

知夫村橋梁個別施設計画

知夫村役場 建設課

令和4年12月

1. はじめに

(1) 本計画の位置付け

公共施設の長寿命化を図るため、国において平成25年11月29日に「インフラ長寿命化基本計画」(以下、「基本計画」という。)が策定されました。

本村では、この基本計画に基づく「インフラ長寿命化計画(以下「行動計画」という。)」として、平成29年3月に「知夫村公共施設等総合管理計画」(以下「総合管理計画」という。)を策定しました。

本計画は、総合管理計画に基づき、道路橋における定期点検及び修繕の具体的な対応方針を定めたものであり、行動計画に基づく個別施設計画として位置付けます。

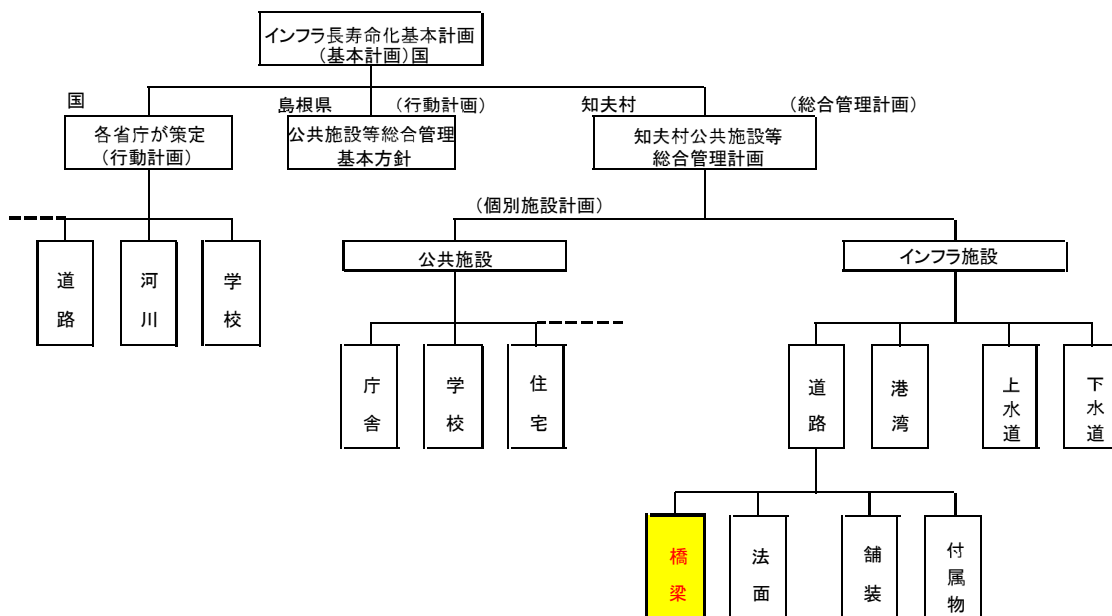


図1 インフラ長寿命化計画体系図

(2) 対象施設

本計画の対象とする施設は、知夫村が管理する道路法第2条第1項に規定する道路における橋長2.0m以上の橋（以下「道路橋」という）とします。

(3) 計画期間

本計画の期間は令和3年度から令和12年度までの10年間とします。ただし、道路橋の状態は経年劣化や疲労等によって時々刻々と変化することから、定期点検結果等を踏まえ、適宜、計画を更新するものとします。

2. 施設の現状

(1) 村内の橋梁数

知夫村では、令和4年11月30日現在、34橋の道路橋を管理しています。

表1-1 知夫村内の道路橋数 (R4.11.30 現在)

	1級村道	2級村道	その他村道	合計
全管理橋梁数	0	5	29	34
計画の対象橋梁数		5	18	23
R4計画策定橋梁数		5	18	23

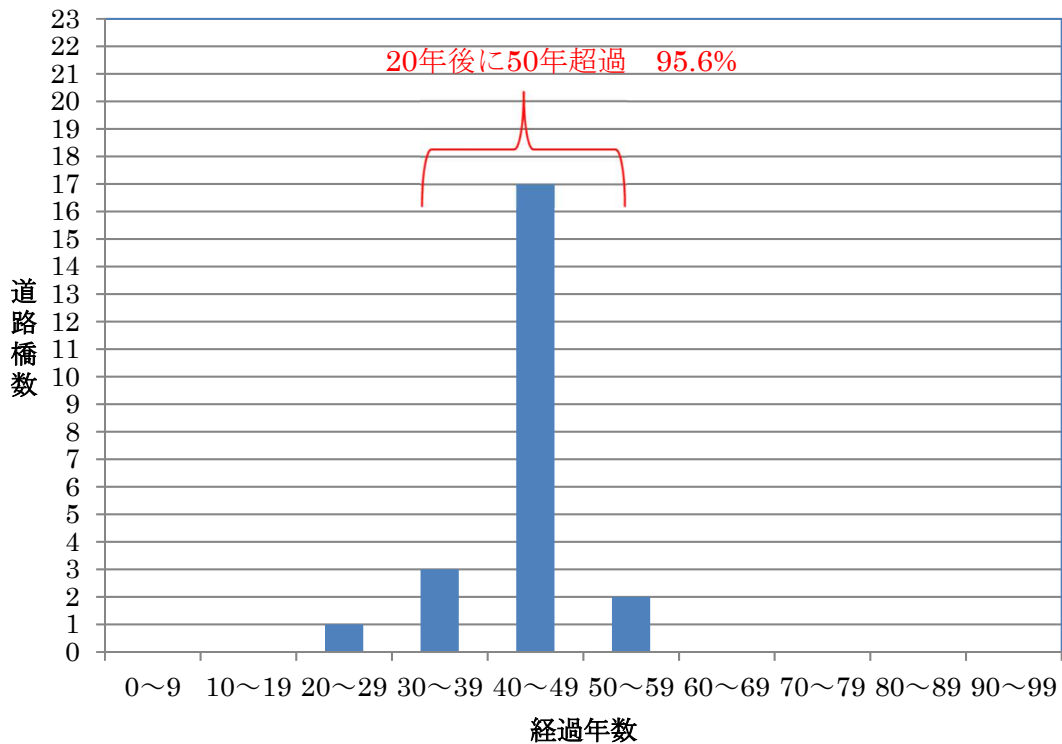
○本計画の対象：全管理橋梁のうち、木橋及び通行不能箇所にある橋梁を除外した橋梁を計画の対象とする

表1-2 知夫村が管理する道路橋の路線別及び橋長別橋梁数

		1級村道	2級村道	その他村道	合計
	全管理道路橋数	0	5	29	34
うち計画の 対象数	1.5m未満	0	4	29	33
	1.5m以上	0	1	0	1

(2) 道路橋の年齢構成

村が管理する計画対象の道路橋23橋のうち、建設後50年を超過する道路橋の占める割合は8.7%ですが、20年後には95.6%となり、急速に道路橋の高齢化が進行します。



3. メンテナンスサイクルの基本的な考え方

道路橋の老朽化対策を確実に進めるため、点検→診断→措置→記録→（次回点検）のメンテナンスサイクルを構築します。

また、点検・診断などの記録を反映させた「個別施設計画」を策定します。

（1）定期点検

1) 点検の頻度

定期点検は5年に1回の頻度で実施することを基本とします。

2) 点検の方法

定期点検は、近接目視により行うことを基本とし、全ての部材に近接して部材の状態を評価します。

定期点検では、健全性の診断の根拠となる道路橋の現在の状態を、近接目視により把握するか、近接目視と同等の健全性の診断を行うことができると判断した方法により把握します。

近接目視とは肉眼により部材の変状等の状態を把握し、評価が行える距離まで接近して目視を行うことと定義します。

近接目視と同等の健全性の診断を行うことができると判断した方法とは、ドローンやロボット等による近接撮影画像などの点検支援技術のことと定義します。

また、必要に応じて触診や打音検査を含む非破壊検査技術などを行います。

点検時にうき・はく離等があった場合は、道路利用者及び第三者被害が予測される橋梁においては、事故防止の観点から応急的に措置を実施した上で判定を行います。

(2) 診断

定期点検では、部材単位及び道路橋毎の「健全性の診断」を行います。

健全性の診断は「Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ」の4段階の区分で行います。

1) 部材単位の健全性の診断

部材単位の健全性の診断は表2-1の判定区分により行うことを基本とします。

表2-1

区分		状態
Ⅰ	健全	道路橋の機能に支障が出ていない状態
Ⅱ	予防保全段階	道路橋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、または生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

2) 道路橋毎の健全性の診断

道路橋毎の健全性の診断は、表2-2の判定区分により行います。

道路橋単位の診断は、部材単位の健全性の診断結果を踏まえて、橋梁の主要な構造に着目し、道路橋毎で総合的に判断します。

表2-2

区分		状態
Ⅰ	健全	道路橋の機能に支障が出ていない状態
Ⅱ	予防保全段階	道路橋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、また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

(3) 措置

診断結果に基づき、道路橋の効率的な維持及び修繕が図られるよう、必要な措置を講じます。

(4) 記録

定期点検及び健全性の診断の結果、並びに措置の内容等を記録し、当該道路橋が利用されている期間中はこれを保存します。

4. 老朽化対策の実施

(1) 対策の優先順位

対策の優先度評価は、道路橋の区分（表3-1）、健全度、交通量により行います。

点検・補修により健全度を変更した場合には、優先順位の見直しを行います。

表3-1 橋梁の管理区分

グループ	内 容
1	・ 第三者被害を及ぼす可能性のある橋梁（渡海橋）
2	・ 周辺に適切な迂回路のない橋梁 ・ 当該橋梁が通行止めになると孤立集落が発生する橋梁 ・ 塩害影響地域（海岸線から200m以内）
3	・ グループ1～3以外で橋長10m以上
4	・ グループ1～3以外で小規模橋梁（橋長10m未満）

対策の優先度の考え方は原則以下のとおりとします。

- ① 定期点検の結果、健全度が低い順。
- ② 健全度が同じ場合はグループ順。
- ③ グループが同じ場合は、交通量（平日・台／12時間）の多い順。

(2) 管理目標

管理目標は道路橋の管理区分毎に設定し、それに基づいて処置・対策（経過観察、予防保全対策、事後保全対策、大規模補強対策）を講じるものとします。（表3-2）

表3-2 管理目標

道路橋の状態	措置内容	管理区分	
		グループ 1・2・3	グループ 4
道路橋の機能に支障が生じていない状態 (健全度Ⅰ)	経過観察	Ⅲ解消後の管理目標	
道路橋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 (健全度Ⅱ)	予防保全対策		
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 (健全度Ⅲ)	事後保全対策	令和5年までにⅢの解消をめざす	
構造物の機能に支障が生じている、また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 (健全度Ⅳ)	大規模補強対策	点検・診断後、緊急対応	

当面は健全度Ⅲの解消を優先的に実施し、予算状況等を勘案しながら早期に措置を講じるよう計画します。

健全性Ⅳの場合には、発見後ただちに通行止め等の緊急対応を行い、その後、修繕・架替え等の措置を講じます。

健全度Ⅲへの対策が一段落した時点で、健全度Ⅱの予防保全段階での管理を目指します。

(3) 道路橋修繕方針

- 1) 点検、診断結果に基づく判定区分に応じて対策を講じます。
- 2) 緊急対応の必要がある道路橋（健全度Ⅳ）は、直ちに通行規制並びに応急対策を行ったうえで、本対策を行います。
- 3) 早期に措置を講じる必要のある道路橋（健全度Ⅲ）は、管理区分に応じて優先順位を付けて本対策を行います。
- 4) 対策方法は変状の状況を十分に把握し、その範囲・規模については、対策を満足する範囲で経済性を考慮し決定します。

表4 本対策の代表例

部材	損傷例	本対策の代表例
鋼部材	腐食	再塗装工
	破断	あて板補強工
コンクリート部材	鉄筋露出	断面修復工
	ひび割れ	表面被覆工 ひび割れ補修工（注入工、充填工）
支承	機能障害	支承取替工
	機能障害、腐食	支承塗替工
橋面	床版ひび割れ	ひび割れ注入工 橋面防水工
	路面の凹凸	舗装打換工
伸縮装置	漏水、破損	伸縮装置取替工
その他	洗掘	河床根固工

(4) 主な対策内容

1) 当て板補強工

激しい腐食による鋼部材の減厚が生じた箇所に対し、腐食箇所を取り囲むように当て板（添接版）を施すことにより鋼部材を補修する工法です。



写真1 当て板工実施状況

2) ひび割れ補修工

ひび割れ部分にエポキシ樹脂材、ポリマーセメントなどの補修材料を深部まで注入し、ひび割れ部を塞ぐ工法です。

ひび割れを塞ぐことにより、劣化因子（水分、塩化物など）の侵入を防止し、コンクリートの耐久性を向上することができます。



写真2 ひび割れ注入状況

3) 断面修復工

欠損した断面を下地処理後、コテ、ヘラなどによって断面修復材を塗り込んで断面を修復する工法です。

断面修復材料は、ポリマーセメントモルタルなどが用いられます。

大規模な断面欠損箇所に対しては、吹付工法を採用することもあります。



写真3 断面修復状況

(5) 対策費用

個々の橋梁の健全度や管理レベルを考慮した効率的な措置を行います。前述の「(3) 道路橋修繕方針」に基づいた措置を行い、予算の平準化に配慮して各年度の対策費用を決定します。

5. 今後の取り組み

(1) 維持管理の更なる高度化、効率化

コスト削減や維持管理の効率化を図るため、国土交通省「新技術情報提供システム (NETIS)」及び「点検支援技術性能カタログ」を活用する等、維持管理に関する最新のメンテナンス技術の積極的な活用を図ります。特に定期点検・補修設計については、国土交通省の「新技術利用のガイドライン (案)」を参考にしながら新技術等の活用を検討します。

- ・ドローンや AI 技術等を活用した施設点検の効率化
- ・点検情報をデータベース化して損傷の進行性を把握し、長期的な維持管理の高度化
- ・修繕 (設計・工事) にあたり、新技術・新材料・新工法等で工程を短縮させ、品質及び施工性の向上

1) 修繕工法

今後、修繕の必要性が生じた場合は、新技術を活用した修繕を進めることとし、従来技術を活用した修繕と比較して、対策作業の工期短縮や安全性の向上、コスト削減を目指します。

(2) 橋梁等の集約化・撤去

1) 検討方針

直近の点検結果により、橋梁等の健全性が悪化し、迂回路が存在して利用者が限定的な橋梁について、今後、周辺状況や利用状況調査を踏まえて集約化・撤去を検討します。

6. 計画策定窓口等

(1) 学識経験者等の専門知識を有する者

島根県橋梁長寿命化修繕計画策定検討委員（令和4年9月現在）

松江工業高等専門学校 名誉教授	高田 龍一
松江工業高等専門学校 環境・建設工学科 教授	大屋 誠
広島大学大学院工学研究院 社会環境空間部門 助教	小川 由布子
島根県技術士会	松崎 靖彦
島根県コンクリート診断士会	松浦 寛司
国土技術政策総合研究所道路構造物研究部 部長	福田 敬大
国土交通省中国地方整備局松江国道事務所 副所長	安川 雅雄
公益財団法人島根県建設技術センター 理事長	井田 悦男

(2) 計画策定窓口

〒690-8501 島根県松江市殿町8番地

島根県 土木部 道路維持課 TEL (0852) 22-5194