

邑南町橋梁長寿命化修繕計画

(個別施設計画)



令和8年4月

邑南町

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。

邑南町では、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「邑南町公共施設等総合管理計画」を策定しました。

本計画は、令和5年4月改定の邑南町橋梁長寿命化修繕計画を見直したものであり、行動計画に基づく個別施設計画として位置付けます。

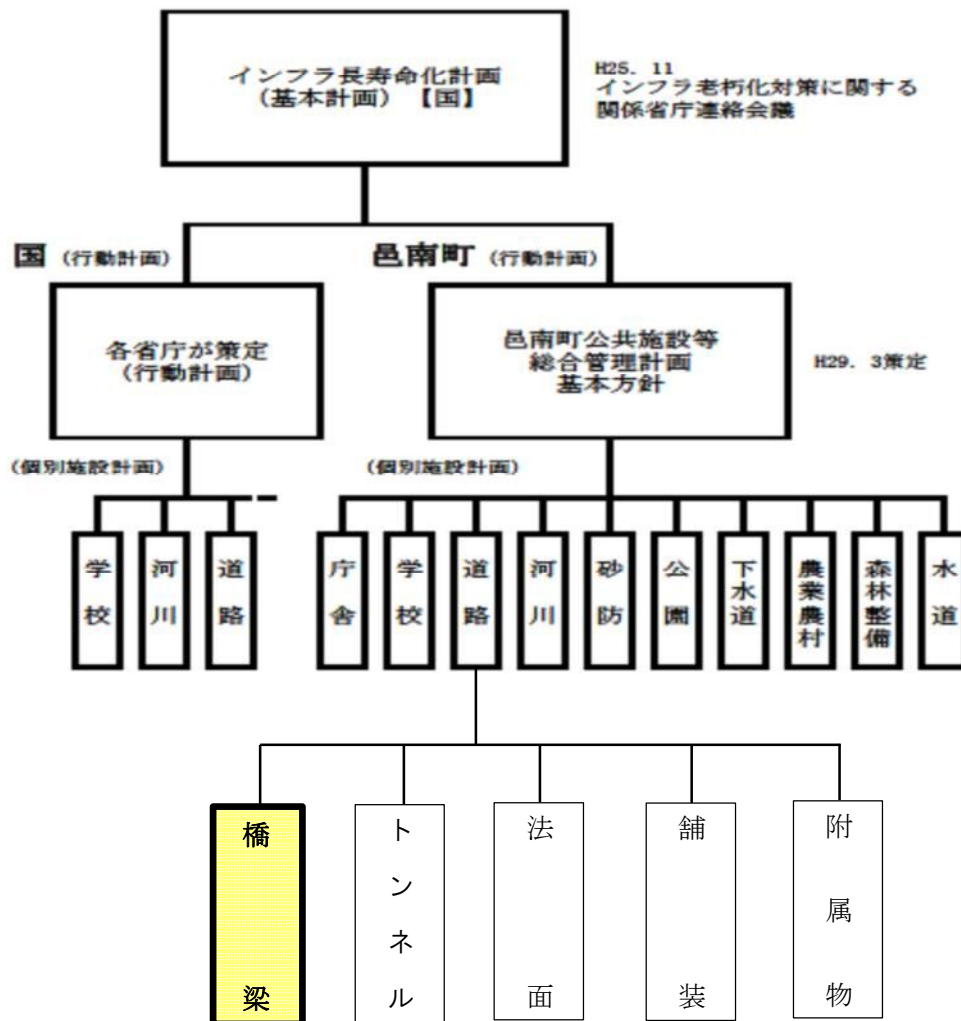


図1 インフラ長寿命化計画体系図

① 対象施設

本計画の対象とする施設は、邑南町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。

② 計画期間

本計画の期間は令和4年度から令和10年度（3巡目点検期間）までの7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) 邑南町が管理する橋梁数

令和8年4月1日現在、511橋の道路橋を管理しています。

表2-1 邑南町が管理する道路橋数 (R7.4.1現在)

		橋梁数	町道
邑南町	石見地域	210	210
	瑞穂地域	213	213
	羽須美地域	88	88

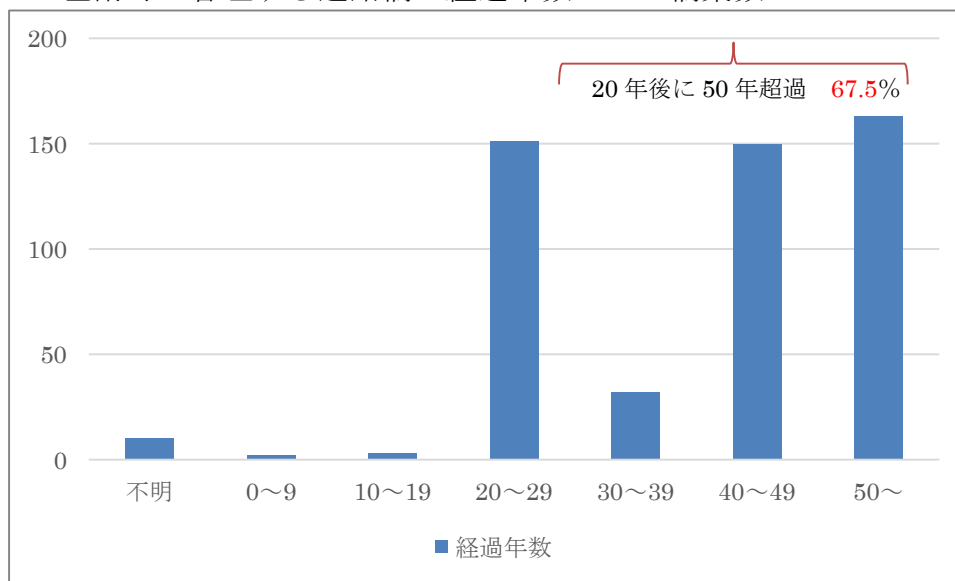
表2-2 邑南町が管理する道路橋の路線種別及び橋長別橋梁数

		1級	2級	その他	合計
全管理橋梁数		42	71	398	511
うち計画の対象橋梁数	10m未満	21	41	215	277
	10m以上	21	30	183	234

(2) 道路橋の年齢構成

邑南町が管理する道路橋511橋のうち、建設後50年を超過する道路橋の占める割合は31.9%であり、更に20年後には67.5%まで上昇し、急速に道路橋の高齢化が進行します。

図2 邑南町が管理する道路橋の経過年数ごとの橋梁数



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。

（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、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。

健全性の診断にあたっては、健全度判定会において専門家からのアドバイスを受け、健全性の診断の精度を高めます。

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3-1の判定区分により行うことを基本とします。

表3-1 部材単位の健全度判定区分

区分		定義
Ⅰ	健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態
Ⅱ	予防保全段階 (軽微な補修を含む)	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3-2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3-2 道路橋の健全度判定区分

区分		定義
Ⅰ	健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態
Ⅱ	予防保全段階 (軽微な補修を含む)	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) 対策の優先度評価

邑南町が管理する道路橋は、比較的大規模とされる橋から小規模な橋、幹線道路に架かる橋から生活道路に架かる橋と多種多様です。

このような中、限られた予算でこれらを一斉に修繕していくことは困難であり、どの道路橋の修繕を優先的に行うか評価をする必要があります。

その対策の優先度評価は、島根県橋梁長寿命化修繕計画の道路橋の区分（表4-1）を参考に、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4-1 道路橋の区分

グループ	内 容
1	・ 第三者被害を及ぼす可能性のある橋梁 (跨道橋、跨線橋、渡海橋)
2	・ 緊急輸送道路（第1次～第3次） ・ 特殊橋梁（吊橋、斜長橋等）、長大橋（橋長100m以上）
3	・ 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）
4	・ グループ1～3以外で橋長10m以上のコンクリート橋 ・ グループ1～3以外の鋼橋
5	・ グループ1～3以外で小規模橋梁（橋長10m未満） ・ グループ1以外で自転車道、歩道橋、側道橋

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4-2）

表4-2 管理目標

道路橋の状態	措置内容	区分	
		グループ 1・2・3・4	グループ 5
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		
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)	予防保全段階	将来的な管理目標	
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)	早期措置段階	当面は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)	緊急措置段階	<u>点検・診断後、緊急対応</u>	

当初は健全度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。

健全度Ⅳの場合には発見後ただちに通行止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。

(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 - 3 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	当て板補強工
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あて板（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4-1 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4-2 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4-3 断面修復状況

(5) 対策費用

個々の道路橋の健全度や管理区分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

コスト縮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) 点検支援技術 1

令和 10 年度 (3 巡目点検期間) までに、直近の点検 (~R5) において、従来技術 (ロープアクセス等) により、点検を実施した 1 橋について、新技術である「ドローン技術」等の活用を検討します。従来技術 (ロープアクセス等) を活用した場合と比較して、点検人員等の削減及び安全性を向上させ、点検費用について約 10 万円のコスト縮減を図ります。

2) 点検支援技術 2

令和 10 年度までに、外部委託点検を行う橋梁のうち 1 橋について、新技術である「点検効率化できる技術 (点検ロボット)」活用して点検を実施します。単径間のコンクリート橋等で橋梁点検車を用いて実施した場合と比較して、データ処理の効率化及び安全性を向上させ、点検費用について約 10 万円のコスト縮減を図ります。

(2) 修繕工法

令和 10 年度までに、管理する橋梁の内、補修対象の橋梁が確認できた場合には、新技術・新工法を活用し、塗膜剥離作業の効率化及び安全性を向上させ、100 万円程度のコスト縮減を目指します。

(3) 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ている若しくは、迂回路が存在して利用者が限定的な橋梁について集約化・撤去を検討、令和10年度までに1橋以上の橋梁の集約化・撤去を実施し、定期点検に要する約50万円のコスト縮減を図ります。また、集約化・撤去により今後30年の維持管理コストの約500万円の縮減を目指します。

6. その他

(1) 職員の育成

道路橋の長寿命化を図るために、効率的な維持補修を進めることが重要である。道路橋定期点検の技術的手法や橋梁の変状特性、対策工法の選定等に関する技術向上を図るため、「技術講習会」の活用や、他自治体との情報交換、必要となる橋梁点検士等の資格の取得、さらに定期点検、工事の設計・監理を通じ技術の習得、継承に努めていきます。

7. 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 8名

(2) 計画策定窓口等

〒696-0192 島根県邑智郡邑南町矢上 6000 番地

邑南町役場 建設課 TEL (0855) 95-1120

〒696-0393 島根県邑智郡邑南町淀原 153 番地 1

邑南町役場 瑞穂支所 TEL (0855) 83-1121

〒696-0692 島根県邑智郡邑南町下口羽 484 番地 1

邑南町役場 羽須美支所 TEL (0855) 87-0221

8. 履歴

- | | | | |
|----|-------|----|----|
| 1. | 平成24年 | 4月 | 策定 |
| 2. | 平成29年 | 3月 | 改訂 |
| 3. | 平成30年 | 3月 | 改訂 |
| 4. | 平成31年 | 4月 | 改訂 |
| 5. | 令和2年 | 3月 | 改訂 |
| 6. | 令和2年 | 5月 | 改訂 |
| 7. | 令和3年 | 3月 | 改訂 |

8. 令和 4年 3月 改訂
9. 令和 4年1 2月 改訂
10. 令和 5年 4月 改訂
11. 令和 6年 4月 改訂
12. 令和 7年 6月 改訂
13. 令和 7年1 0月 改訂
14. 令和 8年 4月 改訂

