

兵庫県加東市
橋梁・横断歩道橋長寿命化修繕計画



令和7年11月
兵庫県加東市

(1) 計画全体の方針

①老朽化対策における基本方針

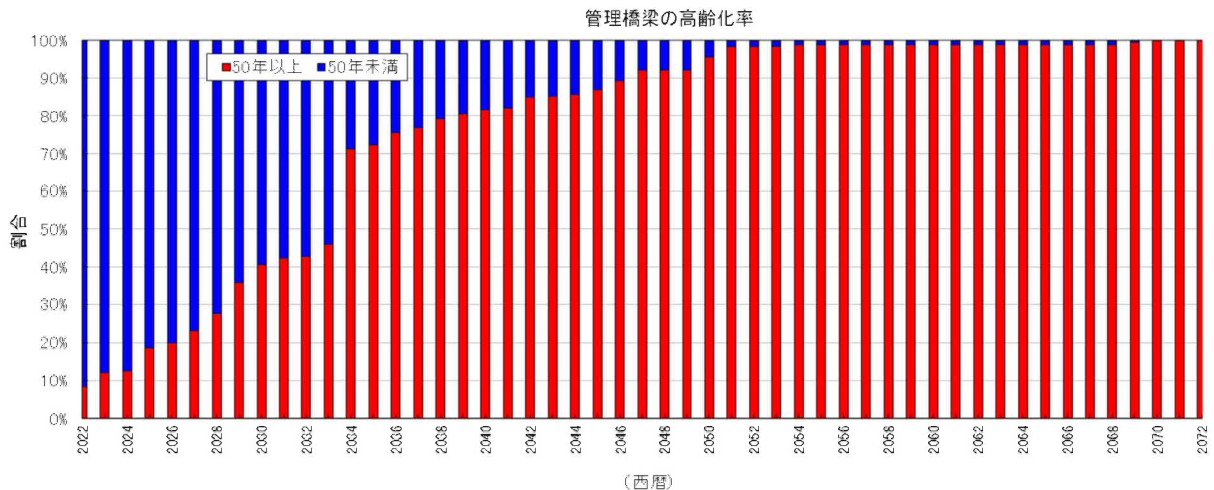
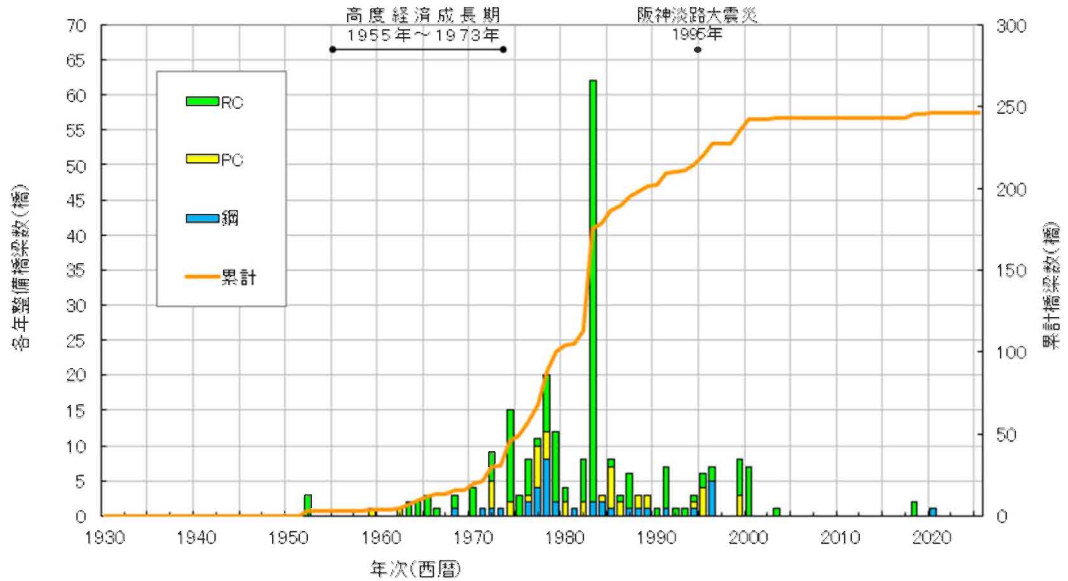
a) 長寿命化修繕計画の目的

(1) 背景

- 加東市が管理する橋梁・横断歩道橋（以下、「道路橋」という。）は、現在 238 橋ある。
- このうち建設から 50 年を経過する高齢化道路橋は、2022 年で 21 橋であるが、今後 20 年後には 209 橋、約 85% となり、急速に増大する。

(2) 目的

- このような背景から、今後増大が見込まれる道路橋の補修・架替えに対応するため、計画的な補修が可能となるよう適切な予算計画を行い、安全性の確保とコスト縮減を図る。



b) 長寿命化修繕計画の対象道路橋

	市道(1級)	市道(2級)	市道(3級)	合計
全管理橋梁数				238
うち計画の対象橋梁数	30	38	170	238
H30計画策定の更新橋梁数	31	38	175	244
R4計画策定の更新橋梁数	30	38	170	238

○長寿命化修繕計画の対象橋梁：加東市が管理する全橋梁

- c) 安全性の把握及び日常的な維持管理などに関する基本的な方針、並びに対象道路橋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

1. 基本理念（基本姿勢）

効率的かつ効果的な予防保全型の道路橋管理を目指して

～ 計画的な点検と維持管理による安全な道路橋確保への取組み ～

2. 方針（進める際のルール）

- (1) 定期点検や補修対策を適切に実施するとともに、状況に応じた速やかな緊急対策を行い、道路橋の安全性を確保する。
- (2) 長寿命化を図るとともに、維持管理の効率化を図ることで、ライフサイクルコストを抑制する。
- (3) P D C A サイクルにより、常に見直しを行い個々の道路橋の安全性を確保するとともに、より効率的な修繕計画の実現を図る。

3. 戦略（具体の進め方）

(1) 定期点検の徹底

加東市が管理する数多くの道路橋の安全性と信頼性を確保するため、定期点検を全ての道路橋（橋長 2m 以上）に対して着実に実施する。このうち、必要なものについて更に詳細な調査を行い、様々な視点で損傷状態を把握し、適切な補修対策につなげる。

(2) 速やかな緊急対策の実施

定期点検や詳細点検などにおいて、道路交通の安全性に影響する恐れのある深刻な損傷が発見された場合には、交通規制等の応急処置を施すとともに、速やかに緊急対策工事を実施して安全性を確保する。

(3) 計画的な補修対策の実施

予防的な補修対策を計画的に実施することで、道路橋の健全性を回復して安全性を確保するとともに、長寿命化によりライフサイクルコストの縮減を図る。補修修繕が進んだ場合には状況により管理水準を引き上げ、さらなるコスト縮減の検討を行う。

(4) データベース整備による施設管理データの有効活用

道路橋台帳データ、点検データや補修対策履歴データなどを蓄積するデータベースシステムを構築し、このデータを活用することで的確な補修対策計画を立案する。また、蓄積されたデータを分析することで、補修対策の実施結果などについても検証して、改善案の検討を行う。

(5) 長寿命化修繕計画の見直し

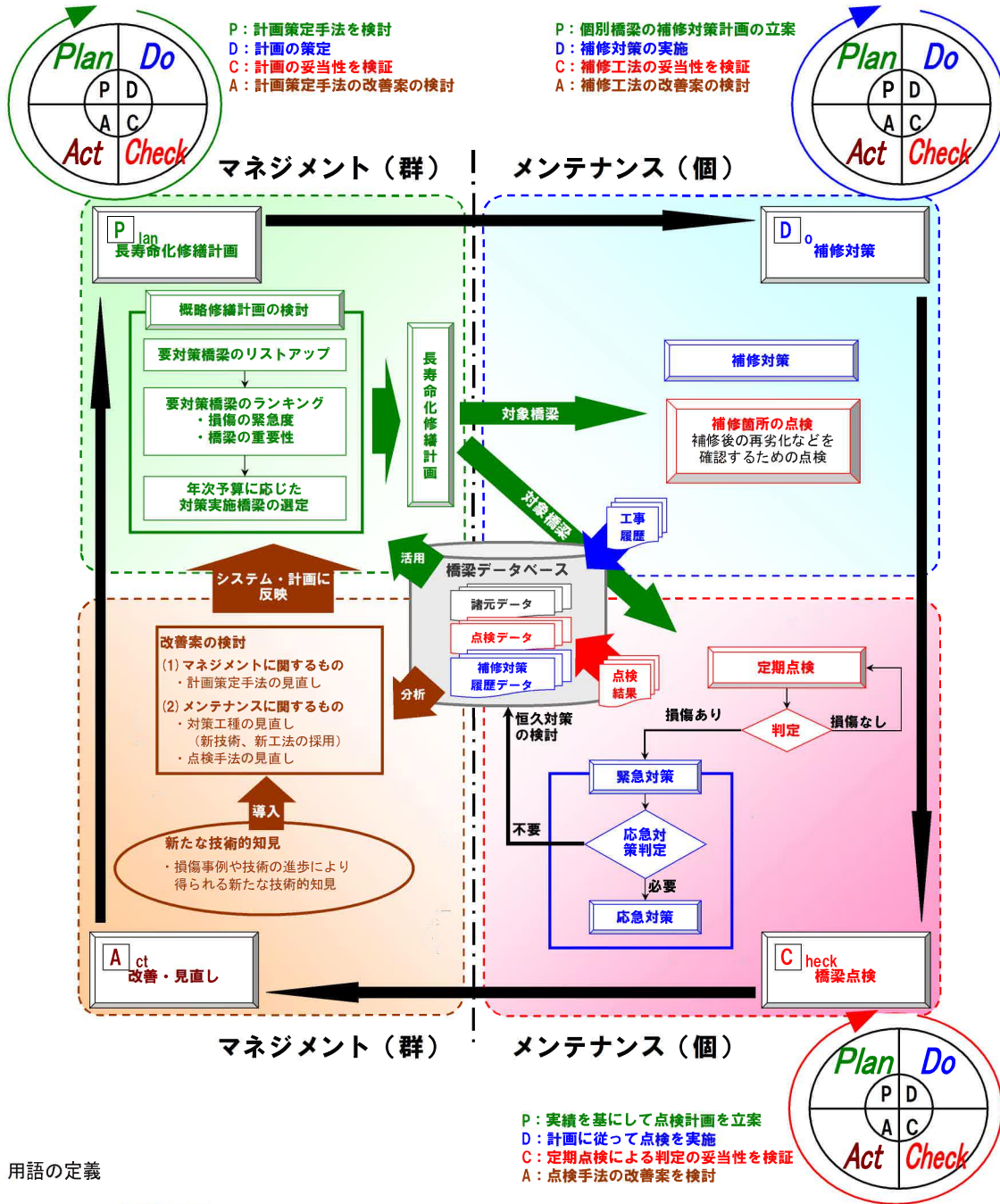
各道路橋の点検時期や補修対策時期を定めた中期的な維持管理計画を策定し、計画的に実施していくことで、効率的に道路橋の安全性を確保する。

なお、計画的（5年毎）な見直しに加え、道路橋点検により補修対策を優先すべき損傷が新たに発見された場合や、新たな技術的知見が得られた場合には、適宜「長寿命化修繕計画」を見直すものとする。

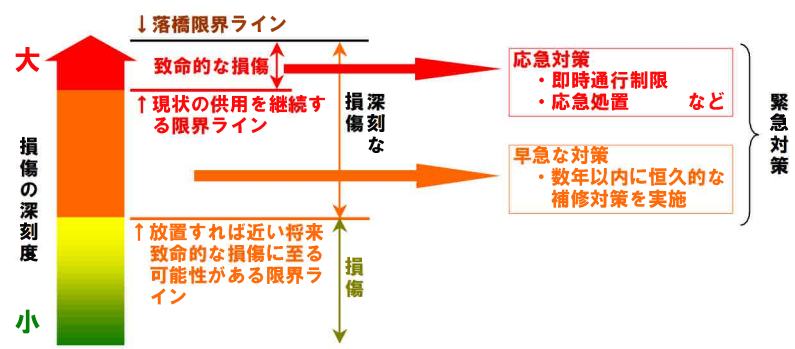
(6) 新たな知見を踏まえた継続的な改善

点検により着実に損傷状態を把握することに加え、建設から維持管理に至る全ての段階において、損傷事例や技術の進歩により得られる新たな技術的知見を取り入れて、技術基準や点検・照査方法などの継続的な改善を進めることで、道路橋の安全性の確保と維持管理の効率化を図る。

加東市道路橋維持管理体制の全体像



用語の定義



- 致命的な損傷** : 現状の供用を継続することが困難であると判断される損傷を指す。直ちに通行制限や応急処置などの応急対策を施す必要がある。
- 深刻な損傷** : 想定外で進行する経年的劣化による損傷や、経年的劣化とは原因を異にする著しい損傷などを指し、「致命的な損傷」も「深刻な損傷」に含む。数年以内には恒久的な補修対策を実施する必要がある。
- 応急対策** : 致命的な損傷の発見後に直ちに行う通行制限や応急処置を指す。損傷要因を分析するための詳細調査や、恒久的な補修対策の検討、実施は「応急対策」に含まない。
- 早急な対策** : 深刻な損傷に対して、損傷要因を分析するための詳細調査を実施したうえで数年以内に行う恒久的な補修対策を指す。応急対策を施した致命的な損傷に対する恒久的な補修対策も含む。
- 緊急対策** : 応急対策及び早急な対策を総括して「緊急対策」とする。

d) 対策の優先順位の考え方（道路橋）

長寿命化修繕計画の策定にあたっては、安全性・信頼性の確保を最優先に考え、予防的な補修を図り、将来における道路橋の健全性を確保するとともに、計画的な補修を実施することで維持管理費の縮減を図るものとする。

そのため、加東市における道路橋の優先順位の考え方は、健全性の診断の判定区分、部材評価点、管理水準、重要度評価点を総合的に判断し、以下により決定する。

<優先順位の決定手順>

【手順1】

100年間の予算シミュレーションにおける優先順位

(優先順位)

- 1：部材評価点^{*1}が10点未満の道路橋
- 2：設定した管理水準^{*2}からの低下量が大きい道路橋
- 3：低下量が同じ場合は、部材評価点が低い道路橋
- 4：1位～3位で同じ順位となる場合は、重要度評価点^{*3}が大きい道路橋

【手順2】

10年間の補修計画における優先順位

(優先順位) 健全性の判定区分^{*4}「Ⅰ～Ⅳ」の7段階により決定する

- 1：判定区分「Ⅳ」の道路橋
- 2：判定区分「Ⅲ（Ⅲb、Ⅲa）」の道路橋は、定期点検後5年以内とする。
- 3：優先順位は「Ⅳ→Ⅲb→Ⅲa→Ⅱc→Ⅱb→Ⅱa→Ⅰ」の順序とする。
- 4：各健全性の判定区分が同じ場合は、手順1の予算シミュレーションの順位を基本とするが、個々の状況に合わせて考慮する。

※1：部材評価点とは

定期点検により得られた損傷種類別の評価区分を基に、部材損傷点を算出し、部材毎に部材評価点を算定する。部材評価点は100点満点で表現するものとし、100点から部材損傷点を引いて算定する。（算定対象部材：主桁・床版・支承）

表：損傷種類別の評価区分と損傷点

評価区分	損傷点	損傷状況
a	0	健全 ↑ ↓ 損傷
b	20	
c	50	
d	70	
e	90	

※部材評価点は主桁・床板・支承の各部材の損傷状況を示した値であり、構造物全体の健全性を評価した点数ではない。

※劣化予測は、部材評価点を基にマルコフ遷移確率理論を用いて行う。

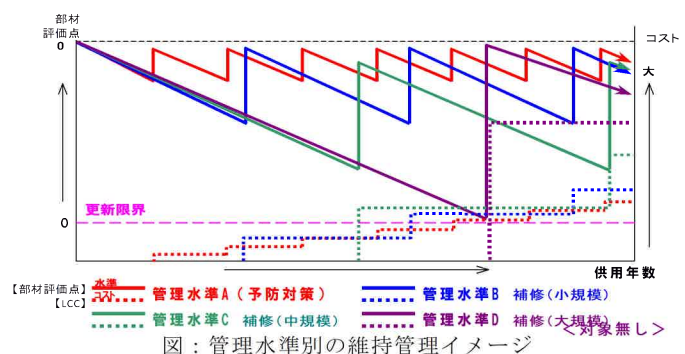
※2：管理水準とは

道路橋の重要性に合わせて効率的な維持管理を行うために、道路橋毎に管理水準を設定し、適切な時期に補修を実施する。加東市では下記AからCまでの3段階の管理水準を設ける。

表：補修時期に関する管理水準と部材評価点の関係性

管理水準	補修イメージ	補修実施部材評価点
A	予防対策	80
B	小規模	60
C	中規模	40

※最適時期で補修できない場合は、最終時期までに補修を行う。



※3：重要度評価点とは

道路橋の重要性を定量的に評価するため、各道路橋の路線状況等を考慮して重要度評価指標を設定する。

加東市では、交差条件、緊急輸送路、バス路線、道路種別、橋長、幅員の6要素により評価点を算定する。

※4：健全性の判定区分とは

健全性の判定区分については、「道路橋定期点検要領 平成31年2月 国土交通省道路局」に示されている「Ⅰ～Ⅳ」までの4段階による区分を基本とする。

長寿命化修繕計画の策定にあたっては、道路橋の損傷状況や進行状況は様々であることから、より適切に優先順位等を決定していくため、各道路橋の損傷状況や設計・施工・環境・通行等の様々な条件を考慮し、下記の7段階により道路橋の健全性を表したものである。

表：判定区分

区 分			状 態	
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	Ⅱ a	予防的な対策	道路橋の機能に支障が生じていないが、軽微な損傷（Ⅰ相当で要因・規模が明確なもの）があり、耐久性確保（予防保全）の観点から予防的な対策を講ずることで、長寿命化とライフサイクルコストの縮減につながると考えられる状態
		Ⅱ b	計画的な対策	道路橋の機能に支障が生じていないが、損傷が進行している、又はその可能性があるため、予防保全の観点から、計画的に対策を講ずる必要がある状態（目安としては10年以内に実施が必要な状態）
		Ⅱ c	計画的速やかな措置	道路橋の機能に支障が生じておらず、安全性の観点からも直ちに対策するほど（Ⅲ判定）ではないが、損傷が進行しており、計画的速やかに措置が必要な状態（Ⅱ判定の中で優先的に実施が必要な状態）
Ⅲ	早期措置段階	Ⅲ a	早期に措置	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、損傷部材の機能や安全性の低下が著しく、道路橋構造の安全性の観点から、早期（5年以内）に措置が必要な状態
		Ⅲ b	最優先に措置	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、損傷部材の機能や安全性の低下が著しく、道路橋構造の安全性の観点から、早期（5年以内）に措置が必要である道路橋のうち、損傷の進行が早い等、より優先的に措置を講ずべき状態（Ⅲ判定の中でもより優先的に実施が必要な状態）
Ⅳ		緊急措置段階	道路橋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	

e) 計画期間

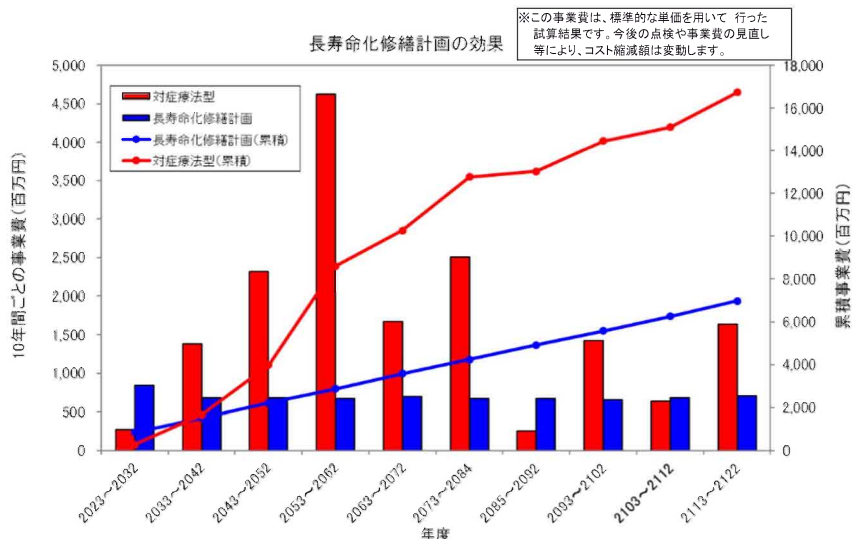
- 道路橋の維持管理を安全かつ効率的に実施するためには、各道路橋の点検時期や補修対策時期を定めた中期的な維持管理計画を策定し、計画的に実施していくことが必要である。最適な予算計画の検証にあたっては、加東市において実施可能な予算により検討することはもとより、設定した予算で実施した場合に健全度が継続して維持できる計画とする必要があるため、予算の検討については100年間の予算シミュレーションを実施し決定するものとする。
各道路橋の具体的な対策時期を決定する計画期間については、優先順位の決定手順等を基に10年間とする。
なお、定期点検の結果により、健全度判定区分がⅢa又はⅢb又はⅣとなった道路橋が生じた場合や、補修対策を優先すべき道路橋が生じた場合、予算計画において補修対策時期を見直す必要が生じた場合等は、適宜「長寿命化修繕計画」を見直すものとする。

②新技術等の活用方針

- 定期点検においては点検データ管理システムである『市町橋梁マネジメントシステム』を使用することで、コスト縮減及び業務の効率化を図る。具体的には、加東市が管理する全道路橋に対して前記などの新技術を活用し、令和10年度までに100万円程度の維持管理コストの縮減を目指す。上記以外にも、人手不足や増大する維持管理費といった問題に対応するため、「質の向上」および「プロセスの効率化」の観点に基づき計画・調査・点検・補修工事といった道路橋の維持管理における各段階において新技術情報提供システム（NETIS）や点検支援技術性能カタログ（案）などの資料を参考に業務の高度化・効率化のため新技術の導入を検討及び実施する。
『市町橋梁マネジメントシステム』
道路橋諸元、点検履歴、補修履歴を登録するデータベースシステムであり、加東市が運用する「兵庫県道路橋定期点検要領（兵庫県市町版）（案）」（以下、「点検要領」と呼ぶ）に準拠したデータ管理が可能となっている。

③費用の縮減に関する具体的な方針

- これまでの対症療法的な修繕や架替えから、長寿命化修繕計画に基づいた計画的な修繕や架替えを実施することで、今後100年間で約58%のコスト縮減が見込まれる。また、予算の年度計画においても、対症療法的な架替えの場合、莫大な費用が集中して必要となるのに対し、長寿命化修繕計画に基づいた計画的な補修や架替えにより、平準化され計画的な予算執行が可能となる。
社会経済情勢や行政および地域における将来計画、道路橋の利用状況や健全性など総合的に勘案して集約・撤去について検討を行い費用の縮減を推進する。短期的な目標としては、令和20年度までに、状態が悪く（Ⅲ相当など）使用頻度が低い、もしくは迂回路が存在し集約が可能な道路橋について2橋程度の集約化・撤去により150万円の縮減を検討する。



(2) 個別の構造物ごとの事項

- ・ 構造物の諸元
- ・ 直近における点検結果及び次回点検年度
- ・ 対策内容
- ・ 対策の着手・完了予定年度
- ・ 対策に係る全体概算事業費

上記については、別紙のとおり

(参考) 計画策定担当部署および意見聴取した学識経験者等の専門的な知識を有する者

(1) 計画策定部署

兵庫県 加東市 都市整備部 土木課

TEL : 0795-43-0504

(2) 意見を聴取した学識経験者等の専門的な知識を有する者

神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻 森川英典 教授

