

【目次】

阿武町 橋梁長寿命化計画



1. 阿武町橋梁長寿命化計画概要	1
1.1 背景	1
1.2 目的	2
1.3 基本方針	2
2. 阿武町が今回計画策定する管理橋梁の現状	3
2.1 橋種ごとの橋梁数	3
2.2 橋長ごとの橋梁数	4
2.3 幅員ごとの橋梁数	6
2.4 供用年数ごとの橋梁数	6
2.5 橋梁の損傷状態	7
3. 長寿命化計画の策定	8
3.1 長寿命化計画の基本条件	8
3.2 点検計画	9
3.3 診断	9
3.4 措置	10
3.5 事業効果	11
3.6 新技術の活用方針	13
3.7 集約化・撤去	13
3.8 費用の縮減	13
4. 計画策定担当部署及び意見聴取した学識経験者	14

2025年12月改訂版



山口県阿武町土木建築課

1. 阿武町橋梁長寿命化計画概要

1.1 背景

- ◆我が国の社会資本は、1945年～1955年の戦後復興期を経て経済が飛躍的に成長を遂げた1955年～1973年の高度経済成長期を中心に急速に整備されました。
- 近年、これらの社会資本の老朽化が進み、高度経済成長期に整備された社会資本ストックが同時に高齢化を迎えようとしており、阿武町も同じく高度経済成長期に多くの道路橋が建設され、高齢化を迎えようとしております。
- ◆阿武町が管理する橋梁は115橋であり、そのうち建設後50年を経過した橋梁は、現在71橋（約62%）ですが、高度経済成長期に建設された多数の橋梁が今後20年間で急激に高齢化橋梁（108橋：94%）となります。（2023年3月現在）
- ◆阿武町は、山口県の北東部の山陰側に位置し、日本海に面した市街地地域の橋梁は、主として飛来塩分等による塩害環境下にあり、急速な劣化が懸念される中、橋梁の維持管理を取り巻く環境は厳しく、急を要する状況になっています。
- ◆このような背景から、今までの「事後保全型管理」の維持管理では、限られた予算及び人口減少で適切な維持管理の実施が厳しい状況にあることから、今後においては計画的かつ効果的な維持管理を行い橋梁の長寿命化を図ることが求められており、中長期的な維持管理費の平準化並びに縮減が可能とされる「予防保全型管理」へ転換する等、今まで以上に戦略的な取り組みが求められています。



図1.1.1 阿武町における橋梁整備の状況及び推移

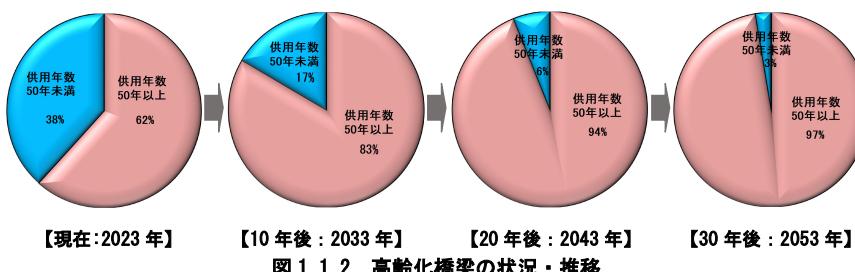


図1.1.2 高齢化橋梁の状況・推移

1.2 目的

- ◆阿武町は、2017年（5年前）より老朽化・損傷が顕在化し、橋梁としての機能が低下した後に補修や補強工事を行う事後的な対応（事後保全型管理）から、綿密な補修・修繕計画を策定し、「予防保全型管理」に転換を図り、耐用年数を概ね10～50年程度延命化することに取り組んでいます。
- また、「事後保全型管理」から「予防保全型管理」に転換を図ることで、大幅なコストの縮減を図るとともに修繕費用の平準化を図り、町民の財産（社会資本）である橋梁を健全な形で後世に残していくことも目的として取り組んでいます。

1.3 基本方針

- ◆予防保全型の維持管理は、長寿命化計画を作成し「PDCAサイクル」に基づき、計画の策定、運用、改善を継続的に実行します。
- PDCAサイクルは、Plan（橋梁点検結果及び重要度に応じて作成した修繕計画）を基にDo（点検・診断・措置・記録）を実行し、Check（予算や計画の進捗確認）により事業を実行し、Action（フィードバックにより次に繋がる計画改善を図る）を繰返し行い、確実な「予防保全型」の維持管理を実行します。

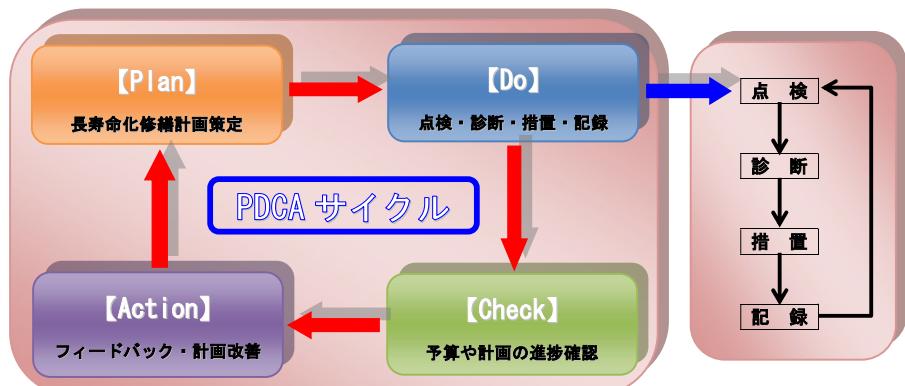


図1.3.1 橋梁維持管理の流れ

- ◆「予防保全型」維持管理：損傷が軽微である早期段階に予防的な修繕（軽微な補修）を実施することで、機能の保持・回復を図る管理手法。
- 「事後保全型」維持管理：施設の機能や性能に関する明らかな不都合が生じてから修繕（大規模修繕）を行う管理手法。
- 「事後保全（代替）型」維持管理：施設の機能や性能が喪失した時点で架け替える管理手法。
- ◆点検は、5年に1度の定期点検を実施し橋梁の状態を継続的に把握します。
- 診断は、橋梁の健全性を評価し対策の必要性を適切に判断します。
- 措置は、健全性の回復を図るとともに劣化要因を除去するための対策を実施します。
- 記録は、実施した結果を継続的に蓄積・管理します。

2. 阿武町が今回計画策定する管理橋の現状

2.1 橋種ごとの橋梁数

◆阿武町が管理する橋梁（橋長 $L \geq 2.0m$ ）は、2023年（令和4年）3月現在で115橋あります。橋梁形式（橋種）は、溝橋：2橋、床版橋：75橋、T桁橋：24橋、I桁橋：4橋、中空床版橋：3橋、鋼H桁橋：1橋、鋼I桁橋の：6橋の計115橋となっており、コンクリートで作られたコンクリート橋が約94%を占めている状況です。（鋼橋が約6%）

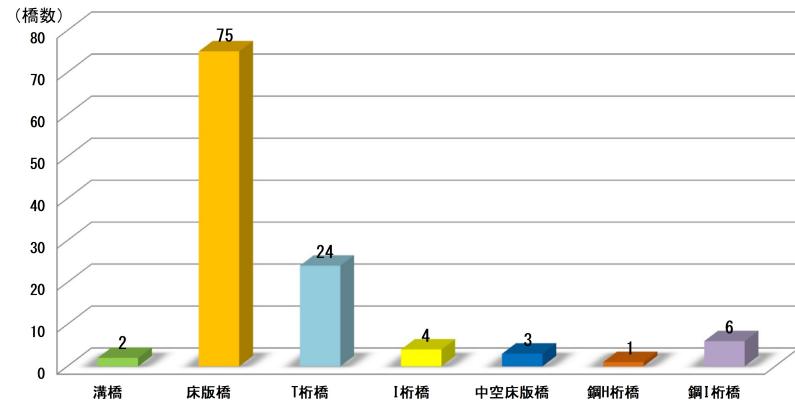


図 2.1.1 橋梁種別分布

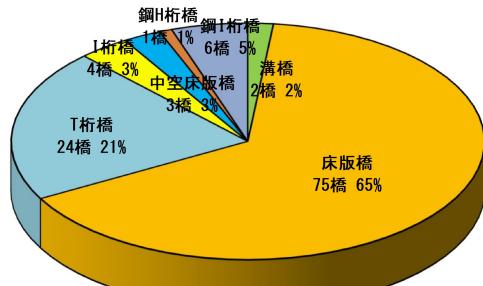


図 2.1.2 橋種ごとの橋梁数と割合

- ※1 溝 橋：橋長 2m 以上かつ土被り 1m 未満のカルバート
- ※2 床 版 橋：主要構造（主桁）に鉄筋コンクリート（RC or PC）を用いた橋梁
- ※3 中空床版橋：主要構造（主桁）に鉄筋コンクリート（RC or PC）を中空した床版を用いた橋梁
- ※4 I 桁 橋：主要構造に PC による I 型の主桁を用いた橋梁
- ※5 T 桁 橋：主要構造に RC or PC による T 型の主桁を用いた橋梁
- ※6 鋼 H 桁 橋：主要構造に H 型の鋼材の主桁を用いた橋梁
- ※7 鋼 I 桁 橋：主要構造に I 型の鋼材の主桁を用いた橋梁

2.2 橋長ごとの橋梁数

◆橋長による統計としては、橋長 10m 未満の小規模橋梁が大半を占め、橋長 15m 未満の橋梁が 71% (82橋)、15m 以上の橋梁が 29% (33橋) となっています。橋長 15m 未満の小規模橋梁に対する橋種分類は、「床版橋」が約 82% (74橋) を占めており、「T 桁橋」が約 12% (11橋)、「溝橋」が約 2% (2橋)、「I 桁橋」が約 2% (2橋)、「鋼 H 桁橋」が約 1% (1橋)、「鋼 I 桁橋」が約 1% (1橋) の順となっています。橋長が最も長い橋梁は、橋長 95m の 5 径間であり、中空床版橋となっています。

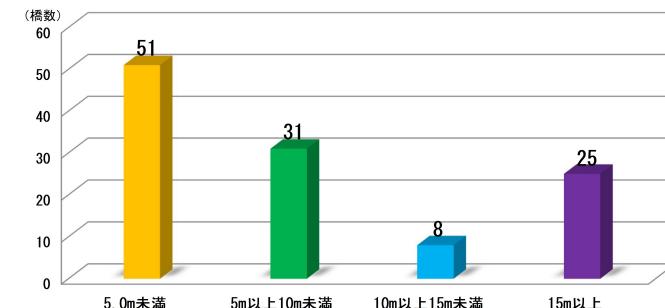


図 2.2.1 橋長ごとの橋梁数分布

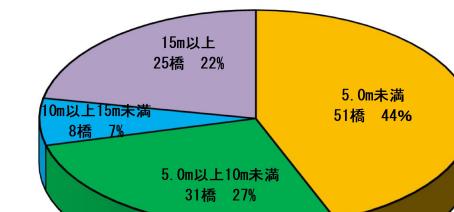


図 2.2.2 橋長ごとの橋梁数と割合

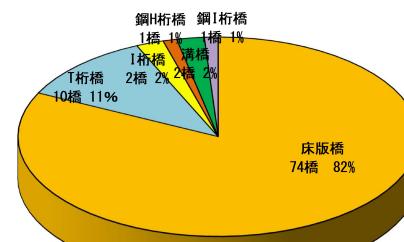


図 2.2.3 橋長 15m 未満の橋種分布

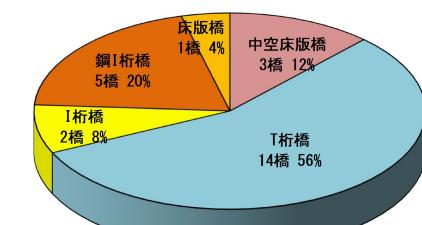


図 2.2.4 橋長 15m 以上の橋種分布

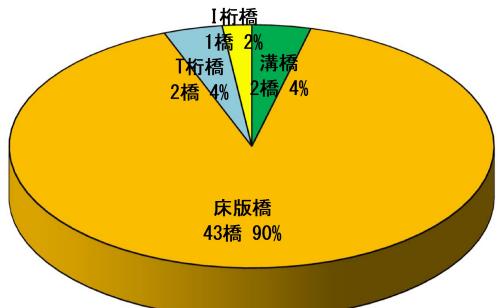


図 2.2.5 橋長 5m 未満の橋種分布

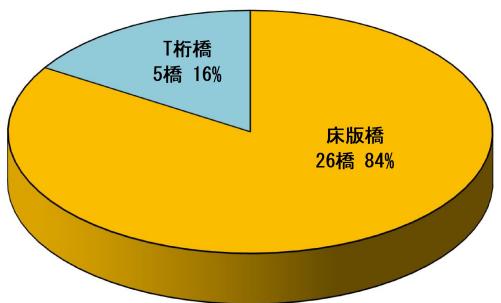


図 2.2.6 橋長 5m 以上 10m 未満の橋種分布

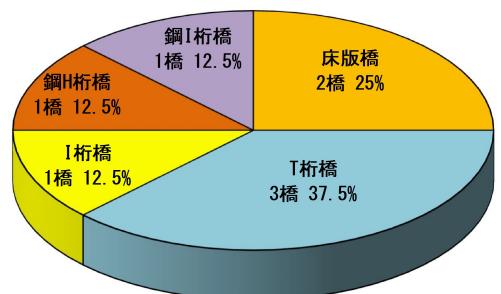


図 2.2.7 橋長 10m 以上 15m 未満の橋種分布

2.3 幅員ごとの橋梁数

◆幅員による統計としては、幅員 3m 以上 6m 未満（1 車線程度）が 73% (84 橋) を占めている状況です。

幅員 6m 以上（2 車線以上）は、19% (22 橋) で、最大幅員は 10.3m（2 車線+歩道）となっています。

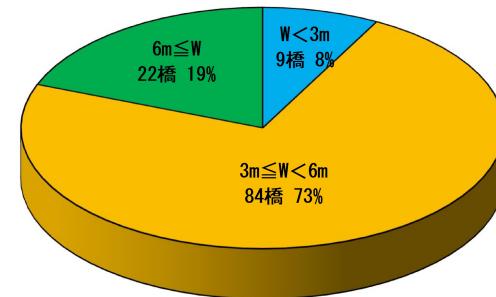


図 2.3.1 幅員ごとの橋数分布

2.4 供用年数ごとの橋梁数

◆阿武町が管理する橋梁のうち、令和 4 年 3 月時点で供用年数が 50 年を超過した橋梁は、71 橋で全体の 62% を占めている状況です。

40 年以上 50 年未満：25 橋 (22%)、30 年以上 40 年未満：12 橋 (10%) となっています。

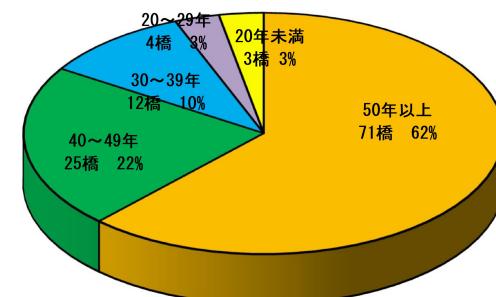


図 2.4.1 供用年数ごとの橋数分布

2.5 橋梁の損傷状態

◆「山口県橋梁点検要領（案）」に基づき2019年～2022年の4年間において、阿武町が管理する115橋に対する点検及び診断を行った結果、全体の22橋（19%）の橋梁が早期に対策が必要な「早期措置段階（健全度判定Ⅲ）」と「緊急措置段階（健全度判定Ⅳ）」いう結果となり、そのうち「緊急措置段階（健全度判定Ⅳ）」の橋梁は1橋となりました。一方で、「予防保全段階（健全度判定Ⅱ）」の橋梁が75橋（65%）と大半以上を占めており、このまま放置すると、「早期措置段階（健全度判定Ⅲ）」に移行することが懸念されます。

早期措置段階（健全度判定Ⅲ）とされた橋梁のうち、1960年代以前（供用年数50年以上）に建設された橋梁の劣化が多くみられます。

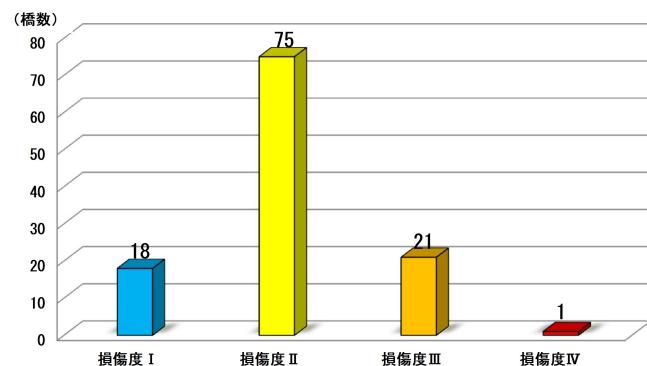


図2.5.1 健全度評価区分ごとの橋梁数

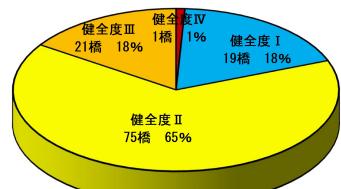


図2.5.2 健全度評価ごとの割合

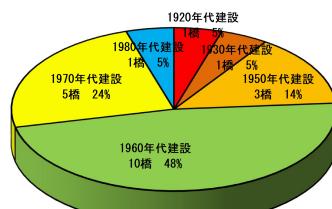


図2.5.2 健全度IIIの建設年度内訳

表2.5.1 健全度評価区分

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	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	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講すべき状態。
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、緊急に措置を講すべき状態。

3. 長寿命化計画の策定

3.1 長寿命化計画の基本条件

◆計画対象施設は、阿武町が管理する橋梁の115橋を対象とします。
 ◆計画期間は、管理橋梁数を踏まえ今後30年としますが、5年毎の点検結果に対し計画の見直しを行います。
 ◆阿武町は、管理する全ての橋梁を対象とした予防保全型の管理を行うことは、限られた予算及び少子高齢化・人口減少で適切な維持管理が厳しい状況になっていることから、計画的かつ効果的な予防保全型管理を実施するためには、予防保全型管理が適する橋梁を選定し管理していくことが合理的であると考えました。
 予防保全型管理の橋梁以外は、事後保全型管理の管理としました。
 ◆予防保全型の管理が適する橋梁は、①劣化の進行が早く顕著化する前に早期に機能回復を図る必要がある橋梁、②特殊条件及び制約等により架替えが困難な橋梁、③維持管理するうえで、修繕費が安価となる橋梁、④予防保全を実施しても延命化できない橋梁などの条件を踏まえ、橋梁の特異性を基にグルーピングを行い、予防保全型管理が適する橋梁の選定（スクリーニング）を行いました。

橋梁の保全区分の設定内容

【予防保全適用条件】

※グループ①（海岸からの距離）
 第三者被害、架替が困難であるため、予防保全型管理が適する。
 ※グループ②（路下条件）
 架替が困難であるため、予防保全型管理が適する。
 ※グループ③（バス路線）
 鋼橋の場合、塗装塗り替えが定期的に必要であるため、予防保全型管理が適する。
 ※グループ④（橋種及び形式）
 架替が困難であるため、予防保全型管理が適する。
 ※グループ⑤（迂回路の有無）

【事後保全適用条件】

※グループ⑥（橋梁健全度「Ⅲ」）
 早急に補修が必要であるため、予防保全適用条件に該当する場合であっても事後保全型管理とする。

以上のグループ①～グループ⑤に該当する橋梁は、予防保全管理に適することから予防保全型管理橋梁とします。

但し、上記のグループ①～グループ⑤に該当する橋梁であっても、補修・修繕無しで耐用年数が100年を超える場合は、事後保全型管理の橋梁とします。なお、耐用年数とは健全度がⅢに至るまでとし、損傷度より導いた劣化予測により判断します。

また、上記のグループ①～グループ⑤に該当する橋梁であっても、事後保全費（架替費）が予防保全費（補修・修繕費）より安価もしくは、予防保全費（補修・修繕費）と事後保全費（架替費）が同等の場合は、事後保全型管理の橋梁とします。

なお、グループ⑥に該当する場合は、早急に補修が必要であるため事後保全型管理橋梁に位置づけ、優先的に補修を行います。

表3.1.1 阿武町が管理する橋梁総数と長寿命化計画対象橋梁数

	1級町道	2級町道	その他町道	合計
全管理橋梁数（今回計画分）	26	22	67	115
内予防保全型管理計画の対象橋梁数	5	2	9	16
内事後保全型管理計画の対象橋梁数	21	20	58	99

3.2 点検計画

◆定期点検は、「山口県橋梁定期点検要領（案）」に基づき、必要な知識及び技能を有する者が、近接目視により、5年に1回の頻度で実施することを基本とします。

3.3 診断

◆点検結果を踏まえ、I～IVの4段階評価による診断を実施し、健全度を判定します。

表 3.3.1 健全度評価区分

区分		定義
I	健全	道路橋の機能に障害が生じていない状態。
II	予防保全段階	道路橋の機能に障害が生じていないが、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	道路橋の機能に障害が生じる可能性があり、早期に措置を講すべき状態。
IV	緊急措置段階	道路橋の機能に障害が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講すべき状態。

表 3.3.2 点検部位

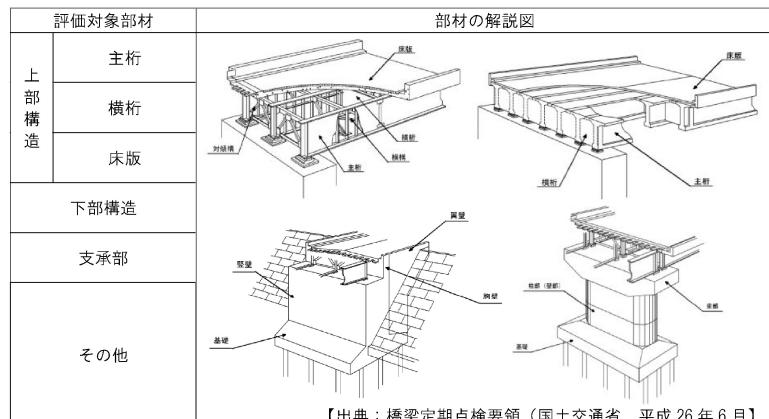


表 3.3.3 損傷の種類

材料の種類	変状の種類
鋼部材	腐食、塗装劣化、防食機能の劣化、亀裂、破断、変形、ボルトの腐食、ゆるみ、脱落
コンクリート部材	ひびわれ、うき、剥離、欠損、鉄筋露出、遊離石灰、漏水、異常な音、振動、たわみ、補強・補修材の損傷、抜け落ち、変色
その他	滯水、洗堀、沈下、移動・傾斜、路面の凹凸、異常な音・振動、たわみ

3.4 措置

◆橋梁毎の重要度と損傷の深刻度を考慮した対策優先度を評価した上で、計画的かつ効果的に対策を実施します。

◆計画は、点検や補修・補強だけではなく架替えも視野に入れ、LCC 分析により措置方針を検討し、計画的に取り組んでいきます。

◆今後の人口推移や予算状況を踏まえ、集約化・撤去も視野に入れて取り組んでいきます。

◆限られた予算で効率的かつ効果的な維持管理を実行するため、「橋梁の重要度」と「損傷の深刻度」を考慮して対策優先度を設定行います。

設定した優先順位に沿って計画的に対策を実施し、橋梁の長寿命化を図っていきます。

点検等の結果、損傷・劣化が著しく、直ちに対応すべき（健全度IV）および早期措置段階（健全度III）と判定された橋梁については、優先的に修繕を行っていきます。

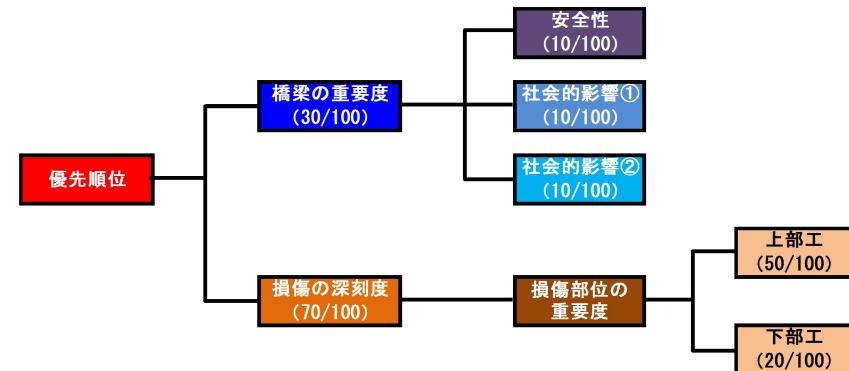


図 3.4.1 対策優先度評価の方法

※上記の（ ）内は、優先度評価を行う上で点数配分を示す。

◆橋梁の「架替」または「延命」を判断する橋齢を設定しました。

表 3.4.1 橋梁の架替判断橋齢

橋種	予防保全実施年	架替判断橋齢
鋼橋・その他橋・不明橋	予防保全をしない	60 年
	架設後 41～59 年に予防保全を実施	70 年
	架設後 40 年以内に予防保全を実施	100 年
RC 橋・PC 橋	予防保全をしない	75 年
	架設後 41～74 年に予防保全を実施	85 年
	架設後 40 年以内に予防保全を実施	100 年
塩害環境の RC 橋・PC 橋	予防保全をしない	50 年
	架設後 41～49 年に予防保全を実施	60 年
	架設後 40 年以内に予防保全を実施	100 年

3.5 事業効果

- ◆長寿命化計画を策定した16橋（予防保全型管理橋梁）については、概ね10～30年程度の長寿命（延命）化が見込まれます。
- ◆長寿命化計画を策定した16橋（予防保全型管理橋梁）に対する補修・修繕に要する費用は、全体的に損傷の規模が小さく比較的健全な橋梁が多く、また小規模の橋梁が大半を占めることから、**今後の30年間で約13.2億円⇒約5.5億円（▲7.7億円=42%）**となり、大幅なコスト縮減が見込まれる計画となります。

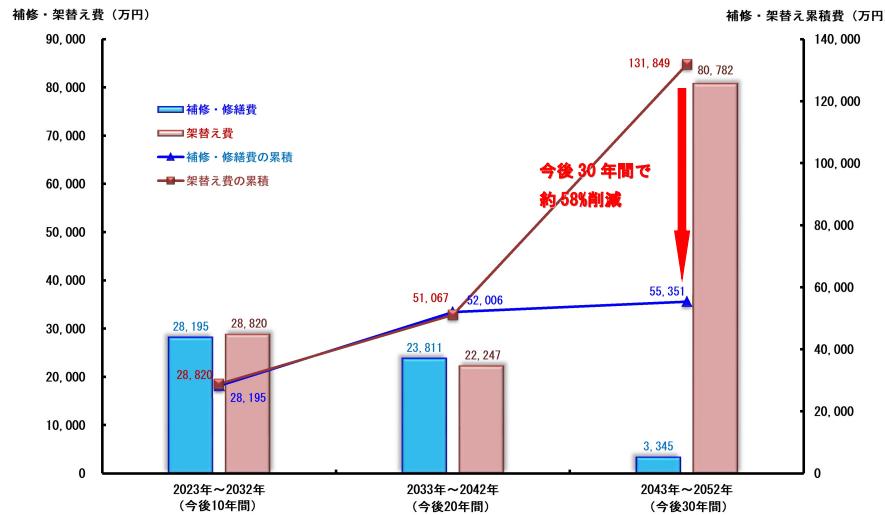


図3.5.1 架替する場合と補修・修繕する場合の将来事業費予測

- ◆予防保全型管理橋梁の16橋以外は、事後保全型管理橋梁（99橋）となり、事後保全型管理に対する必要な予算は、**今後30年間で約2.6億円**となります。

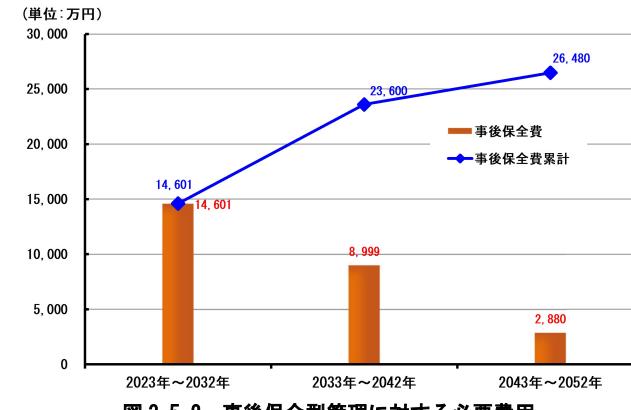


図3.5.2 事後保全型管理に対する必要費用

- ◆予防保全型管理橋梁の16橋に対する補修・修繕費用（予防保全費）及び事後保全型管理橋梁の99橋に対する架替費用の**総トータルコストは、約5.5億円**となります。
- ◆今後10年毎のコストは、今後10年間で約2.8億円、10年～20年間で約2.4億、20年～30年間で約0.3億円となり、今後20年間で飛び抜けたコストとなっていますが、年平均に置き換えると約2,000万円/年～3,000万円/年に落ち着く見込みです。
- なお、それ以降は低成本で推移する見込みとなっています。

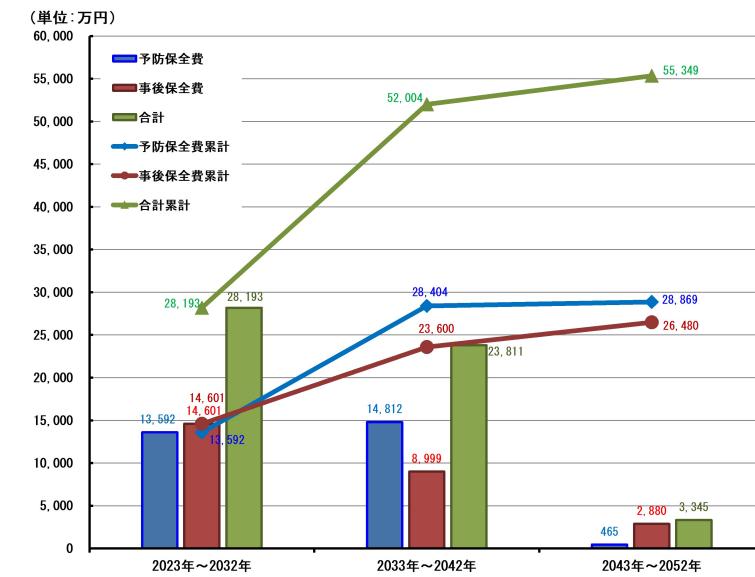


図3.5.3 予防保全費と事後保全費の関係

3.6 新技術等の活用方針

(1) 基本方針

- ◆法定点検において、全ての橋梁を対象に、現地状況等を勘査した上で、「新技術利用のガイドライン（国土交通省）」「点検支援技術性能力カタログ（国土交通省）」等を参考に、新技術の活用を検討します。
- ◆修繕工事において、全ての橋梁を対象に、設計段階における対策工法の検討時に、NETIS に登録された新技術等の活用を検討します。

(2) 具体的な方針

- 今後法定点検する橋梁は新設を除き 2 巡目となり、全ての橋梁における健全度（損傷現況等）を把握できている。
- 今後実施する法定点検においては、新技術であるドローンを活用した点検が適する橋梁を選定し実施を目指します。
- なお、損傷の進展・進行性が確認される場合及び重要度の高い橋梁に対しては、通常点検（近接目視点検）を行います。
- また、新技術であるドローンを活用した点検においては、橋長 10m 以上で桁下が高い橋梁を対象とします。
- 修繕工事においては、設計段階に耐用年数が長期化する等の新技術工法を踏まえた工法比較検討を行い、積極的な活用を目指します。

3.7 集約・撤去

(1) 基本方針

- ◆迂回路の有無、利用状況を踏まえ、近隣住民・利用住民と意見交換会を開催し、集約化・撤去に対する検討をします。

(2) 具体的な方針

- 利用頻度や代替経路などを考慮し、集約・撤去が可能な 2 橋を選定し、令和 9 年度までに点検費用を 50 万円程度縮減することを目標とします。

3.8 費用の縮減

(1) 基本方針

- ◆法定点検および修繕工事において新技術の活用により費用削減することを目標とします。

(2) 具体的な方針

- 具体的には、新技術等の活用により、従来技術を活用した場合と比較して、令和 9 年度までに約 10% 程度の費用の縮減を目標とします。

4. 計画策定担当部署及び意見聴取した学識経験者

◆計画策定担当部署

阿武町 土木建築課 ☎08388 - 2 - 3112

◆意見聴取した学識経験者

山口大学大学院 創成科学研究科 工学系学域 社会建設工学分野

麻生 稔彦 教授

【博士（工学） 技術士（建設部門）】