

湯前町橋梁長寿命化修繕計画



平成 26 年 3 月

令和元年 5 月（改定）

令和 5 年 1 月（改定）

令和 5 年 12 月（改定）

令和 7 年 10 月（改定）



湯前町 建設水道課

目 次

1. 長寿命化修繕計画の目的	1
2. 長寿命化修繕計画の対象橋梁	2
3. 健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針	5
4. 対象橋梁の長寿命化及び修繕・架替えに係る費用の 縮減に関する基本的な方針	8
5. 対象橋梁ごとの概ねの補修内容・時期又は架替え時期	9
6. 長寿命化修繕計画による効果	12
7. 計画策定担当部署及び意見聴取した学識経験者等 の専門知識を有する者	15

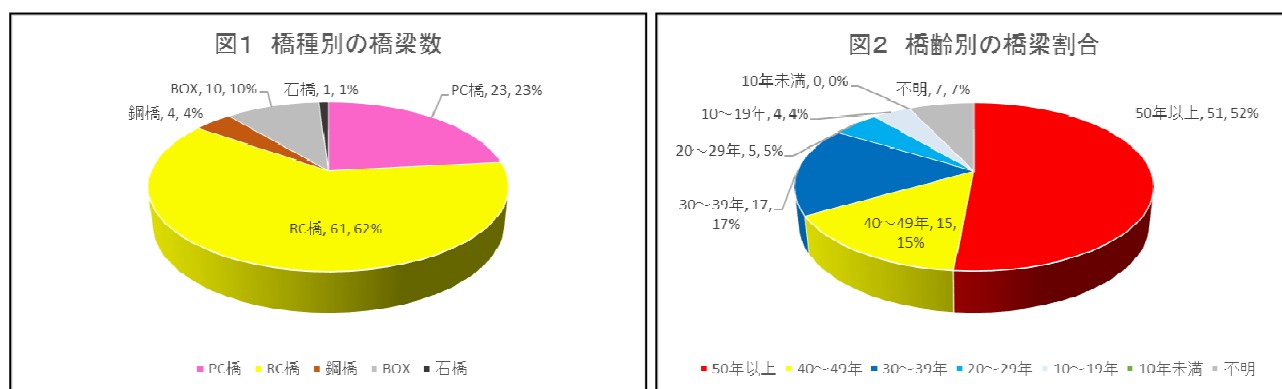
1. 長 寿 命 化 修 繕 計 画 の 目 的

1) 背 景

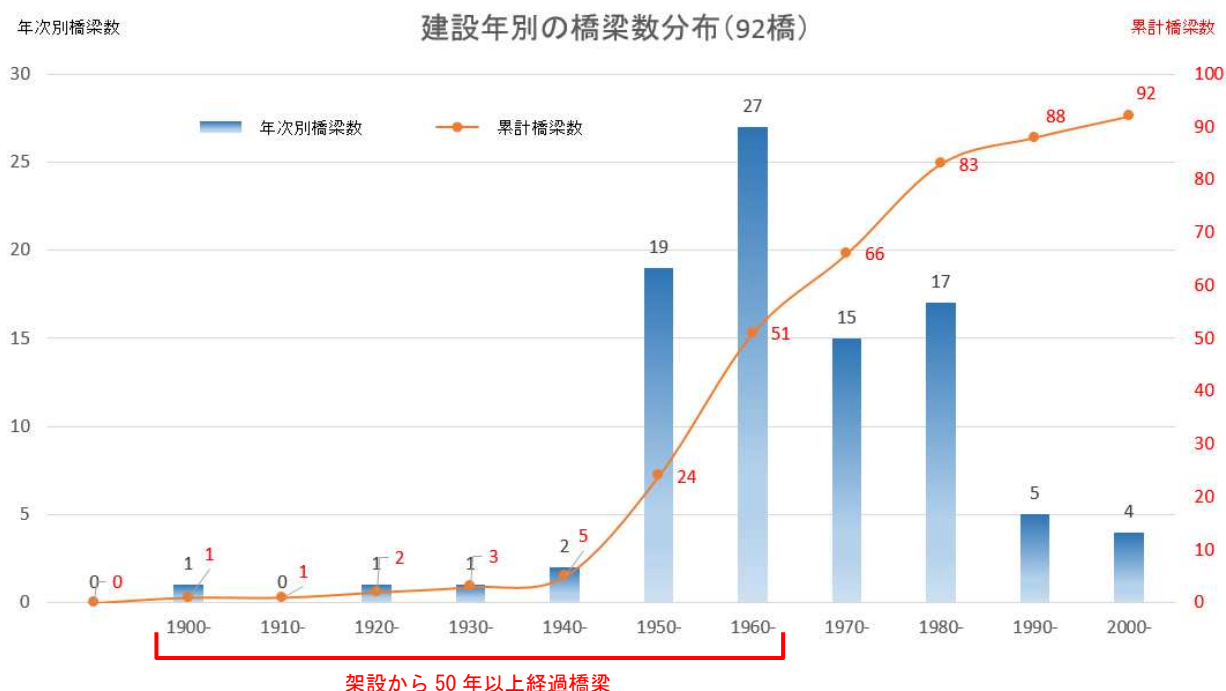
湯前町が管理する約 95km の町道には 101 橋の橋梁があり、橋種別で分類するとコンクリート橋では PC 橋が 23%の 23 橋、RC 橋が 61%の 62 橋、鋼橋が 4%の 4 橋、その他、ボックスカルバートが 11%の 11 橋、石橋が 1%の 1 橋となっています。

本町が管理する橋梁の経過年数を見ると、以下に示すとおり一般的に橋梁の寿命といわれる 50 年を経過している橋梁は、55%の 51 橋であり、10 年後には全体の 72%の 66 橋、さらに 20 年後には全体の 90%にあたる 83 橋が建設後 50 年を超えることになります。

本町が管理する道路橋は今後急速に高齢化を迎え、大規模な修繕(補修)や架替えが同時期に発生することが予想され、多大な財政負担となることが懸念されます。



なお、建設年別の橋梁数は建設年次不明の7橋を除き、下図のとおりとなっています。



2) 目 的

このような背景のもと、限られた予算(道路維持費)のなかで、橋梁の安全性を確実に保持するため、従来の損傷・劣化が大きくなってから対応する事後保全型から、傷みの小さいうちからきめこまやかな策を実施する予防保全型へと移行することでライフサイクルコストの削減を図ります。

また、適切な維持管理を継続的に行うことで、地域道路ネットワークの安全性を確保することを目的とします。

2. 長 寿 命 化 修 繕 計 画 の 対 象 橋 梁

湯前町橋梁長寿命化修繕計画は、管理橋梁 101 橋を対象として行います。

	国 道	県 道	町 道	合 計
全体管理橋梁数			101	101
計画の対象橋梁数			101	101
うち H21 年度までの計画策定橋梁数			15	15
うち H25 年度までの計画策定橋梁数			93	93
うち R4 年度計画策定橋梁数			101	101

(平成 25 年度の本計画策定以降、農道の町道移管により橋梁数が 8 橋増加しています)

【橋梁の特色】

(1) 湯前町の北に隣接する水上村との境を、西に隣接する多良木町に向って、東西に横断する球磨川には橋長約 100m に及ぶ長大橋が 3 橋存在し、その内 1 橋は PCT 桁橋の「原ノ湍橋(はらのふちばし)」と陸橋の潮大橋、もう 1 橋は鋼トラス橋の「古湍橋(こぶちばし)」が存在します。

「古湍橋」については、湯前町と多良木町、水上村の町村境に位置している為、橋梁の維持管理を 3 町村において共有しています。

(2) 球磨川の支流、都川に架かる「下町橋(したまちばし)」は、明治 39 年に架設され、架設から 100 年以上が経過しており、最も古い橋となっています。また下町橋はアーチ式の石橋になっており、町の指定文化財にもなっています。



原ノ湍橋(PCT 桁橋)



潮大橋(PC ポステン中空床版橋)

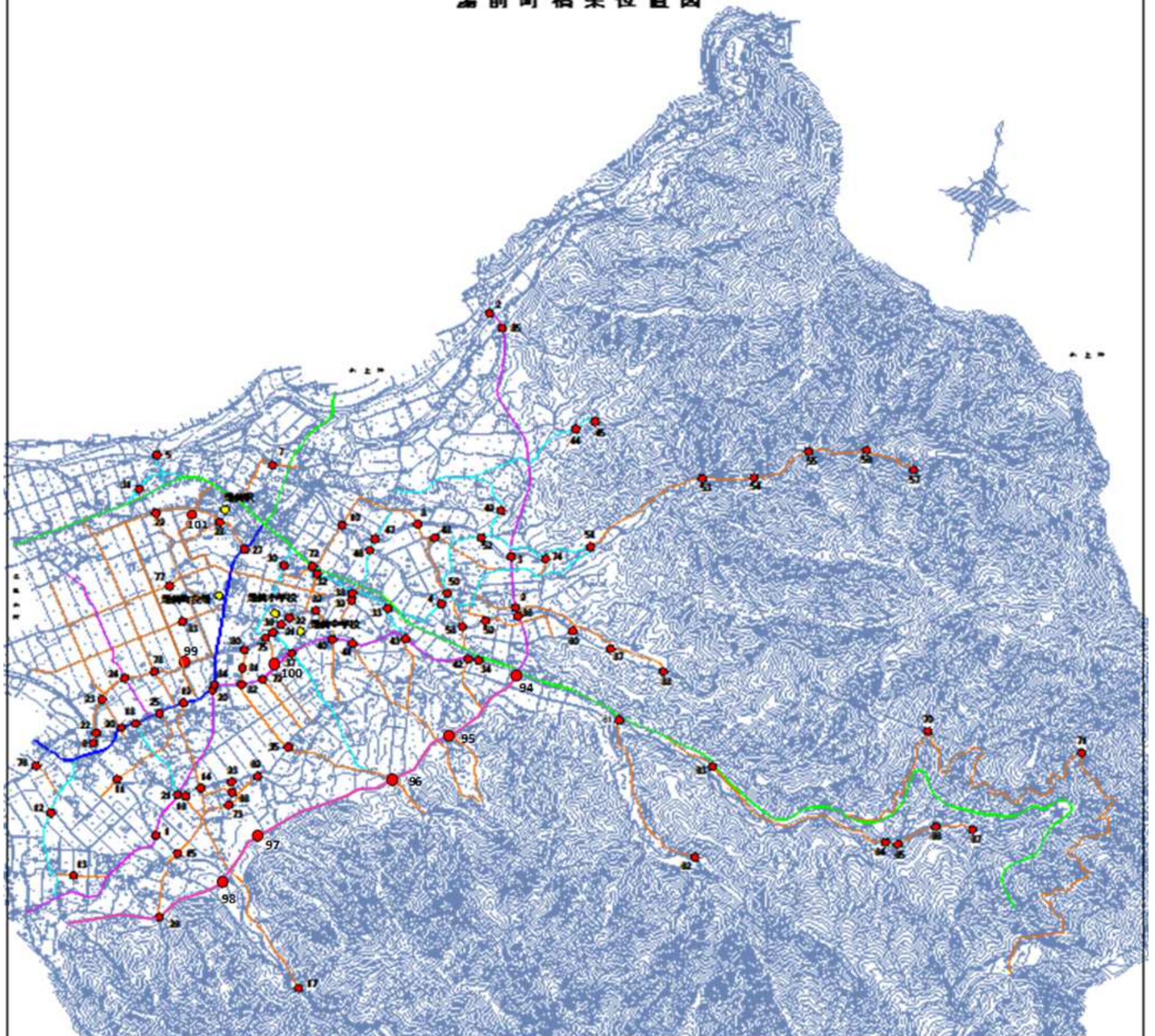


古湍橋(鋼橋)



下町橋(石橋)

湯前町橋梁位置図



1 仁厚橋	26 長谷場橋	51 文一橋	76 中園橋	101 平野秋原橋
2 原ノ河橋	27 黒田橋	52 下秋良橋	77 松原上草原橋 (無名3)	
3 新秋良橋	28 黒木橋	53 網内橋	78 藤木橋 (植木二本時原橋)	
4 田吉橋	29 梅木橋	54 山の神橋	79 深田橋 (無名4)	
5 古河橋	30 橋本橋	55 笹の平橋	80 下京千徳橋 (無名5)	
6 金野渡落橋	31 下里橋	56 秋良高橋	81 下京手原橋2 (無名6)	
7 下野橋	32 新村橋	57 上秋良橋	82 下京手原橋3 (無名7)	
8 秋良橋	33 葛作橋	58 香川橋 (上香川橋)	83 上中厚徳橋 (無名8)	
9 上ノ段橋	34 阪石橋	59 小原橋	84 中渡橋	
10 上里古杉原橋 (西前田橋)	35 黒山橋	60 上香川橋2	85 松崎橋	
11 新高橋	36 南雲橋	61 上都川橋	86 香川橋	
12 瀬戸口橋	37 京千橋	62 笹八橋	87 小原橋	
13 平野橋	38 公金堂橋	63 七ツ山橋	88 香川橋 (香川橋2)	
14 若松橋	39 金光橋	64 大師橋	89 無名橋	
15 馬場下橋	40 遊楽院橋	65 折戸橋	90 無名橋	
16 林道橋	41 久ノ原橋	66 上折戸橋	91 夕陽橋	
17 仁厚川橋	42 北本橋	67 栗秋橋	92 青雲橋	
18 加藤橋	43 小池橋 (無名2)	68 中永野橋	93 無名橋	
19 鹿沙門橋	44 黒田橋 (無名2)	69 山ノ口橋	94 ふるさと橋	
20 中渡2号橋	45 古辰徳橋1	70 竹ノ谷橋	95 瀬大橋	
21 野畑橋	46 中橋	71 洞山切橋	96 大谷橋	
22 天神橋 (無名1)	47 前田橋	72 松原橋	97 浅巻谷橋	
23 梅畑橋	48 黒萩橋	73 浅巻橋	98 仁厚新橋	
24 鶴羽橋	49 ニルメ河橋 (ニルメ河橋)	74 中秋良橋	99 金野渡橋	
25 上下橋	50 浅ヶ野橋	75 上京千橋	100 上京千田上橋	

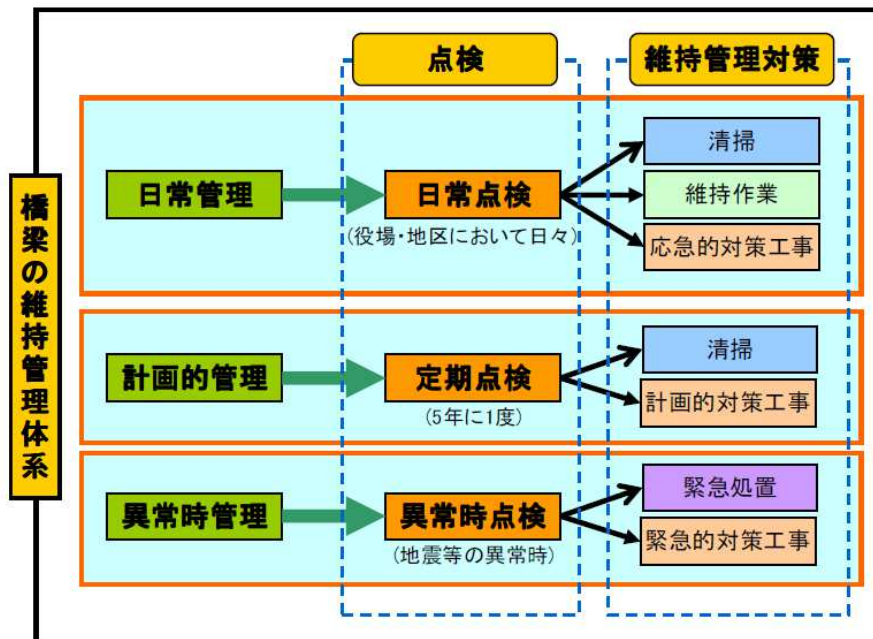
凡 例	
—	国道
—	県道
—	町道(1線)
—	町道(2線)
—	町道(その他)

※町道は被災の架か4時限を記載

3. 健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針

本町では、橋梁を適切に維持管理するために日常管理、計画的管理、異常時管理の3つに分けて管理します。それぞれの管理においては点検、維持管理対策を体系的に実施します。

「1つの橋を3つの維持管理体系で守る」



1) 健全度の把握の基本的な方針

橋梁の点検は、日常点検、定期点検、異常時点検の3つに分けて実施します。道路維持管理の一環として現状を把握し、安全性や耐久性に影響すると考えられる損傷を、早期に発見し対策を行うことにより、常に橋梁が良好な状態であることを目指します。

点検手法は、

- ・道路橋定期点検要領（H31年2月：国土交通省）

- ・熊本県橋梁点検マニュアル(案)（H27年3月：熊本県道路都市局道路整備課）

- ・道路橋石橋の定期点検に関する参考資料[石造アーチ橋]（中間報告）（R3年6月：国土交通省）

に依拠し、点検により得られたデータを基に、「損傷の種類・重大性」「部材の重要性」などを総合的に考慮し、定量的な評価値「健全度」として求めます。

2) 日常的な維持管理に関する基本的な方針

日常点検においては、例えば、道路パトロール実施時等において、橋梁の土砂詰りなどの清掃を行うことにより、排水を円滑に処理することが出来ます。これにより、伸縮装置などから支承部への水の進入を防ぎ、橋の延命化に繋がります。



清掃前



清掃中



清掃後

3) 計画的な定期点検に関する基本方針

定期点検は、橋梁全体の健全性を確認するために定期的を実施するもので、全ての部材に発生した損傷を詳細に把握することを目的とし、道路橋の構造や部材の状態評価に必要な知識及び技能を有する者が、梯子や高所作業車、橋梁点検車などを用いて肉眼により部材の変状等の状態を把握し、評価を行える距離まで接近して目視する近接目視以上と認められる手法を用いて点検をするものとします。

また、今後の維持管理費の増加に対応するため、点検の効率化や費用の縮減を図るための取り組み、目標などを「湯前町橋梁個別施設計画」において設定し、従来工法のみでなく新技術等、**集約化・撤去**を加えた比較検討も実施することとします。

具体的には、令和9年度までに、管理する橋梁のうち橋長が15mを超える橋梁14橋で新技術を活用し、従来技術を活用した場合と比較して1,000千円のコスト縮減を目指します。

併せて、橋梁の老朽化に伴う維持管理費の増加が想定される中で、利用交通量の少なく、かつ迂回路が存在する集約可能な橋梁を対象に**集約化・撤去**の検討を行い、令和11年度までに本町が管理する橋梁101橋のうち、1橋の**集約化・撤去**の検討を行い、修繕費用及び定期点検費用で1,000千円のコスト削減を目指します。

なお、点検の結果、補修等の対策が必要と診断された場合は、定期点検で作成された損傷図等を用いて補修設計を実施することとします。

(1) 橋梁定期点検における診断結果の目安

定期点検の診断に対する部材単位の健全性の診断の目安は下記のとおりとします。(熊本県橋梁点検マニュアル(案)より)

① 診断結果の分類

橋 梁 長 寿 命 化 修 繕 計 画

告 示 H26.7.1施行			国交省	熊本県
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。	A, B	2, 5, 6, 8, 9
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。	C 1, M	1, 3, 4, 7
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じている可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。	C 2	1, 4
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じてる、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。	E 1, E 2	※1

※1: 適宜診断

② 橋梁定期点検要領（H26.6 国土交通省）に基づく判定区分

判定区分	判定の内容
A	損傷が認められないか、損傷が軽微で補修を行う必要がない。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
C1	予防保全の観点から、速やかに補修等を行う必要がある。
C2	橋梁構造の安全性の観点から、速やかに補修等を行う必要がある。
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。
M	維持工事で対応する必要がある。
S1	詳細調査の必要がある。
S2	追跡調査の必要がある。

③ 熊本県橋梁点検マニュアル（案）に基づく処方と原因

処 方	原 因	規模・程度
1 「すみやかに補修」するのが望ましい	詳細調査をしなくても、損傷の原因、規模が明確であり、すみやかに補修の必要がある。	・耐荷力・耐久力⇒中 ・交通の安全確保⇒中
2 「機会を見て補修」するのが望ましい	詳細調査をしなくても、損傷の原因、規模が明確であるので、機会を見て補修するのがよい。（通常維持業務で不可）	・耐荷力・耐久力⇒小 ・交通の安全確保⇒小
3 「通常維持業務で補修」するのが望ましい	詳細調査をしなくても、損傷の原因、規模が明確であるので、機会を見て補修するのがよい。（通常維持業務で可）	・通常維持業務でできる規模の損傷
4 「早急に詳細調査」を行ったうえで「すみやかに補修」する必要がある	損傷の原因、規模などが不明確であるが、早急に補修の必要がある。そのために詳細調査を行う。	・耐荷力・耐久力⇒大 ・交通の安全確保⇒大
5 「早期に詳細調査」を行ったうえで「機会を見て補修」するのが望ましい	損傷の原因は明確で、補修方法、規模、補修時期などを把握するために詳細調査を行う。	・耐荷力・耐久力⇒中 ・交通の安全確保⇒中
6 「詳細調査」を行ったうえで「補修の検討」を行うのが望ましい	損傷の原因、規模などが不明確で補修の必要性を判断するために詳細調査を行う。	・耐荷力・耐久力⇒小 ・交通の安全確保⇒小
7 「追跡調査」を要す（1～2年に1回）	今すぐ補修の必要はないが、進行性の損傷であるので、定期的に状況の確認を行うために追跡調査を行う。	・進行が早い
8 「追跡調査」を要す（2～3年に1回）	今すぐ補修の必要はないが、進行性の損傷であるので、定期的に状況の確認を行うために追跡調査を行う。	・進行が比較的遅い
9 「その他」	損傷の原因が明確であり、損傷規模は軽微である。交通安全の支障となる損傷もないため、補修不要とする。	・耐荷力・耐久力⇒影響無 ・交通の安全確保

4.対象橋梁の長寿命化及び修繕・架替えに係る費用の縮減に関する基本的な方針

健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針とともに、予防的な修繕、補修等の実施を徹底することにより、修繕・架替えに係る大規模化及び高コスト化を回避し、コストの縮減を図ります。

1)修繕・補修及び架替えに係る費用算出の方針

長寿命化修繕計画は3ケース設定し、①事後保全型(更新型)、②予防保全型(ライフサイクルコスト最小型)、③予防保全型の平準化(予算制約型)のシナリオを設定して、ライフサイクルコストのシミュレーションを行ないました。算定の対象は、平成25年度本計画策定時の計画対象橋梁93橋とします。

これは、後述する劣化曲線の算定や補修及び架け替え時期の設定において、統計的な代表値を採用していることから、5ヶ年程度を期間とした実際の橋梁補修事業との乖離が派生するため、費用削減のケース検討において、平成27～29年度の橋梁定期点検結果を基礎数値にしたものと平成25年度検討時と大きな差異が見られないため、改訂前の計画値を採用するものとします。なお、個別橋梁の修繕計画については、定期点検と同様に「湯前町橋梁個別施設計画」において、事業の効率化や費用の縮減を図るための取り組みや目標などを設定するものとし、また、新技術等の活用を検討しながら毎年度見直しを行っていきます。

検討ケース	シナリオ名称	考え方
ケース①	事後保全型 (更新型)	・従来型の維持管理シナリオで、損傷の程度に関わらず対策を行わないまま架替え時期(92年間、劣化予測から算出した年)に達した際に更新する。
ケース②	予防保全型 (ライフサイクルコスト最小型)	・予防的な維持管理により、寿命を100年間は保護すると仮定し、最も経済的な維持管理が出来るように予防的な補修を適時行う。
ケース③	予防保全型の平準化 (予算制約型)	・予防保全型のライフサイクルコスト最小型をベースに予算制約(町の道路維持管理費を考慮)を優先順位から考慮する。

5. 対象橋梁ごとの概ねの補修内容・時期又は架替え時期

実際の構造物は、複数の要因により劣化が生じています。従って、劣化の将来予測には「ばらつき」が内在されていると考えられるので実態をモデル化(劣化予測式)する方法としては、近接目視点検の結果を統計的に処理(回帰分析)して設定する方法を採用しました。

そこで、補修及び架替え対策時期の優先順位を決定するにあたっては、点検結果「健全度(※1)」(評価点数)と地域特性「重要度(※2)」(①交通量、②大型車交通量、③第三者影響度、④橋梁規模、⑤融雪剤の使用等、⑥路線等級)をそれぞれ検討して「優先度」を算出して決定しました。(優先度(点) = 健全度 × 0.7 + 重要度 × 0.3)

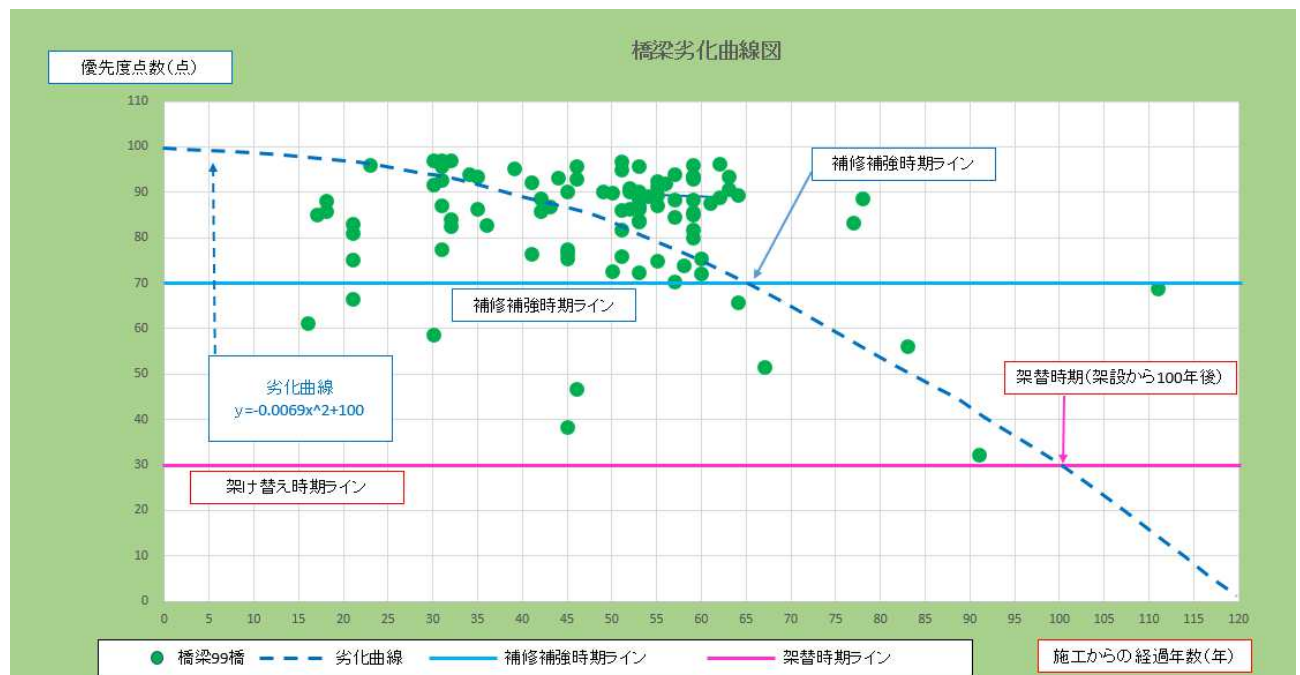
※1 「健全度」は橋梁点検の結果から得られた評価点です。

※2 「重要度」は下記の表に示す通り、各 6 つの項目内容を検討し、項目点の合計を算出した結果です。

①交通量	・多い(400台以上/日)	・中(200以上400台未満/日)	・少ない(200台未満/日)	一世帯につき2台の車を所有すると仮定し、各橋梁付近の世帯から町中心を往復する交通量を予測した。
	0点	10点	20点	
②大型交通量	・多い(50台以上/日)		・少ない(50台未満/日)	大型車が通過と思われる橋梁を予測した。
	0点		10点	
③第三者影響度	・影響大(0～30点)	・影響中(31～70点)	・影響小(71～100点)	点検結果の「第三者影響度」から算出した
	0点	10点	20点	
④橋梁規模	50m以上	15m以上50m未満	15m未満	橋梁の延長から算出した。
	0点	10点	20点	
⑤融雪剤の使用	使用有り		使用なし	融雪剤は橋梁部材に劣化を及ぼす可能性が大きい点から重要度項目に適用する事とした。
	0点		10点	
⑥路線等級	町道(1級)	町道(2級)	町道(その他)	町道の等級別で重要性を区別した。
	0点	10点	20点	

重要度(6要素=100点満点)

次に「優先度」と各橋梁の施工からの経過年を基に劣化予測式を算出し、算出された劣化予測式から、各橋梁の補修時期と架替え時期の設定を行いました。(下図表参照)



① 劣化曲線の算定式

劣化曲線	$y = ax^2 + 100$	左記より
$y = (\text{優先度})$ 、 $x = (\text{経過年})$		$a = -(84.1 - 100) \div (48 \times 48)$
施工から2018年までの経過年数(平均)と 優先度(平均)から(傾きa)を算出		$a = 0.00690$
経過年数(全99橋(不明橋梁7橋は1965年仮定)平均) = 48年 優先度点(全99橋平均) = 84.1点		よって劣化曲線式は $y = (-0.00690)x^2 + 100$ となる。

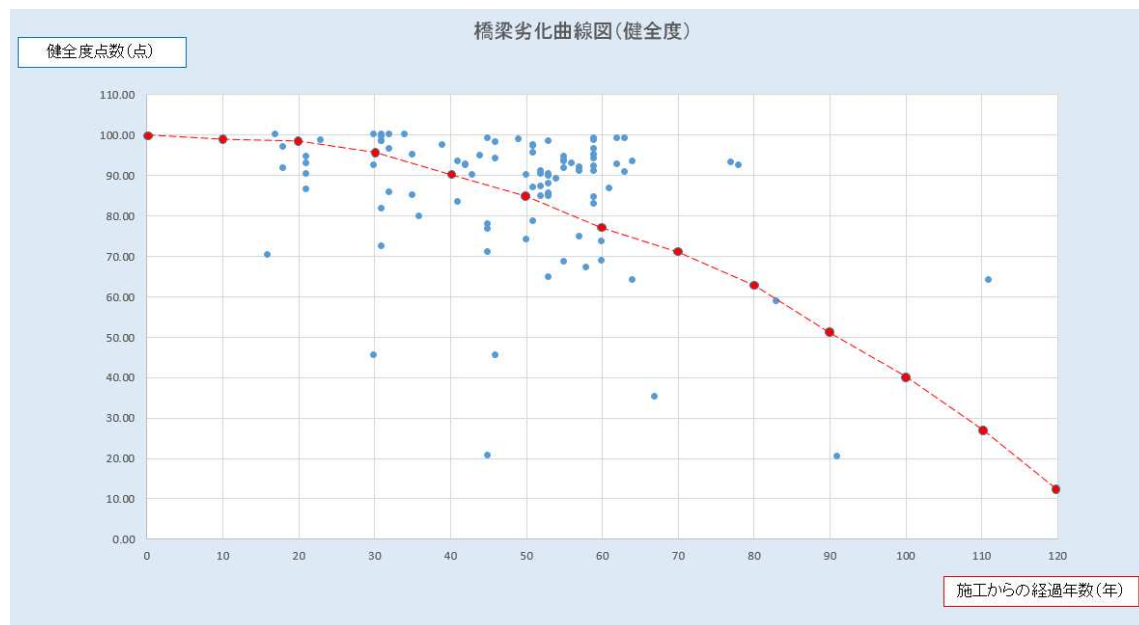
② 補修及び架け替え時期の設定

優先度100点から補修時期ラインの70点と架替時期ラインの30点までに 劣化する間隔年を劣化曲線式を基に算定すると	
$y = (0.00690)x^2 + 100$	$y = (0.00690)x^2 + 100$
$70 = -(0.00690)x^2 + 100$	$30 = -(0.00690)x^2 + 100$
$x = \sqrt{(70 - 100) \div -(0.00690)}$	$x = \sqrt{(30 - 100) \div -(0.00690)}$
$= 65.9380 \dots$	$= 100.7220 \dots$
よって補修時期までの間隔年数は、66年とする	よって架替時期までの間隔年数は、101年とする

以上に示した優先度の算出結果や劣化予測式から算出されたと補修及び架替え時期の結果は別表1のとおりとします。

参考資料

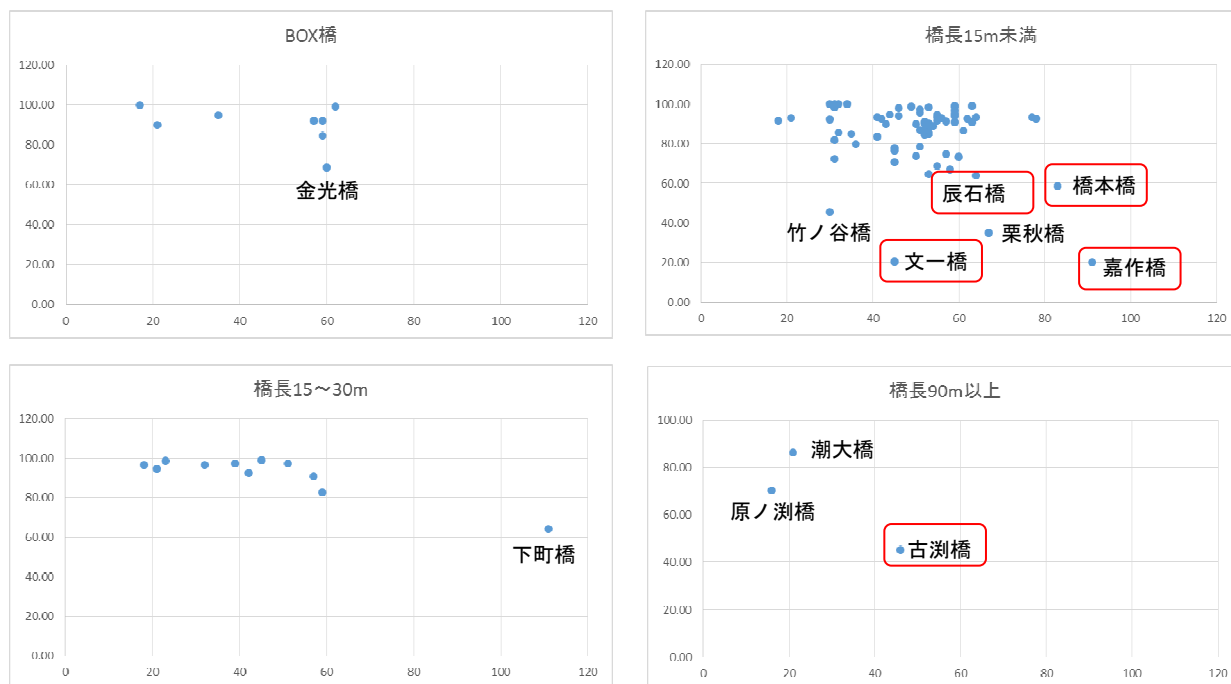
1 橋梁劣化曲線図（健全度）



劣化曲線式： $y = (-0.00608) x^2 + 100$

※ 優先度の算出基礎となる重要度を含まず、橋梁の健全度のみで算定

2 橋梁構造・橋長別の健全度分布図



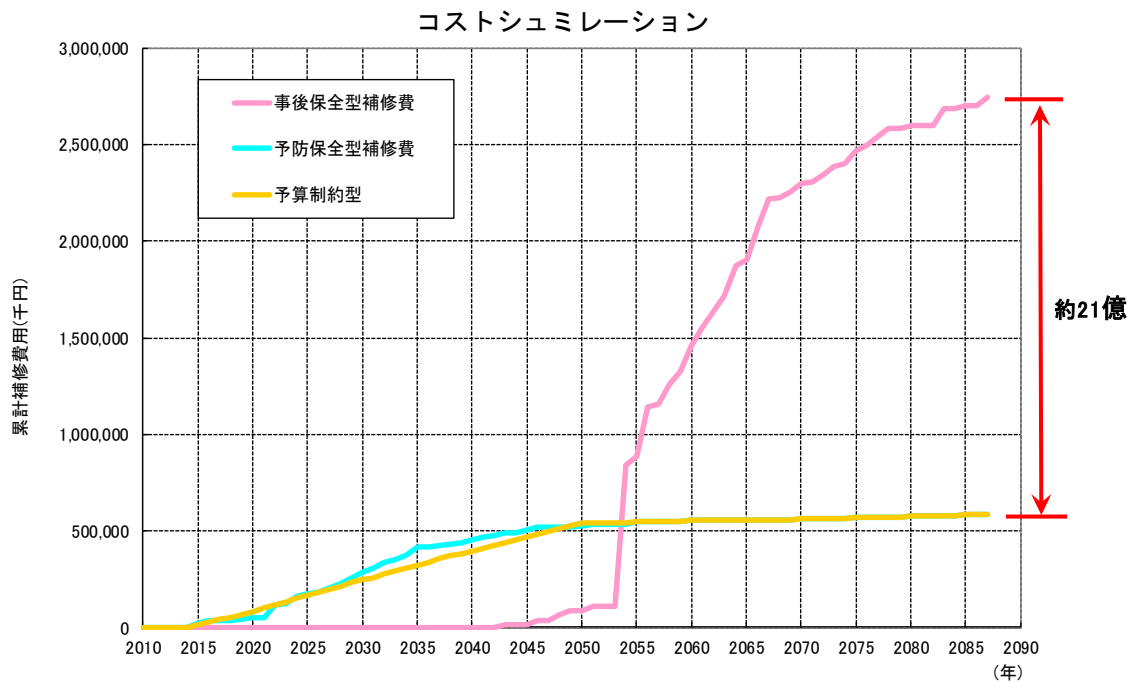
※ 2015～2019 修繕実施済の橋梁

6. 長 寿 命 化 修 繕 計 画 に よ る 効 果

ライフサイクルコストの累積費用と縮減効果を示します。修繕及び架替えにかかる費用は、ケース①(事後保全型)が2,744,276千円で、ケース②(予防保全型)が585,920千円となり、縮減効果は約21億円となります。また、ケース③予算制約型(平準化)は町の道路橋維持費約15,000千円/年)と設定し、平準化した事業費も585,920千円でケース②と同額になります。

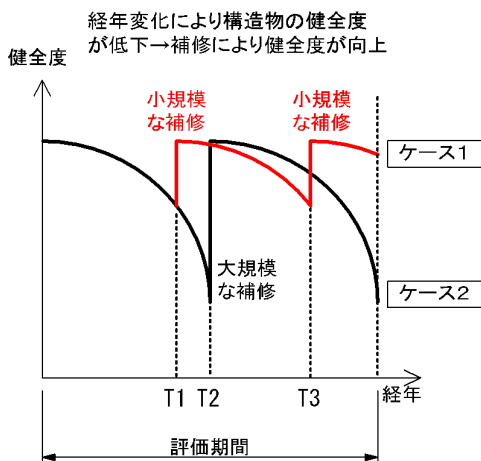
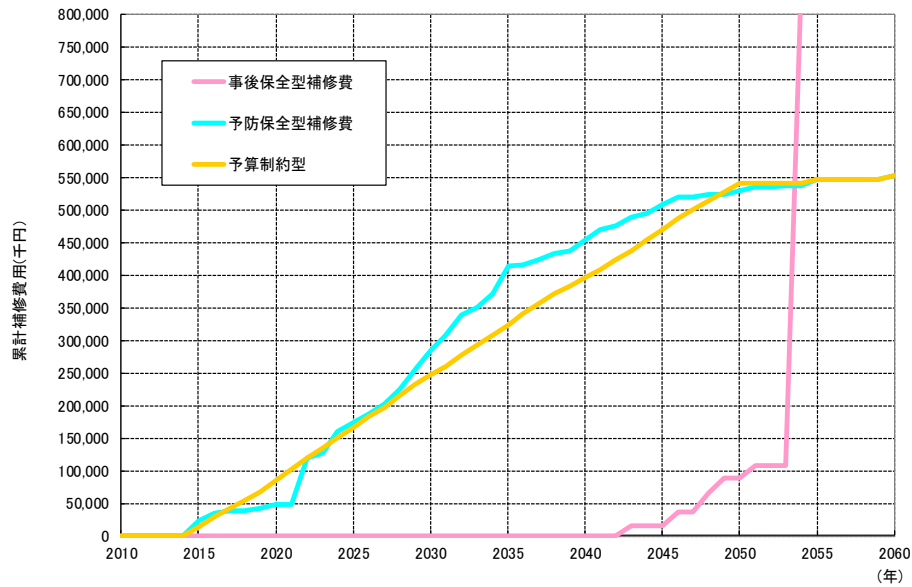
検討ケース	シナリオ名称	考え方
ケース①	事後保全型 (更新型)	・従来型の維持管理シナリオで、損傷の程度に関わらず対策を行わないまま架け替え時期(最長で92年、劣化予測から算出した年)に達した際に更新する。
ケース②	予防保全型 (ライフサイクルコスト最小型)	・予防的な維持管理により、寿命を100年間は保護すると仮定し、最も経済的な維持管理が出来るように予防的な補修を適時行う。
ケース③	予防保全型の平準化 (予算制約型)	・予防保全型のコスト最小をベースに予算制約を優先順位から考慮する。

検討ケース	シナリオ名称	事業費用(千円)
ケース①	事後保全型	2,744,276
ケース②	予防保全型	585,920
ケース③	予算制約型(平準化)	585,920



橋 梁 長 寿 命 化 修 繕 計 画

コストシュミレーション拡大図

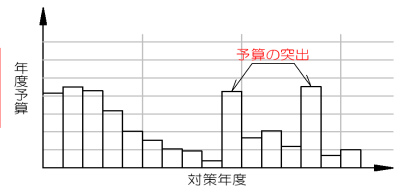


ライフサイクルコスト削減の補修シナリオ

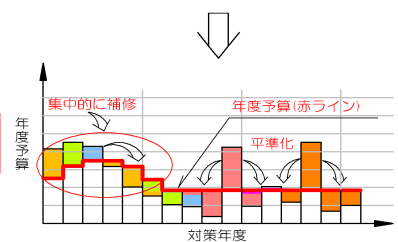
こまめな点検において損傷を早期発見し小規模な補修対策を行っていくことで、コスト削減を図る。

予防保全型の補修で、対策年において予算が突出したり極小だったり、年度費用にバラツキが生じた場合、点検結果により橋梁の重要度を基に指数と対策コスト指数を算定し、優先度指数を計算して平準化を行う。

ライフサイクルコスト最小イメージ



予算制約型イメージ

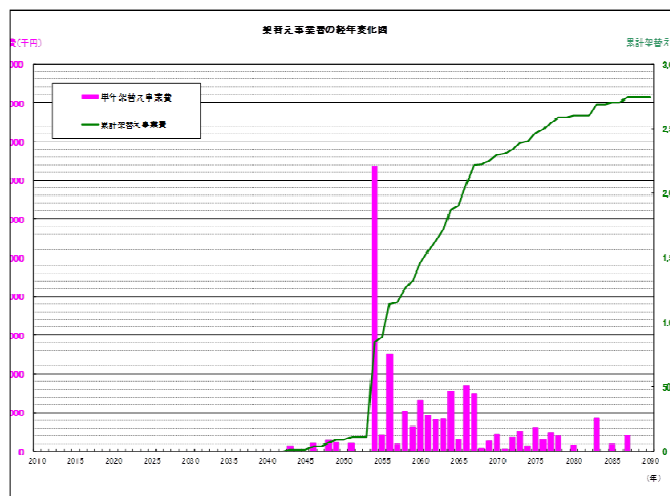


参考資料

1) 対象橋梁毎の架替え時期と架替え費用(ケース①事後保全型)

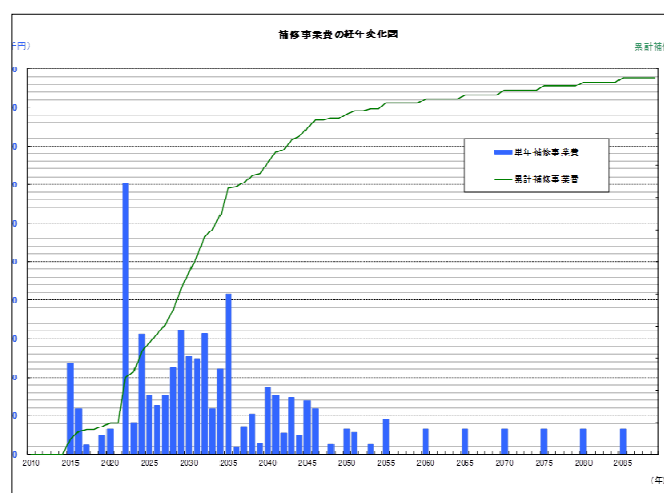
架替え工事費は、①上部工及び下部工の撤去費用②上部工再架設費用③下部工再仮設費を各々算出してその合計を架替え工事費とした。

尚、コンクリート橋及び鋼橋の架替え工事費の単価については、「橋梁の架設に関する調査結果(Ⅳ)、土木研究所資料」の調査データを参考とした。



2) 対象橋梁毎の補修時期と補修費用(ケース②予防保全型)

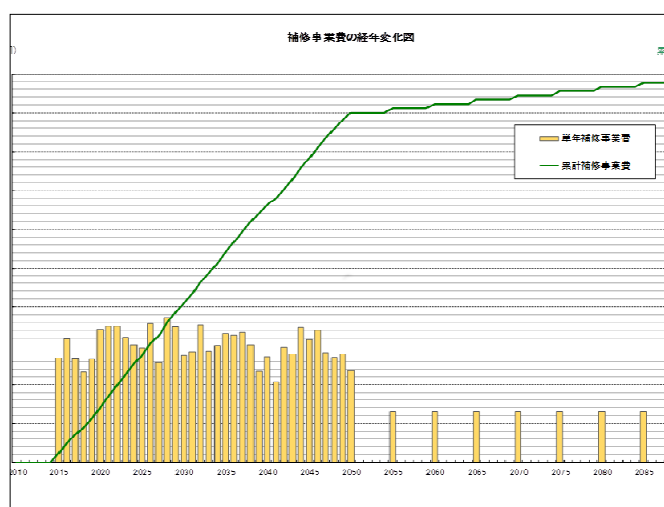
補修費は、簡易目視点検による橋梁維持管理システム:橋梁ドクターにより概算補修費を求めた。



3) 対象橋梁毎の補修時期と補修費用(ケース③予防保全型→予算制約型) 2

補修費は、簡易目視点検による橋梁維持管理システム:橋梁ドクターにより概算補修費を求めた。ライフサイクルコストは各年度によって費用が突出する場合があるので、予算計画に合わせて均す(平準化)必要がある。

平準化は、H25 年度 道路橋維持管理予算の 15,000 千円を目安とした。また、平準化に適用する優先順位は、優先度(点)より評価点が低い橋梁の順番とした。



7. 計画策定担当部署及び意見聴取した学識経験者等の専門知識を有する者

湯前町橋梁長寿命化修繕計画策定にあたっては、湯前町建設水道課が担当し、今後の維持管理における方向性や計画策定方針については、熊本大学において公聴会を行い山尾教授より指導・助言をいただきました。（意見聴取年度：平成25年度）

- | |
|---|
| 1)計画策定担当部署
熊本県球磨郡湯前町 建設水道課 TEL 0966-43-4111(代表) |
| 2)意見を聴取した学識経験者等の専門知識を有する者
熊本大学大学院 自然科学研究科 山尾敏孝教授 |

7-1 学識経験者の意見(熊本大学:山尾敏孝教授)

1. 長寿命化修繕計画の考え方

修繕計画は、橋梁点検の評価(健全度)と6項目の判定要素を考慮して、各橋梁を対策区分毎(継続監視、補修、架け替え等)に分類して対策優先順位の検討を行うことが望ましい。

判定要素の例として

1) 重要路線による判定

- ・対象橋梁がどの等級(1級、2級、その他)に存在するのか。または、湯前町にとって地域住民に重要とされている路線は何処なのか判別できるようにする。位置図等にも路線の等級が分かりやすいように等級毎に色別するなどの工夫が望ましい。

2) 橋梁の規模や形式による判別

- ・橋長が5m以下の小規模な橋梁やBOXは補修対策を行うよりも架け替えを行った方が良い為、個別に判断することが望ましい。(補修にかかる費用とさほど変わらない為、架け替えも視野に検討する。)

3) 損傷箇所による判別

- ・橋梁を形成する上で重要な部位となる桁や床版、橋台等の重大な損傷を優先して補修することが望ましい。また、公表資料等にも損傷の部位と損傷の種類を分かりやすく記載すると良い。
- ・路面上の舗装や高欄等(主要部位ではない)の損傷は費用の軽減のために補修を先送りして、桁や床版等の損傷が見られた時に併せて補修することが望ましい。

2. 今後の定期点検について

- ・定期点検は原則5年毎に実施する事が望ましいが、5年毎の点検は全橋梁を対象に行うよりも、前回実施した点検の中で、目立った損傷のある橋梁または箇所に対して行い、損傷が軽微な橋梁に対しては更に5年後に点検を行うような簡略化を計っても良いと思われる。(10年間隔では、全橋、全部位に対する通常の定期点検を行う。)
- ・定期点検状況によって長寿命化修繕計画においても、再度検討の見直しが生じてくると思われるため、前回実施した各橋梁の点検結果を十分に把握し、診断書(カルテ)等の整理を充実しておく必要がある。

7-2 今後の課題

1)判定要素について

- ①本業務において、優先度の判定要素は 7 項目(①健全度②交通量③大型車交通量④第三者影響度⑤橋梁規模⑥融雪剤の使用⑦路線等級)としたが、学識経験者からの意見として小規模橋(5m 未満)及び BOX 橋は補修対策を行うよりも架け替え対策を行ったほうが良いと言う意見であった。(例:⑩加藤橋、RC 床版橋、L=2.4m、補修 2029 年 3,280 千円、架替 2061 年 5,800 千円但し、補修時期は 70 点、架け替え時期は 30 点としてそれまでの期間定期点検で監視する)
- ②橋梁の最重要部位として 3 つ上げられる。(①桁②床版③橋台)これらの部位の損傷は早急な対策が望まれるが、重要部位でない損傷(①橋面舗装②高欄・地覆等)は細かく区分して補修を先送りできることを考慮する。

2)今後の定期点検について

- ①定期点検は原則 5 年ごとに実施することが望ましいが、町の財政・予算等の観点から初回点検において損傷の大きい橋梁を対象に点検して、損傷の軽微(健全度:90 点以上)な橋梁は 10 年ごとに行うなど簡略化を図っても良い。但し、簡略化対策として、初回実施した橋梁点検の結果(損傷及び診断書等)を充分把握・整理しておく必要がある。 ※道路法施行規則(H26.7.1 施行)にて 5 年に 1 回の点検が法令化
- ②長寿命化計画策定においては、定期点検の実施に併せて見直しを行い優先度の再検討を行うことが望まれる。

3)対応についての提案

- ・1)-①については、例に示すとおり補修年と架替年と費用の差から必ずしも架け替えが良いとは言えないので、補修年になったら現状を確認して判断されることが望ましい。
- ・1)-②については、現状の優先度順位で補修時期と主な損傷部位を提示しているので、その時期(補修年)になったら管理者(役場建設水道課)で現状を確認して判断されることが望ましい。
- ・2)-①橋梁を選定して 5 年毎に実施する。(見積書提出)
- ・2)-②定期点検の実施に併せて行う。([見積書提出])

(意見公聴会)

