

令和8年8月26日

道路局 国道・技術課

橋梁等の2025年度(令和7年度)点検結果をとりまとめ ～道路メンテナンス年報(3巡目2年目)の公表～

2013年度の道路法改正等を受け、2014年度より道路管理者は全ての橋梁、トンネル、道路附属物等について、5年に1度の点検が義務付けられています。2018年度に1巡目点検、2023年度に2巡目点検が完了し、2024年度から3巡目点検が実施されています。

今般、2025年度までの点検や診断結果、措置状況等を「道路メンテナンス年報」としてとりまとめましたのでお知らせいたします。

○主なポイント

1. 橋梁・トンネル・道路附属物等の点検は平準化が図られつつある(p1)

- 3巡目2年目(2025年度)の点検実施状況は、橋梁:39%、トンネル:34%、道路附属物等:38%と、2巡目2年目を上回っており、着実に平準化が図られつつあります。

2. 措置が必要な橋梁数は着実に減少し、予防保全への移行に向け進捗(p3)

- 2025年度末時点で、建設後50年以上経過した橋梁数は、2018年度末時点と比較して増加(約13万橋⇒約24万橋)している一方、判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁数は着実に減少(約6.9万橋⇒約5.1万橋)しており、予防保全への移行に向け修繕等措置は着実に進捗しています。

※判定区分Ⅲ:早期に措置を講ずべき状態 判定区分Ⅳ:緊急に措置を講ずべき状態

3. 地方公共団体の修繕等措置の着手状況に遅れ(p5)

- 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで(5年以内)に措置を講ずるべきとしていますが、2020年度点検で判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁のうち、地方公共団体の修繕等の措置の着手率は79%にとどまっております。

4. 地方公共団体における集約・撤去・機能縮小等の取組状況(p7)

- 地方公共団体における施設の集約・撤去・機能縮小等の検討状況は、2019年度末より毎年着実に増加しており、2025年度末時点では97%となっています。
- 道路メンテナンス事業補助制度において集約撤去等に取り組む地方公共団体を支援しており、2025年度は124団体を支援しております。
- なお、道路施設の集約・撤去ガイドラインについては、地方公共団体の取組の一助になるよう、以下のWebページにて公表しています。

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/pdf/tekkyo-jirei.pdf>

5. 路面下空洞調査の実施状況(p8)

- 国土交通省が2025年度に実施した路面下空洞調査の調査延長は2,788kmであり、全体延長の約12%となっております。
- 発見された空洞のうち路面陥没の可能性が高いと判定された空洞は194箇所、すべての箇所で修繕等に着手しております。

6. 道路陥没の発生件数とその要因【新規】(p9,10)

- 2025年度に発生した道路陥没件数は直轄国道で101件、都道府県管理道路で1,282件、市町村管理道路で9,844件となっております。
- 陥没の要因は様々ありますが、その中でも道路排水施設の割合が高くなっております。
- 都市部に着目すると、全道路と比較して、占用物件に起因する陥没の割合が高くなっております。

道路メンテナンス年報は、以下のWebページにてご覧いただけます。

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

<問い合わせ先(1～4については①、5,6については②)>

道路局 国道・技術課 道路メンテナンス企画室

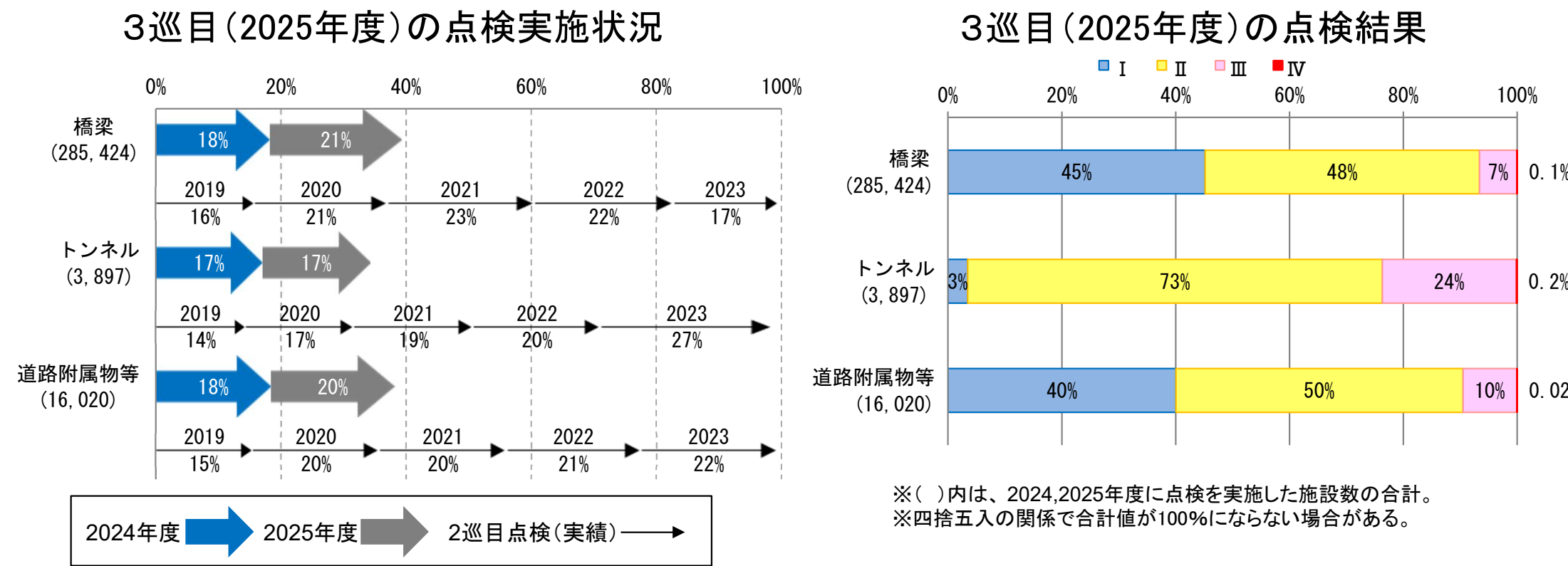
①:課長補佐 三好、田島(内線 37892、37863) ②:課長補佐 荒井、中本(内線 37852、37858)

電話:(代表) 03-5253-8111 (直通) 03-5253-8494



- 全道路管理者の3巡目(2025年度)の点検実施状況は、橋梁:39%、トンネル:34%、道路附属物等※:38%となっており、2巡目2年目を上回り着実に進捗している。

○ 全道路管理者の3巡目(2025年度)の点検において、早期又は緊急に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ・Ⅳ)の割合は、橋梁:7%、トンネル:24%、道路附属物等:10%
- ※道路附属物等:シェッド、大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等



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

橋梁の損傷事例

判定区分Ⅲ

早期措置段階「構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態」



国管理 床版鉄筋露出
※床版: 橋の裏側



地方自治体管理 主桁腐食



地方自治体管理 支承腐食

判定区分Ⅳ

緊急措置段階「構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態」



国管理 主桁腐食・欠損



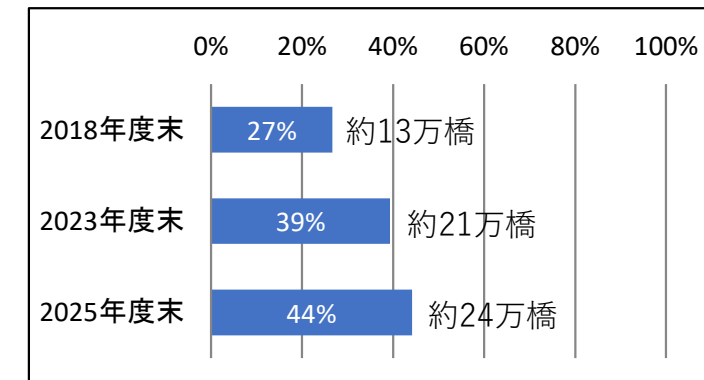
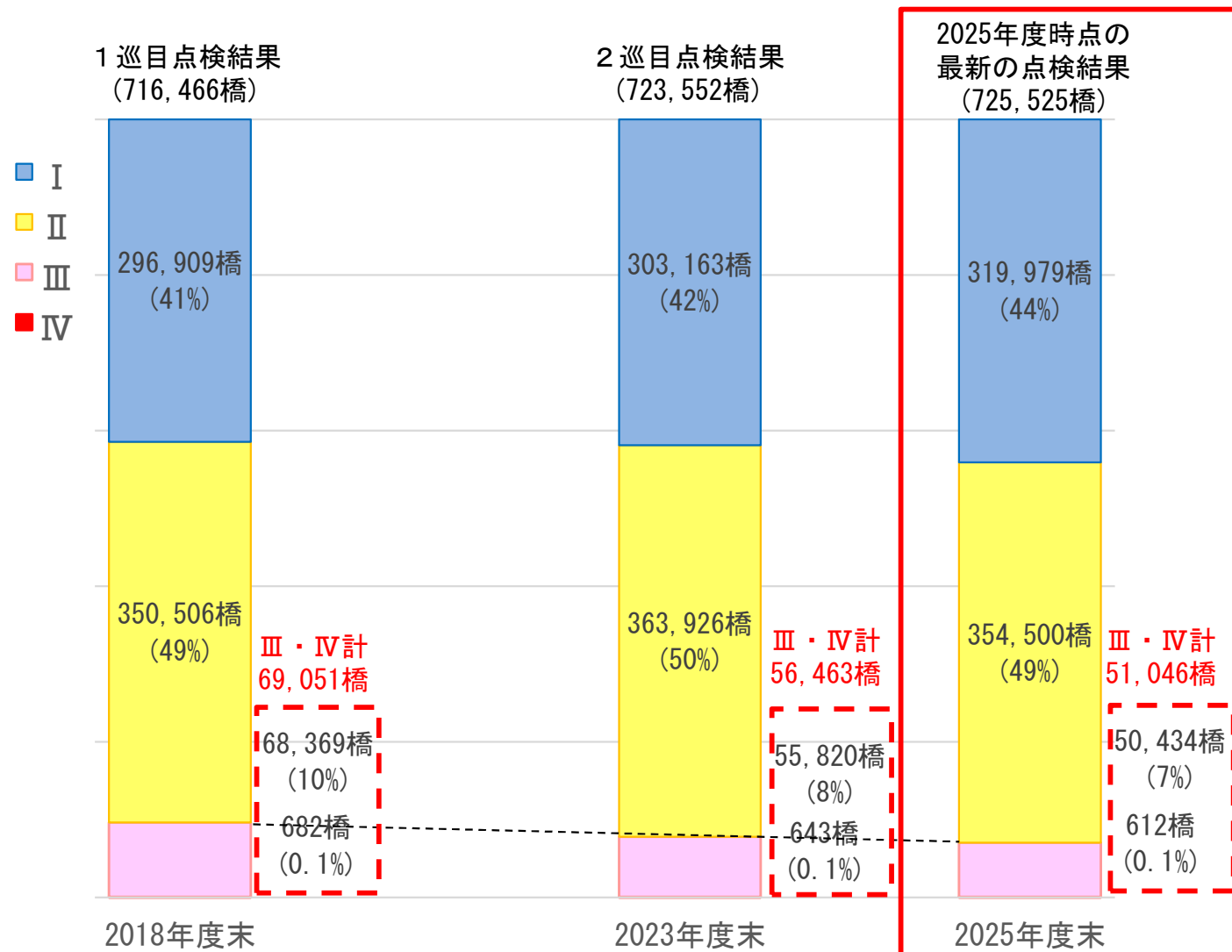
地方自治体管理 床版鉄筋露出



地方自治体管理 橋脚洗掘

2025年度末時点での橋梁の判定区分毎の施設数と割合

- 2025年度末時点での点検結果では判定区分の割合は、Ⅰ：44%、Ⅱ：49%、Ⅲ：7%、Ⅳ：0.1%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁は51,046橋であった。
- 1巡目点検終了時点と比較すると建設後50年以上経過した橋梁数は増加している一方で、年々判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁数は着実に減少している。

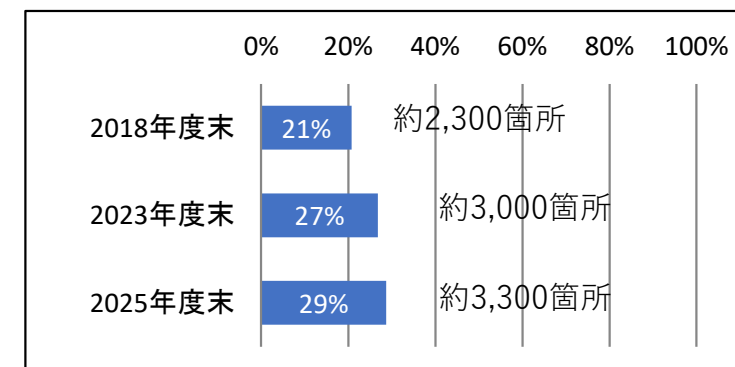
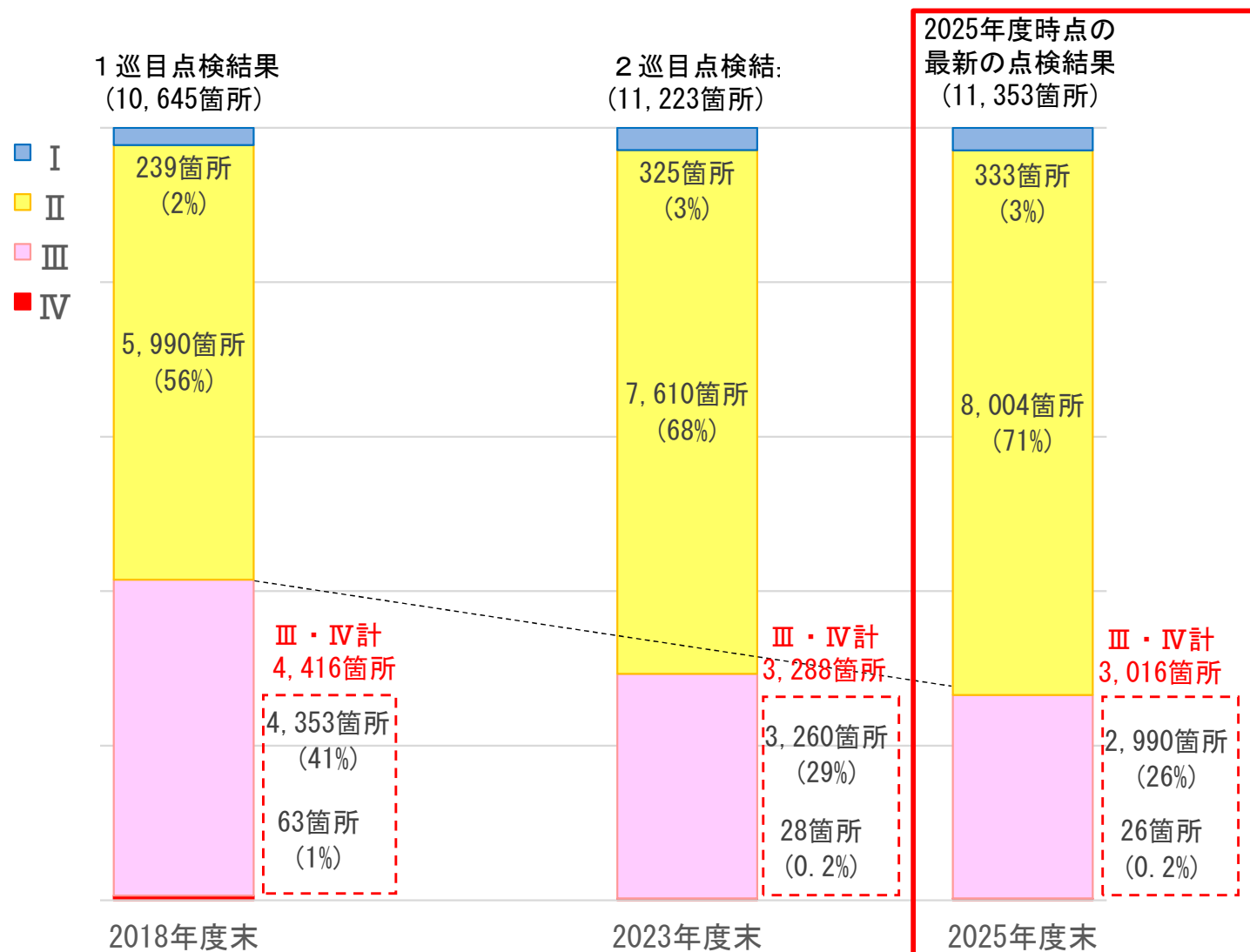


(参考) 建設後50年を経過した橋梁の割合

※この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁がある。

2025年度末時点でのトンネルの判定区分毎の施設数と割合

- 2025年度末時点での点検結果では判定区分の割合は、Ⅰ：3%、Ⅱ：71%、Ⅲ：26%、Ⅳ：0.2%であり、修繕等が必要な判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルは3,016箇所であった。
- 1巡目点検終了時点と比較すると建設後50年以上経過したトンネルは増加している一方で、年々判定区分Ⅲ・Ⅳのトンネルは着実に減少している。



(参考) 建設後50年を経過したトンネルの割合

※この他、古いトンネルなど記録が確認できない建設年度不明トンネルがある。

2巡目点検で判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況

 国土交通省

- 2巡目(2019年度～2023年度)の点検で早期に措置を講ずべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずべき状態(区分Ⅳ)と判定された橋梁のうち、修繕等の措置に着手した割合は、2025年度末時点で国土交通省:91%、高速道路会社:79%、地方公共団体:69%、完了した割合は、国土交通省:52%、高速道路会社:52%、地方公共団体:45%
- 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで(5年以内)に措置を講ずべきとしているが、地方公共団体において5年以上経過していても措置に着手できていない橋梁は約2割ある。

管理者	措置が必要な 施設数(A)	措置に着手済 の施設数(B)	未着手 施設数	2025年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)		(参考)2024年度末時点	
				点検年度	0% 20% 40% 60% 80% 100%	措置に着手済 の施設数	うち完了
国土交通省	3,684	3,370 (91%)	314 (9%)	2019	84%	2,891 (78%)	1,328 (36%)
				2020	71%		
				2021	46%		
				2022	34%		
				2023	24%		
高速道路会社	2,725	2,157 (79%)	568 (21%)	2019	74%	1,662 (61%)	937 (34%)
				2020	79%		
				2021	56%		
				2022	32%		
				2023	24%		
地方公共団体	48,494	33,541 (69%)	14,953 (31%)	2019	64%	28,537 (58%)	15,574 (32%)
				2020	59%		
				2021	44%		
				2022	32%		
				2023	22%		
都道府県 政令市等	16,907	13,653 (81%)	8,291 (49%)	2019	69%	11,988 (70%)	5,945 (35%)
				2020	66%		
				2021	48%		
				2022	36%		
				2023	22%		
市区町村	31,587	19,888 (63%)	11,699 (37%)	2019	61%	16,549 (52%)	9,629 (30%)
				2020	55%		
				2021	41%		
				2022	29%		
				2023	22%		
合計	54,903	39,068(71%)	25,156(46%)	15,835(29%)	46%	33,090(60%)	17,839(32%)

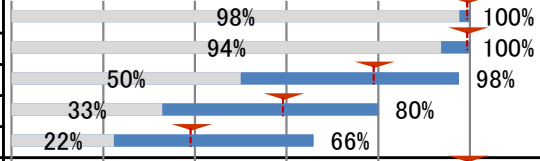
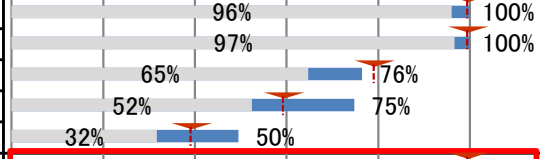
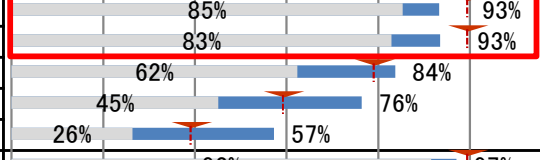
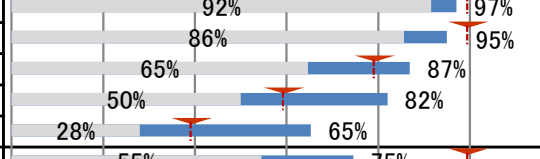
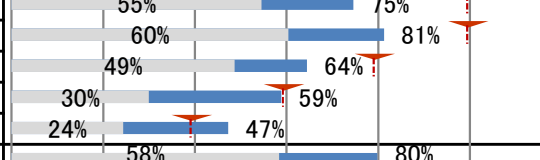
↑: 2025年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース

完了済 着手済

2019年度点検実施(6年経過):100%、2020年度点検実施(5年経過):100%、2021年度点検実施(4年経過):80%、2022年度点検実施(3年経過):60%、2023年度点検実施(2年経過):40%

5

- 2巡目(2019年度～2023年度)の点検で早期に措置を講ずべき状態(区分Ⅲ)又は緊急に措置を講ずべき状態(区分Ⅳ)と判定されたトンネルのうち、修繕等の措置に着手した割合は、2025年度末時点で国土交通省:89%、高速道路会社:77%、地方公共団体:79%、完了した割合は、国土交通省:61%、高速道路会社:64%、地方公共団体:57%
- 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで(5年以内)に措置を講ずべきとしているが、地方公共団体において5年以上経過していても措置に着手できていないトンネルは約1割ある。

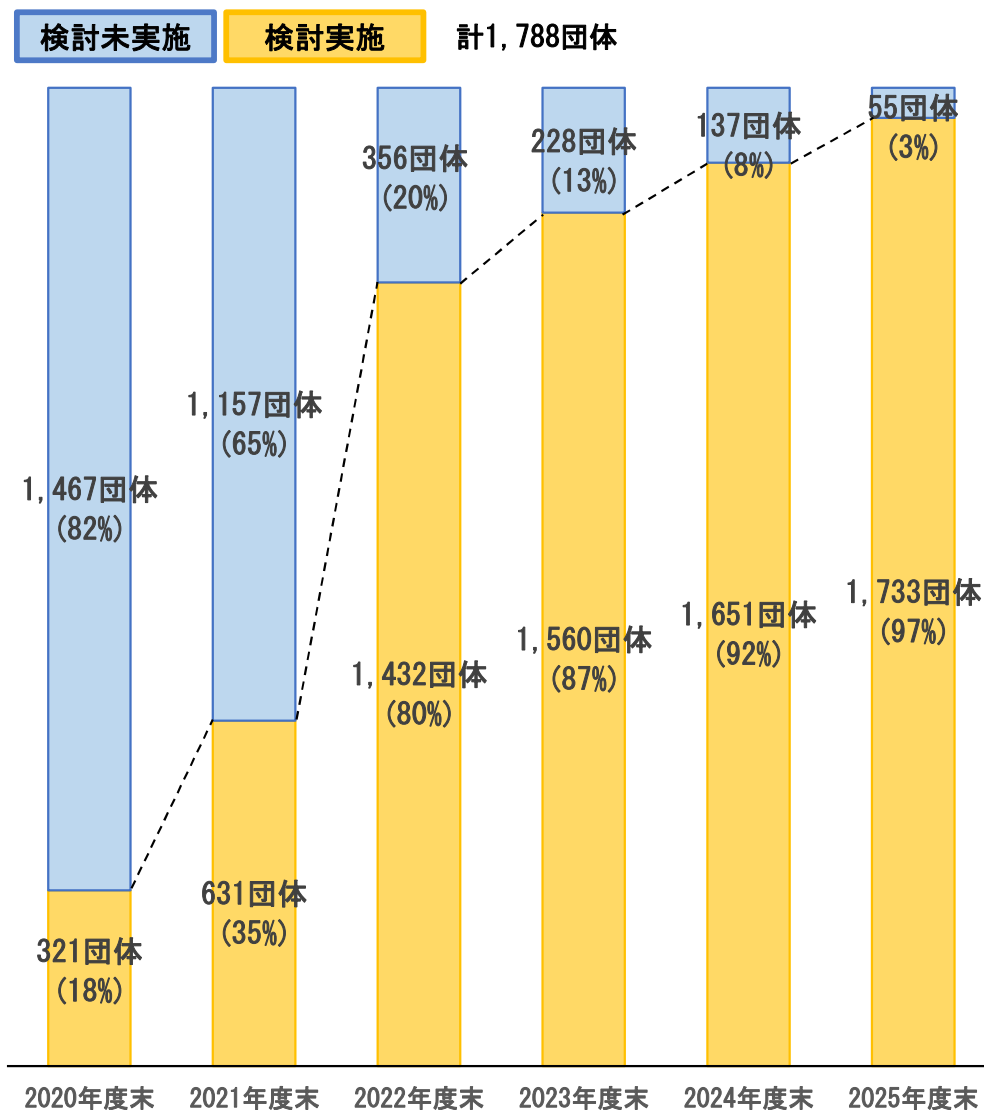
管理者	措置が必要な 施設数(A)	措置に着手済 の施設数(B)	2025年度末時点 措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)		未着手 施設数	点検年度	(参考)2024年度末時点	
			うち完了(C)				措置に着手済 の施設数	うち完了
国土交通省	421	376 (89%)	258 (61%)	45 (11%)		2019	325 (77%)	184 (44%)
						2020		
						2021		
						2022		
						2023		
高速道路会社	425	328 (77%)	272 (64%)	97 (23%)		2019	266 (63%)	198 (47%)
						2020		
						2021		
						2022		
						2023		
地方公共団体	2,366	1,860 (79%)	1,344 (57%)	506 (21%)		2019	1,677 (71%)	1,044 (44%)
						2020		
						2021		
						2022		
						2023		
都道府県 政令市等	1,805	1,538 (85%)	1,149 (64%)	267 (15%)		2019	1,417 (78%)	918 (51%)
						2020		
						2021		
						2022		
						2023		
市区町村	561	322 (57%)	195 (35%)	239 (43%)		2019	260 (46%)	126 (22%)
						2020		
						2021		
						2022		
						2023		
合計	3,212	2,564(80%)	1,874(58%)	648(20%)			2,268(71%)	1,426(44%)

↑: 2025年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース
完了済 着手済
2019年度点検実施(6年経過):100%、2020年度点検実施(5年経過):100%、2021年度点検実施(4年経過):80%、2022年度点検実施(3年経過):60%、2023年度点検実施(2年経過):40%

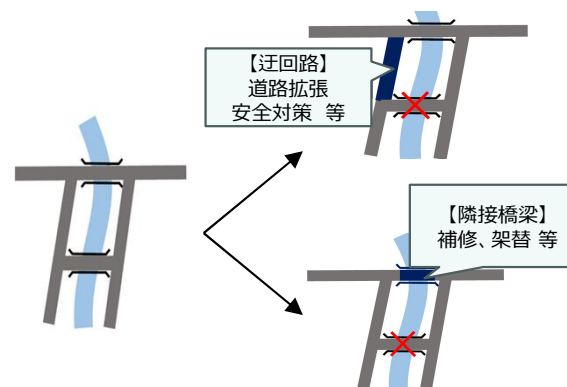
地方公共団体における集約・撤去・機能縮小等の取組

- 地方公共団体における施設の集約・撤去・機能縮小等の検討状況は、2025年度末時点で97%となっている。
- 道路メンテナンス事業補助制度では、集約・撤去等に取り組む地方公共団体を支援しており、2025年度は124団体を支援。
- また、地方公共団体の取組の一助になるよう、道路施設の集約・撤去ガイドラインを公開している。

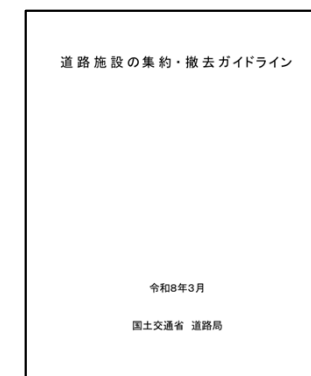
■地方公共団体における集約・撤去・機能縮小等の検討状況



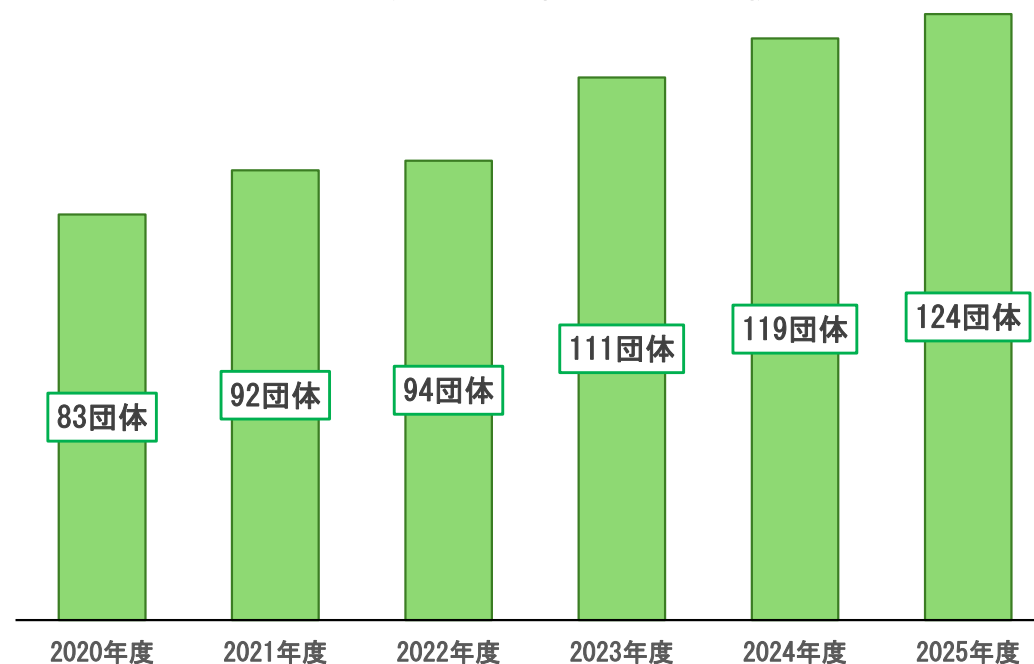
■道路メンテナンス事業補助制度の対象となる集約・撤去事業等の例



■道路施設の集約・撤去ガイドライン (R8.3公表)



■道路メンテナンス事業補助制度により集約・撤去等を支援した地方公共団体数



路面下空洞調査の実施状況(2025年度・国土交通省)

- 直轄国道における2025年度の路面下空洞調査の調査延長は2,788km(調査対象延長の約12%)
- 調査の結果、路面下空洞が8,419箇所確認され、そのうち路面陥没の可能性が高いと考えられる区分Aが194箇所(2%)
- 区分Aの194箇所については、全ての箇所で修繕等に着手済み

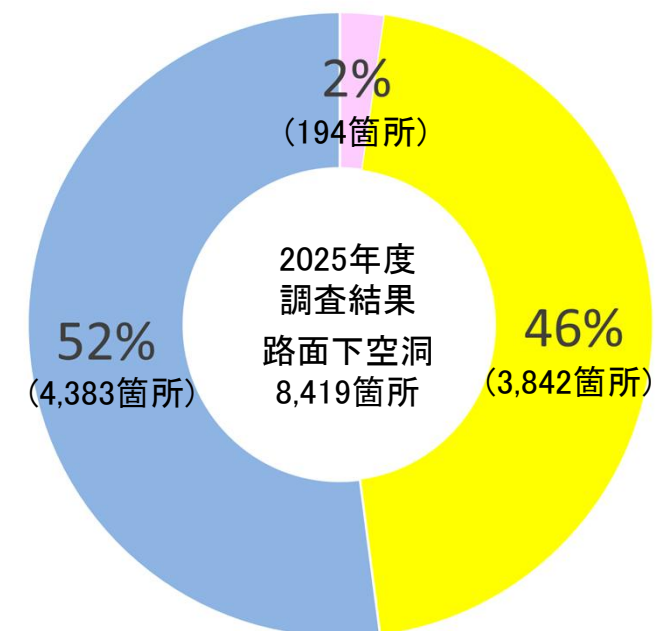
■路面下空洞調査の調査結果

道路 管理者	調査対象 延長 (道路延長)	調査延長 (道路延長)	空洞確認 箇所	路面陥没の可能性		
				A(高い)	B(中程度)	C(低い)
国土 交通省	20,810km	2,788km	8,419箇所	194箇所 (194)※	3,842箇所 (169)※	4,383箇所 (33)※

※ うち修繕等の優先度が高い箇所
(埋設物の設置状況や沿道状況などを踏まえて優先度を判断)

2026.3末時点

■路面陥没の可能性判定区分の割合



- A: 陥没の可能性が高い空洞
- B: 陥没の可能性が中程度の空洞
- C: 陥没の可能性が低い空洞

■修繕等の優先度が高い箇所の修繕実施状況

路面陥没の可能性	修繕等の優先度が高い箇所※	修繕等に 着手済み箇所	うち完了
A(高い)	194箇所	194箇所(100%)	194箇所(100%)
B(中程度)	169箇所	131箇所(78%)	131箇所(78%)
C(低い)	33箇所	31箇所(94%)	31箇所(94%)

※ うち修繕等の優先度が高い箇所
(埋設物の設置状況や沿道状況などを踏まえて優先度を判断)

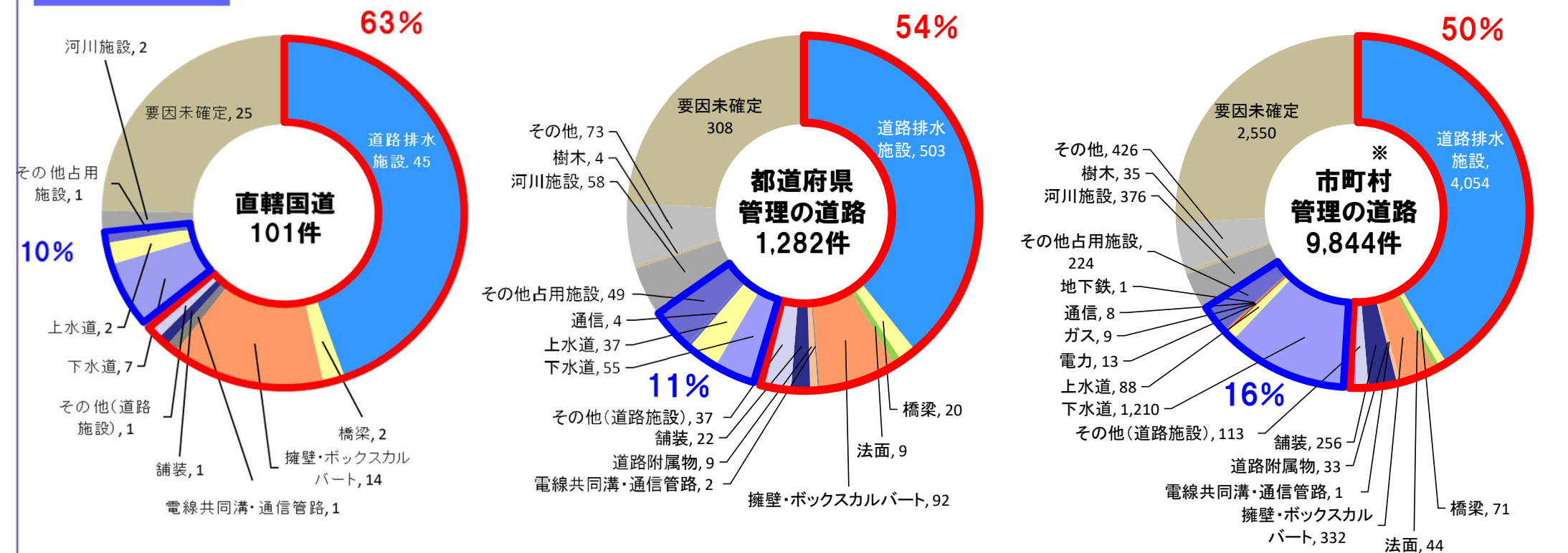
2026.8.26時点

道路陥没の発生件数とその要因(全道路)

- 2025年度に発生した道路陥没件数は直轄国道で101件、都道府県管理道路で1,282件、市町村管理道路で9,844件です。
- 陥没の要因は様々ありますが、水が流れる施設(道路排水施設、下水道、水道)の件数が多く、その中でも道路排水施設の割合が高くなっています。

道路陥没発生件数の内訳

2025年度



※ 政令市、特別区含む

* ポットホールは含まない

 道路施設が要因の陥没

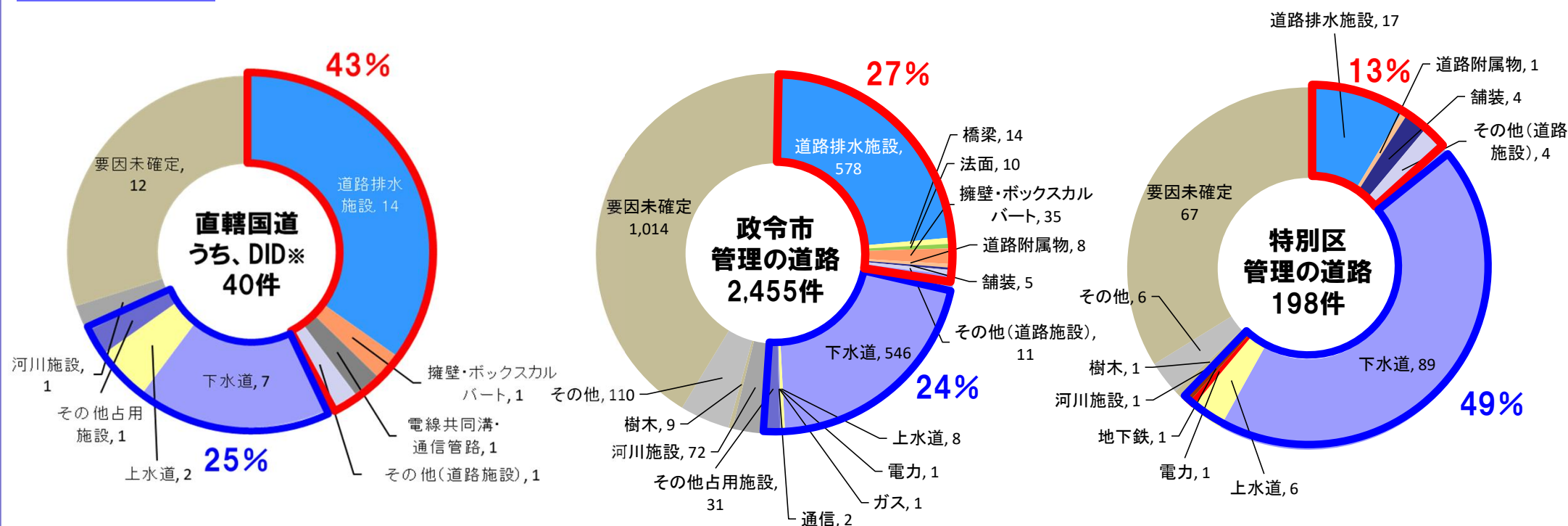
 道路占有物件が要因の陥没

道路陥没の発生件数とその要因(都市部)

- 2025年度に発生した道路陥没件数のうち、都市部で発生したものについては、全道路と比較すると、占用物件を要因とする割合が大きく、特に下水道が多くなっています。

道路陥没発生件数の内訳

2025年度



※ DID:人口集中地区

* ポットホールは含まない

 道路施設が要因の陥没

 道路占用物件が要因の陥没