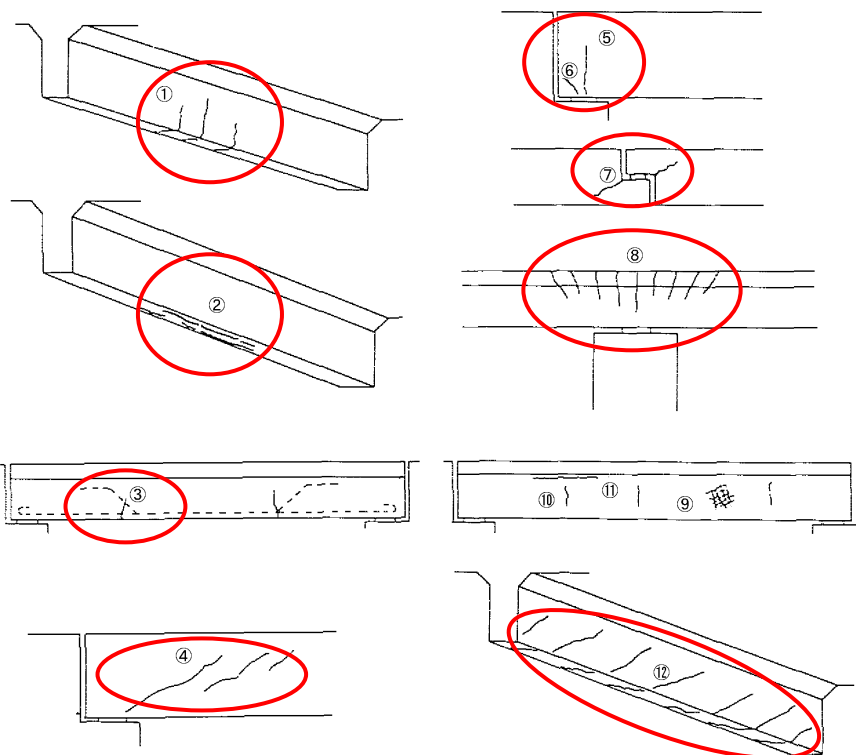
大	小
上部構造 ①②③④⑤⑥⑦⑧⑫⑬⑭⑮⑯⑰	上部構造 ⑨⑩⑪⑱⑲⑳
下部構造 ⑤⑥⑧⑩⑫	下部構造 ①②③④⑦⑨⑪

※ 上記以外は全て大と判断する。また、横桁は全て大と判断する。

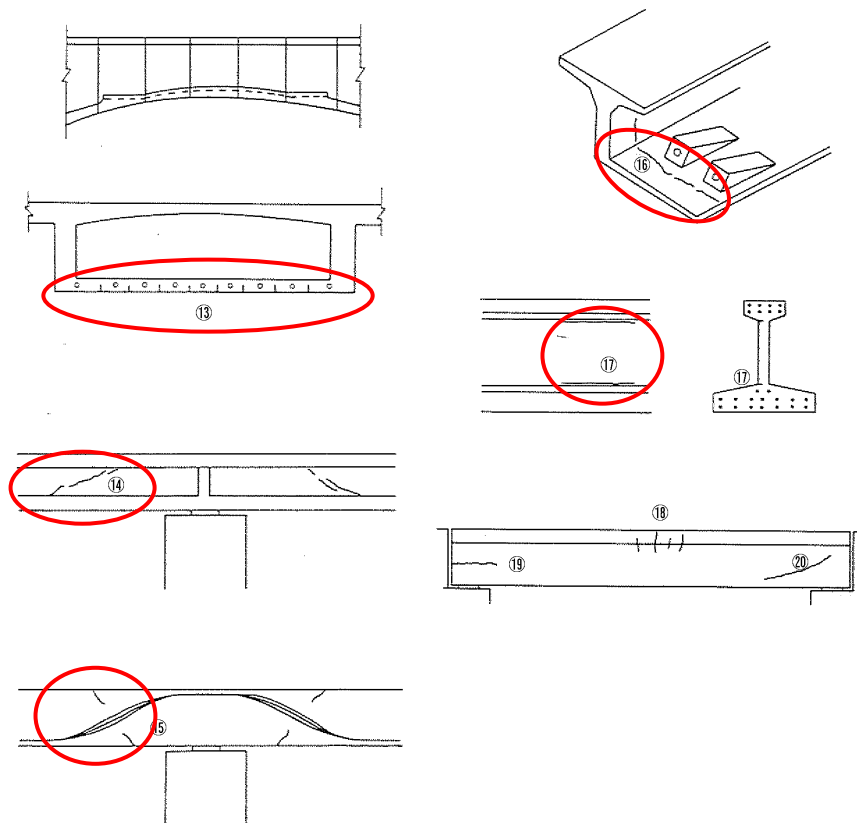
<上部構造>

位 置	ひ び わ れ パ タ ー ン
支間中央部	①主桁直角方向の桁下面および側面の鉛直ひび割れ
	②主桁下面縦方向ひび割れ
支間1/4点	③主桁直角方向の桁下面および側面の鉛直ひび割れ
支点部	④支点付近の腹部に斜めに発生しているひび割れ
	⑤支承上桁下面・側面に鉛直に発生しているひび割れ
	⑥支承上から斜めに側面に発生しているひび割れ
	⑦ゲルバー部のひび割れ
	⑧連続桁中間支点部の上側の鉛直ひび割れ
その他	⑨亀甲状、くもの巣状のひび割れ
	⑩桁の腹部に規則的な間隔で鉛直方向のひび割れ
	⑪ウェブと上フランジ接合点付近の水平方向のひび割れ
	⑫桁全体に斜め45° 方向のひび割れ
支間中央部	⑬変断面桁の下フランジのPC鋼材に沿ったひびわれ
	⑭主桁上フランジ付近
支間1/4点	⑭PC連続中間支点付近の反局部のPC鋼材に沿ったひびわれ
	⑮PC連続中間支点付近の反局部のPC鋼材曲げ上げに沿ったひびわれ
支点部	⑯主桁の腹部に水平なひびわれ
その他	⑯PC鋼材定着部付近
	⑰PC鋼材が集中している付近
	⑱シースに沿って生じるひびわれ

<PC・RC共通>※赤丸印が性能に与える影響が大きい位置を示す

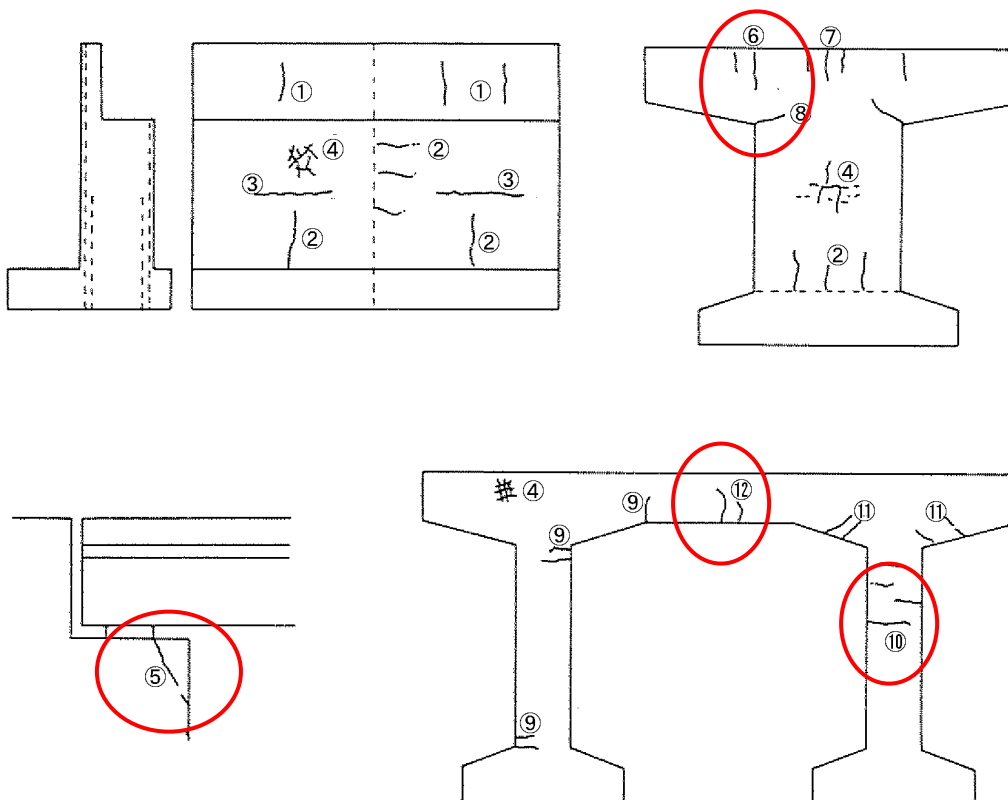


<PCのみ>



<下部構造>※赤丸印が性能に与える影響が大きい位置を示す

位 置	ひ び 割 れ パ タ ー ン
橋台全面	①規則性のある鉛直ひびわれ
	②打ち継ぎ目に鉛直なひびわれ
	③鉄筋段落とし付近のひびわれ
	④亀甲状、くもの巣状のひびわれ
支承下部	⑤支承下面付近のひびわれ
T型橋脚	②打ち継ぎ目に鉛直なひびわれ
	④亀甲状、くもの巣状のひびわれ
	⑥張り出し部の付け根側のひびわれ
	⑦橋脚中心上部の鉛直ひびわれ
ラーメン橋脚	⑧張り出し部の付け根下側のひびわれ
	④亀甲状、くもの巣状のひびわれ
	⑨柱上下端・ハンチ全周にわたるひびわれ
	⑩柱全周にわたるひびわれ
	⑪柱上部・ハンチ全周にわたるひびわれ
	⑫はり中央部下側のひびわれ



ひびわれ幅（Y）

大	小
ひびわれ幅が大きい R C 構造物 0.3 mm以上 P C 構造物 0.2 mm以上	ひびわれ幅が小さい R C 構造物 0.3 mm未満 P C 構造物 0.2 mm未満

ひびわれ間隔（Z）

大	小
ひびわれ間隔が小さい 0.5m未満	ひびわれ間隔が大きい 0.5m以上

漏水・遊離石灰（U）

大	小	無
ひびわれから著しい漏水や遊離石灰が生じている。漏水に錆汁の混入が認められる。	ひびわれから遊離石灰が生じているが、錆汁は見られない。	損傷無し

剥離・鉄筋露出

大	小
全面的に鉄筋が露出しており、鉄筋が著しく腐食している。	鉄筋が露出しているが、鉄筋の腐食は軽微である。

定着部の損傷

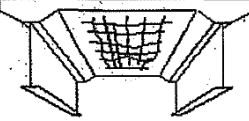
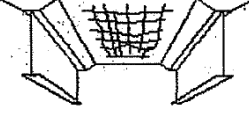
大	小
P C 鋼材の定着部のコンクリートが剥離している。定着部に著しい損傷がある。	定着部に損傷が認められる。

②コンクリート部材の損傷 2：床版

ア)床版ひびわれ

下記表の e、d、c、b を損傷度評価することとする。

なお、RC床版においては、桁端から 2 パネルまでを代表箇所として評価する。

区分	ひびわれ幅 に着目した程度	ひびわれ間隔 に着目した程度
a	〔ひびわれ間隔と性状〕 ひびわれは主として 1 方向のみで、最小ひびわれ間隔が概ね 1.0m 以上 〔ひびわれ幅〕 最大ひびわれ幅が 0.05mm 以下 (ヘアークラック程度)	
b	〔ひびわれ間隔と性状〕 1.0m ~ 0.5m, 1 方向が主で直交方向は従、かつ格子状でない 〔ひびわれ幅〕 0.1mm 以下が主であるが、一部に 0.1mm 以上も存在する	
c	〔ひびわれ間隔と性状〕 0.5m 程度、格子状直前のもの 〔ひびわれ幅〕 0.2mm 以下が主であるが、一部に 0.2mm 以上も存在する	
d	〔ひびわれ間隔と性状〕 0.5m ~ 0.2m, 格子状に発生 〔ひびわれ幅〕 0.2mm 以上が目立ち部分的な角落ちもみられる	
e	〔ひびわれ間隔と性状〕 0.2m 以下、格子状に発生 〔ひびわれ幅〕 0.2mm 以上がかなり目立ち連続的な角落ちが生じている	

イ)漏水・遊離石灰

コンクリート部材の損傷 1 と同じ

ウ)剥離・鉄筋露出

コンクリート部材の損傷 1 と同じ

③鋼部材の損傷

ア)腐食

下記表の e、d、c、b を損傷度評価することとする。

※主桁端部の大部分に、著しい断面欠損を伴う激しい腐食が発生している場合
なお、桁端部を代表箇所として評価する。

1) 損傷程度の評価区分

区分	一般的状況		備考
	損傷の深さ	損傷の面積	
a	損傷なし		
b	小	小	
c	小	大	
d	大	小	
e	大	大	

2) 要因毎の一般的状況

a) 損傷の深さ

区分	一般的状況
大	鋼材表面に著しい膨張が生じているか、または明らかな板厚減少が視認できる。
中	—
小	錆は表面的であり、著しい板厚の減少は視認できない。

注) 錆の状態(層状、孔食など)に関わらず、板厚(断面)減少の有無によって評価する。

b) 損傷の面積

区分	一般的状況
大	着目部分の全体的に錆が生じている。または着目部分に拡がりのある発錆箇所が複数ある。
小	損傷箇所の面積が小さく局部的である。

イ)ゆるみ・脱落

e	c
ボルトのゆるみや脱落が生じており、その数が多い。	ボルトのゆるみや脱落が生じており、その数が少ない。

国土技術政策総合研究所資料
TECHNICAL NOTE of NILIM
No.776 January 2014

編集・発行 ©国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写の問い合わせは
〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地
企画部 研究評価・推進課 TEL 029-864-2675