

令和4年度

今別町橋梁長寿命化修繕計画

～10箇年計画～



令和5年2月

今別町

目 次

	頁
1. 橋梁長寿命化修繕計画策定の背景	1
2. 今別町橋梁アセットマネジメントの基本コンセプト	2
3. 今別町の橋梁を取り巻く現状	3
3-1. 橋梁の現況(橋梁数の内訳)	3
3-2. 長寿命化修繕計画の対策橋梁	4
3-3. 橋梁架橋位置の環境	7
4. 橋梁アセットマネジメントに基づく橋梁長寿命化修繕計画の基本フロー	13
5. 橋梁長寿命化修繕計画の策定	14
5-1. 橋梁の維持管理体系	14
5-2. 橋梁長寿命化修繕計画の概要	15
(1) 維持・管理点検	16
(2) 維持管理シナリオ	18
(3) 更新対象の選定	19
(4) 長寿命化シナリオの絞込み	19
(5) 長寿命化対策橋梁の検討	20
(6) 更新シナリオの検討	20
(7) 健全度の将来予測と LCC 算定	21
(8) 予算の平準化	22
(9) シナリオ別 LCC 算定結果	23
(10) 予算シミュレーション	24
(11) 長寿命化対策工事リスト	26
6. 橋梁長寿命化修繕計画により見込まれるコスト縮減効果	29
7. 新技術の活用や費用縮減に関する今後の取組	30
8. 事後計画	31
9. 計画策定担当部署	31

1. 橋梁長寿命化修繕計画策定の背景

我が国は現在、高度経済成長期に大量に建造された橋梁が老朽化し始め、近い将来において大規模な補修や更新を行わなければなりません。しかしながら、これまで通りのスクラップ・アンド・ビルドとすることはコストや環境面、社会資本整備の観点から非常に厳しい状況となっています。

そのような状況を踏まえ青森県では、長期的な視点から橋梁を効率的・効果的に管理し、維持更新コストの最小化・平準化を図って行く取り組みとして、2004年度より橋梁アセットマネジメントシステムを構築し、2006年3月には、橋長15m以上の橋梁を対象とした5箇年のアクションプラン(2006年度～2010年度)を策定しました。

その後、橋長15m未満の橋梁に関しても点検が完了したことを受け、県が管理する全ての橋梁を対象とした「橋梁長寿命化修繕計画(10箇年計画:2017年度～2026年度)」策定し、現在、同計画に基づき事業を実施しています。

今別町が管理する橋梁においても、長期的な視点から合理的な維持管理・更新コストの最小化・平準化を図って行く取り組みとして「橋梁長寿命化修繕計画(10箇年計画:2024年度～2033年度)」を策定します。

今別町橋梁概要(対象橋梁36橋)

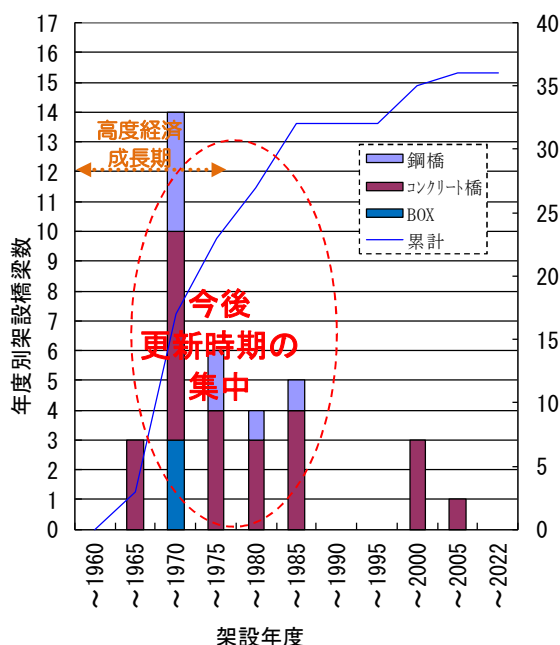


図 1-1 今別町橋梁の状況

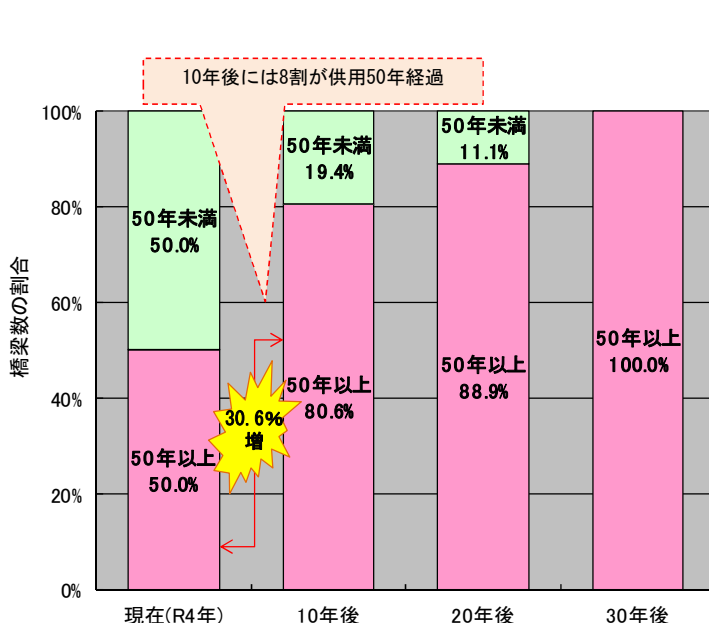


図 1-2 供用開始50年経過橋梁の割合

2. 今別町橋梁アセットマネジメントの基本コンセプト

今別町としては、青森県の基本コンセプトに基づき、橋梁アセットマネジメント※¹をすすめることとします。

<青森県の基本コンセプト>

(1) 県民の安全安心な生活を確保するため、健全な道路ネットワークを維持します

これまで県民の生活を支え続けてきた多くの道路や橋梁などの高齢化が進行しており、「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」（2014年4月）でも指摘されているとおり、適切な投資による維持管理が行われなければ、近い将来に大きな負担が生じることとなり、県民の生活に影響を及ぼす恐れや、事故や災害等を引き起こす可能性が懸念されます。県民の安全・安心な生活を確保するため、健全な道路ネットワークの維持に取り組んでいきます。

関係計画

- ・青森県基本計画「選ばれる青森への挑戦」（2019年3月）
- ・青森県公共施設等総合管理方針（2016年2月）

(2) 全国に先駆けて導入した橋梁アセットマネジメントシステムによる維持管理を継続していきます

2006年度に橋梁の維持管理手法として、ひと（人材育成）、もの（ITシステム）、仕組み（マニュアル類）を含むトータルマネジメントシステムとして「青森県橋梁アセットマネジメントシステム」を全国に先駆けて導入しました。今後も「青森県橋梁アセットマネジメントシステム」による維持管理を継続していきます。

(3) 対症療法的な維持管理から予防保全による維持管理を一層進めます

橋梁アセットマネジメントシステムを導入する以前の維持管理は、「傷んでから直すまたは作り替える」という対症療法的なものでしたが、劣化・損傷を早期発見し早期対策する予防保全による維持管理への転換を更に進め、将来にわたるLCC（ライフサイクルコスト）を最小化します。

(4) 橋梁の維持更新コストの大幅削減を実現します

「いつ、どの橋梁に、どのような対策が必要か」を橋梁アセットマネジメントシステムにより適切に計画し、橋梁の長寿命化、将来にわたる維持更新コストの大幅な削減を実現します。

(5) 社会資本の維持管理のあり方を全国に向けて発信します

本県は、橋梁アセットマネジメントにおける自治体のパイオニアとして、その取組みやアセットマネジメント導入の効果を広く公表するなど、社会資本の維持管理のあり方を発信します。

出典：「青森県橋梁アセットマネジメント基本計画」

※¹アセットマネジメント：道路を資産としてとらえ、構造物全体の状態を定量的に把握・評価し、中長期的な予測を行うとともに、予算的制約の下で、いつどのような対策をどこに行うのが最適であるかを決定できる総合的なマネジメント（「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方提言（平成15年4月）」国土交通省道路局HPより）

3. 今別町の橋梁を取り巻く現状

3-1. 橋梁の現況(橋梁数の内訳)

現在、今別町で管理する橋梁は、2022年2月現在で37橋であり、その内訳は以下のとおりです。

- ◆橋長 15m 以上 . . . 14 橋
- ◆橋長 15m 未満 . . . 23 橋

表 3-1 橋梁データ集計表

	1級町道	2級町道	その他町道	合計
全管理橋梁数	12	4	21	37
うち、計画の対象橋梁数	12	4	20	36
うち、これまでの計画策定橋梁数	12	4	20	36
うち、2022年度計画策定橋梁数	12	4	20	36

○長寿命化修繕計画の対象:全管理橋梁(木橋除く)

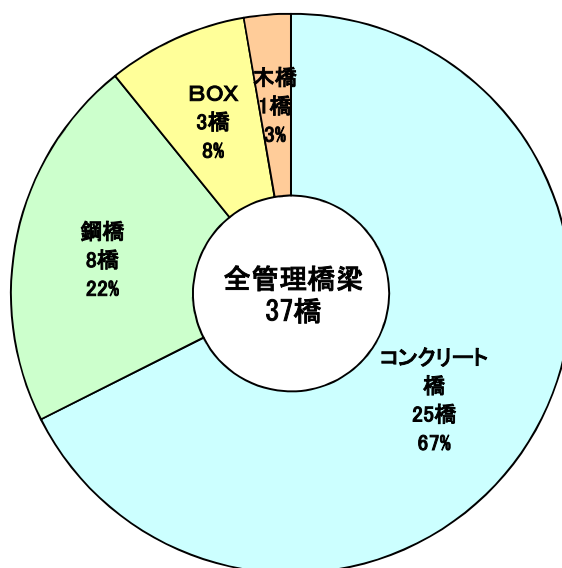


図 3-1 橋種別橋梁の割合

町で管理する橋種別の内訳は、コンクリート橋 25 橋 (67%)、鋼橋 8 橋 (22%)、ボックスカルバート 3 橋 (8%)、木橋 1 橋 (3%) の計 37 橋であります。

3-2. 長寿命化修繕計画の対策橋梁

今別町の長寿命化修繕計画対象橋梁(全 36 橋)の内訳は、コンクリート橋 25 橋、鋼橋 8 橋、ボックスカルバート 3 橋であります。

建設後経過年数の割合としては、全体の約 8 割が 40 年以上経過した橋梁となっています。

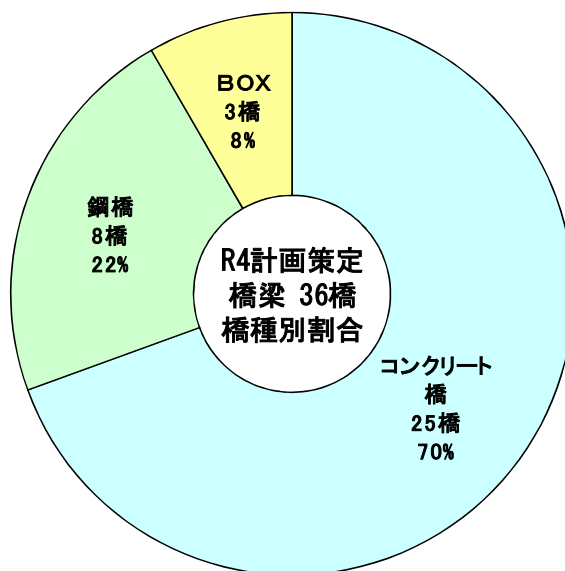


図 3-2 計画対象橋梁橋種別橋梁の割合

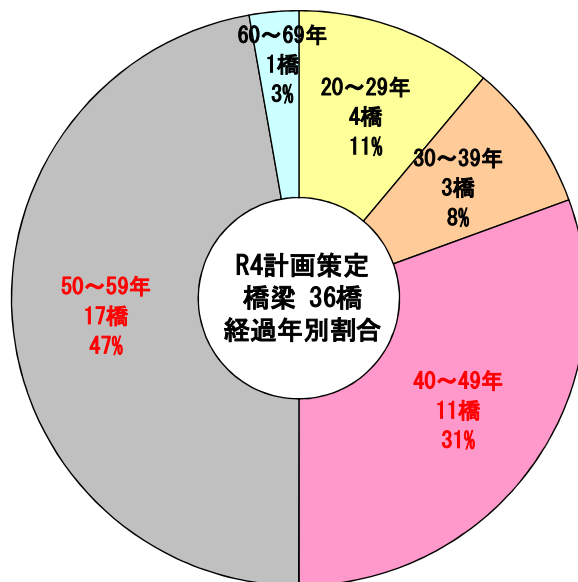


図 3-3 建設後経過年数別の割合

健全性の判定区分の割合は、判定区分Ⅰ：16橋(44%)、判定区分Ⅱ：14橋(39%)、判定区分Ⅲ：4橋(11%)、判定区分Ⅳ：2橋(6%)の計36橋であります。

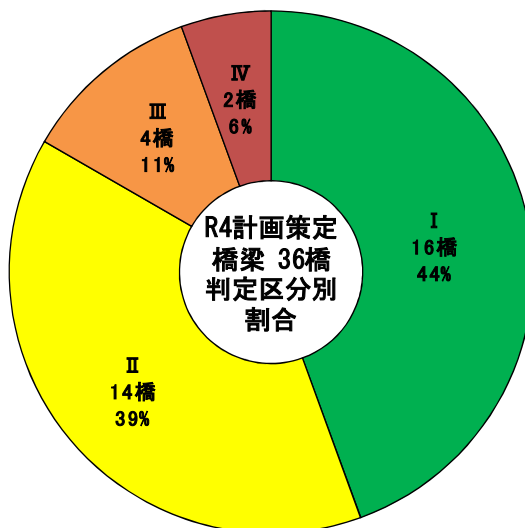


図 3-4 健全性の判定区分の割合

表 3-2 橋梁諸元 (R4 年度計画策定対象 36 橋)

橋梁番号	橋梁名	供用年月日	供用年数	橋長(m)	径間	全幅員(m)	有効幅員(m)	判定区分	上部工形式	交差条件
1	ハマナカウダバス 浜名中宇田橋	1970年	52年	4.1	1	5.0	4.3	I	単純RC床版橋	水路
2	ニシタトシケイカウバス 西田都市計画橋	1975年	47年	14.9	1	6.9	6.0	III	単純鋼合成H桁橋	国道289号今別バイパス
3	ムラモトハチマンチョウバス 村元八幡町橋	1977年	45年	2.4	1	5.2	3.7	I	単純RC床版橋	水路
4	アスナロバス あすなろ橋	1977年	45年	71.6	3	4.8	4.0	I	単純鋼合成H桁橋	今別川
6	オオカワダイウエマチバス 大川平上町橋	1970年	52年	2.8	1	9.3	8.8	II	単純RC床版橋	水路
7	オオカワダイシタマチバス 大川平下町橋	1970年	52年	2.0	1	4.7	4.5	I	単純RC床版橋	水路
8	ナベタバス 鍋田橋	1969年	53年	9.5	1	6.8	6.0	I	単純プレテンI桁床版橋	関口川
9	オオカワダイバス 大川平橋	1972年	50年	48.0	2	6.3	5.5	III	単純鋼合成H桁橋	今別川
10	ナベタセキグチバス 鍋田関口橋	1969年	53年	2.3	1	10.2	9.5	I	現場打ちボックス+プレキャストボックス	水路
11	ヤマザキナカウダ1ゴウキョウ 山崎中宇田1号橋	1976年	46年	10.5	1	6.0	5.0	I	単純プレテンI桁床版橋	中宇田川
12	ヤマザキナカウダ2ゴウキョウ 山崎中宇田2号橋	1976年	46年	8.4	1	6.0	5.0	I	単純プレテンI桁床版橋	中宇田川
13	チヨウカワスイゲンチバス 長川水源池橋	1975年	47年	3.3	1	5.6	5.3	II	単純RC床版橋	水路
14	ダイサンチヨウカワスイゲンチバス 第三長川水源池橋	1975年	47年	39.2	3	6.8	6.0	I	単純プレテンI桁床版橋	国道280号
15	ナカザワバス 中沢橋	1975年	47年	39.1	3	5.3	4.5	II	単純プレテンI桁床版橋	国道280号
16	オオカワダイユシラカワバス 大川平由四良川橋	1970年	52年	47.9	3	3.0	2.5	IV	単純鋼合成H桁橋	今別川
17	キヨカワバス 清川橋	2001年	21年	49.3	1	6.2	5.0	I	単純ポステンT桁橋(バルブ)	今別川
19	サロウスケバス 佐六助橋	1997年	25年	10.5	1	5.7	4.5	I	単純プレテン中空床版橋	佐六助川
20	ヤスベエザワバス 安兵衛沢橋	1984年	38年	20.6	1	5.0	4.0	II	単純ポステンT桁橋	安兵衛川
21	ダイ2ウマナガラバス 第2馬流橋	1985年	37年	26.0	1	6.0	5.0	III	単純鋼合成H桁橋	安兵衛川
22	ダイニチヨウカワスイゲンチバス 第二長川水源池橋	1975年	47年	10.7	1	3.0	2.5	I	単純プレテンI桁床版橋	長川
23	ニシダバス 西田橋	1970年	52年	15.4	1	4.7	4.0	II	単純鋼合成H桁橋	長川
24	カミチヨウカワバス 上長川橋	1970年	52年	15.6	1	4.7	4.0	II	単純鋼合成H桁橋	長川
25	ダイサンオオカワダイウエマチバス 第三大川平上町橋	1967年	55年	3.0	1	3.4	3.0	I	現場打ちボックス	水路
26	オオカワダイジュウタクバス 大川平住宅橋	1970年	52年	2.8	1	3.7	3.4	II	単純RC床版橋	関口川
27	ホリカエバス 堀替橋	1970年	52年	46.1	2	3.1	2.4	IV	単純鋼合成H桁橋(2連)	今別川
30	ウエマチバス 上股橋	1961年	61年	12.5	1	4.1	3.6	II	単純プレテンI桁床版橋	上股川
31	シンウマナガラバス 新馬流橋	2000年	22年	9.5	1	6.2	5.0	I	単純プレテン中空床版橋	佐六助川
32	ダイサンナベタバス 第三鍋田橋	1969年	53年	9.0	1	4.1	3.5	I	単純RC床版橋	関口川
34	ウダダイバス 宇賀台橋	1981年	41年	17.2	1	5.1	4.1	II	単純ポステンT桁橋	国道280号
35	ヨモナイバス 与茂内橋	1981年	41年	17.6	1	4.0	3.0	II	単純プレテン中空床版橋	与茂内川
36	ホロツキバス 襲月橋	1970年	52年	5.0	1	3.0	2.6	II	単純RC床版橋	襲月川
37	スナガモリバス 砂ヶ森橋	1997年	25年	6.9	1	5.2	4.0	I	単純プレテン中空床版橋	砂ヶ森川
40	ツシヒバス 槌菱橋	1984年	38年	19.2	1	6.2	5.0	II	単純プレテンT桁橋	今別川
41	イマベツモサワ10ゴウキョウ 今別母沢10号橋	1965年	57年	10.5	1	3.7	3.0	II	単純プレテンI桁床版橋	今別川
42	イマベツモサワ11ゴウキョウ 今別母沢11号橋	1965年	57年	10.5	1	3.8	3.1	III	単純プレテンI桁床版橋	今別川
43	ダイニオオカワダイバス 第二大川平橋	1967年	55年	3.1	1	7.4	6.6	II	現場打ちボックス	関口川
合計	36橋									

※1) 番号は今別町橋梁管理番号を示す。

【現状の問題点】

全体の約8割の橋梁が、建設後40年以上経過しており、今後巨額な更新費用が想定されます。現在においても、鋼材の腐食やコンクリートのひび割れ、鉄筋露出など老朽化が進行している状況です。

3-3. 橋梁架橋位置の環境

今別町は、津軽半島の最北部、津軽海峡沿岸部に位置し、「道路橋示方書・同解説」により【塩害地域区分 B】の地域に該当します。

橋梁の架設環境としては、冬期間日本海方面から強い季節風による飛来塩分の影響、及び冬期に散布される凍結防止剤による影響等、塩害環境下におかれています。また、冬期間における気温の低下上昇の繰り返しによる凍害の損傷が懸念される環境にあります。

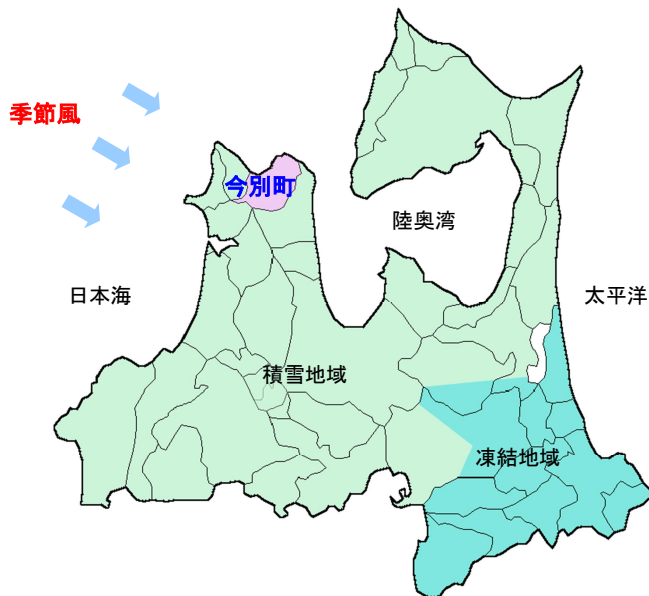


図 3-5 青森県の地理的特徴図



凡例	
	地域区分 A
	地域区分 B
	地域区分 C (上記地域を除く) 海岸線付近

表-5.2.3 地域区分Bとする地域

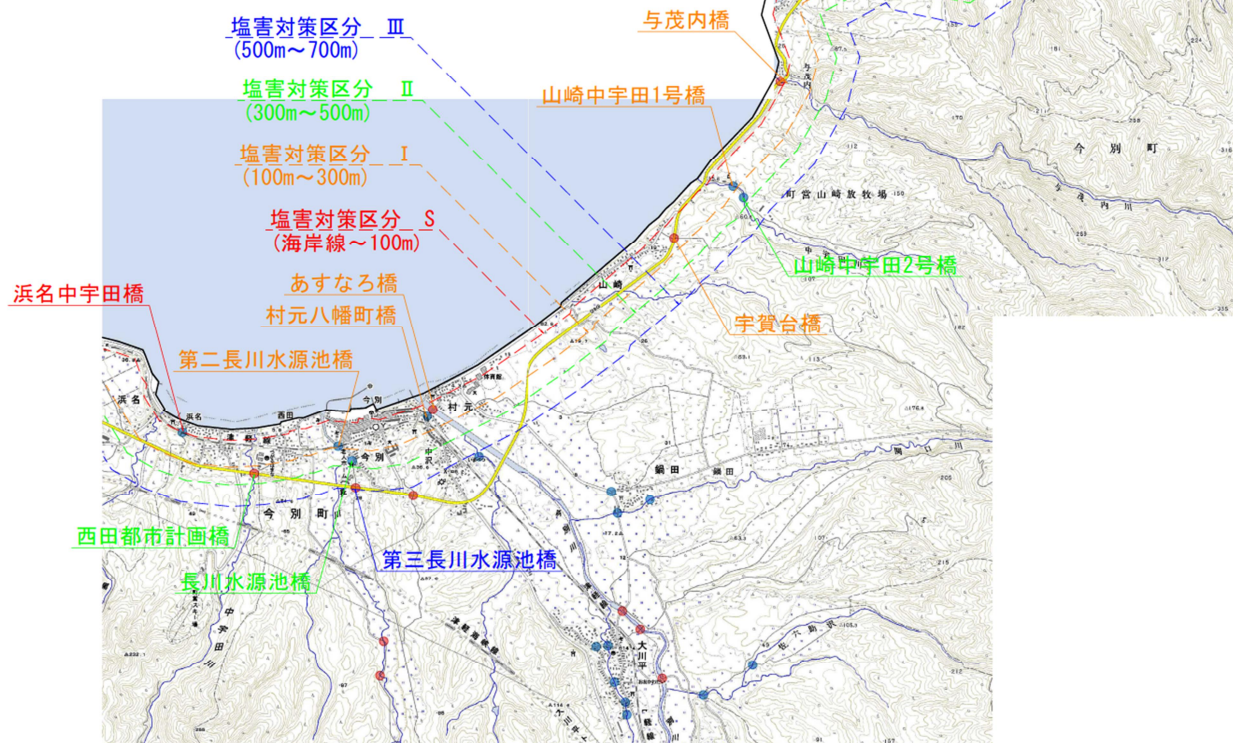
北海道のうち、宗谷総合振興局の稚内市・猿払村・豊富町・礼文町・利尻町・利尻富士町・幌延町、留萌振興局、石狩振興局、後志総合振興局、檜山振興局、渡島総合振興局の松前町・八雲町（旧熊石町の地区に限る。）
 青森県のうち、**今別町**、外ヶ浜町（東津軽郡）、北津軽郡、西津軽郡、五所川原市（旧市浦村の地区に限る。）、むつ市（旧脇野沢村の地区に限る。）、つがる市、大間町、佐井村
 秋田県、山形県、新潟県、富山県、石川県、福井県

表-5.2.2 塩害の影響地域

地域区分	地域	海岸線からの距離	塩害の影響度合いと対策区分	
			対策区分	影響度合い
A	沖縄県	海上部及び海岸線から100mまで	S	影響が激しい
		100mを超えて300mまで	I	影響を受ける
		上記以外の範囲	II	
B	表-5.2.3に示す地域	海上部及び海岸線から100mまで	S	影響が激しい
		100mを超えて300mまで	I	影響を受ける
		300mを超えて500mまで	II	
		500mを超えて700mまで	III	
C	上記以外の地域	海上部及び海岸線から20mまで	S	影響が激しい
		20mを超えて50mまで	I	影響を受ける
		50mを超えて100mまで	II	
		100mを超えて200mまで	III	

出典：「道路橋示方書・同解説」

地域区分	海岸線からの距離	対策区分
B	海岸線から100m	S
	100mを超えて300mまで	I
	300mを超えて500mまで	II
	500mを超えて700mまで	III

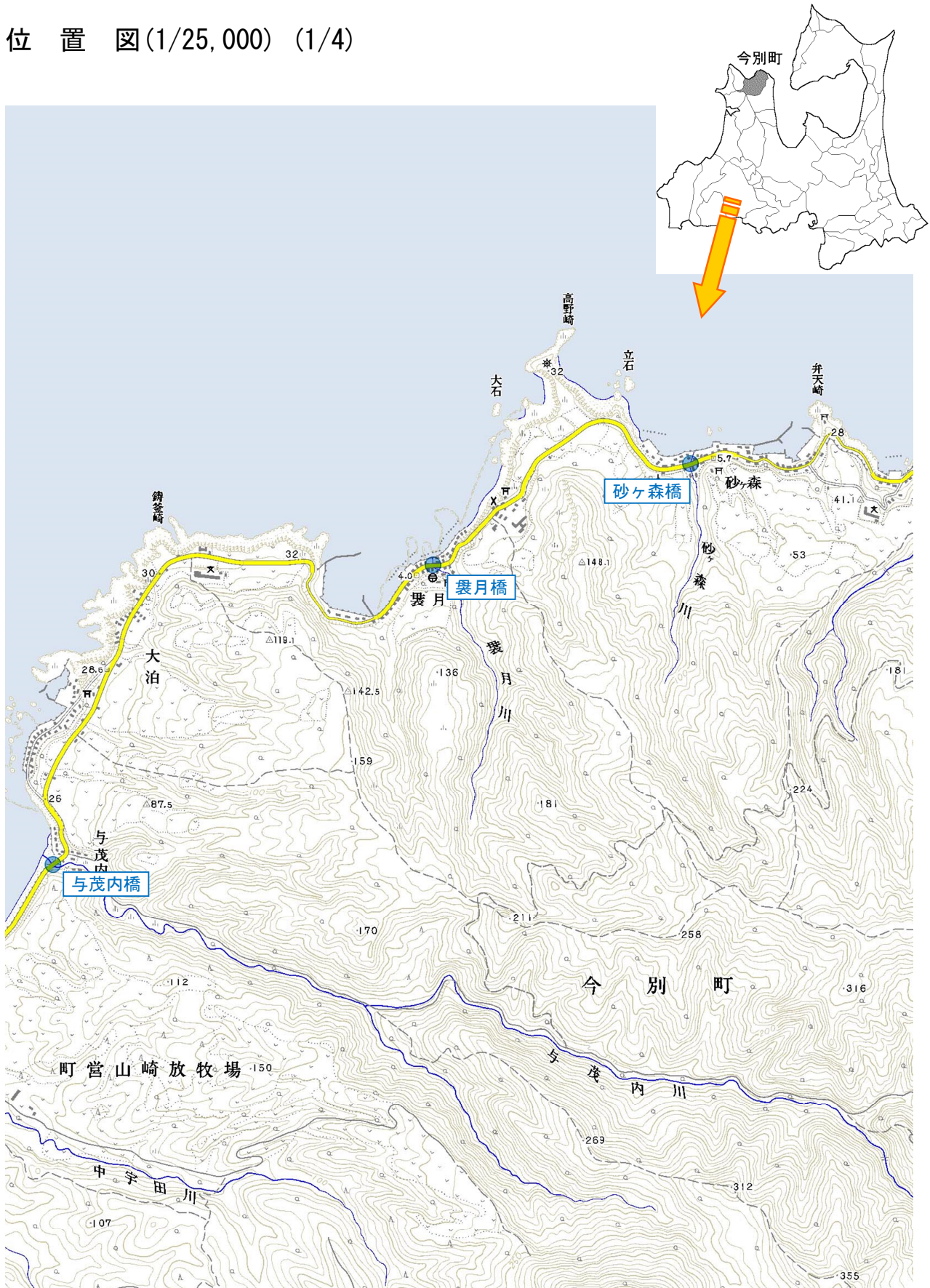


塩害対策区分	橋梁番号	橋梁名	橋種
S	1	浜名中宇田橋	Co
	36	袈月橋	Co
	37	砂ヶ森橋	Co
I	3	村元八幡町橋	Co
	4	あすなろ橋	鋼
	11	山崎中宇田1号橋	Co
	22	第二長川水源池橋	Co
	34	宇賀台橋	Co
	35	与茂内橋	Co
II	2	西田都市計画橋	鋼
	12	山崎中宇田2号橋	Co
	13	長川水源池橋	Co
III	14	第三長川水源池橋	Co
【塩害対策区分該当橋梁】計13橋			

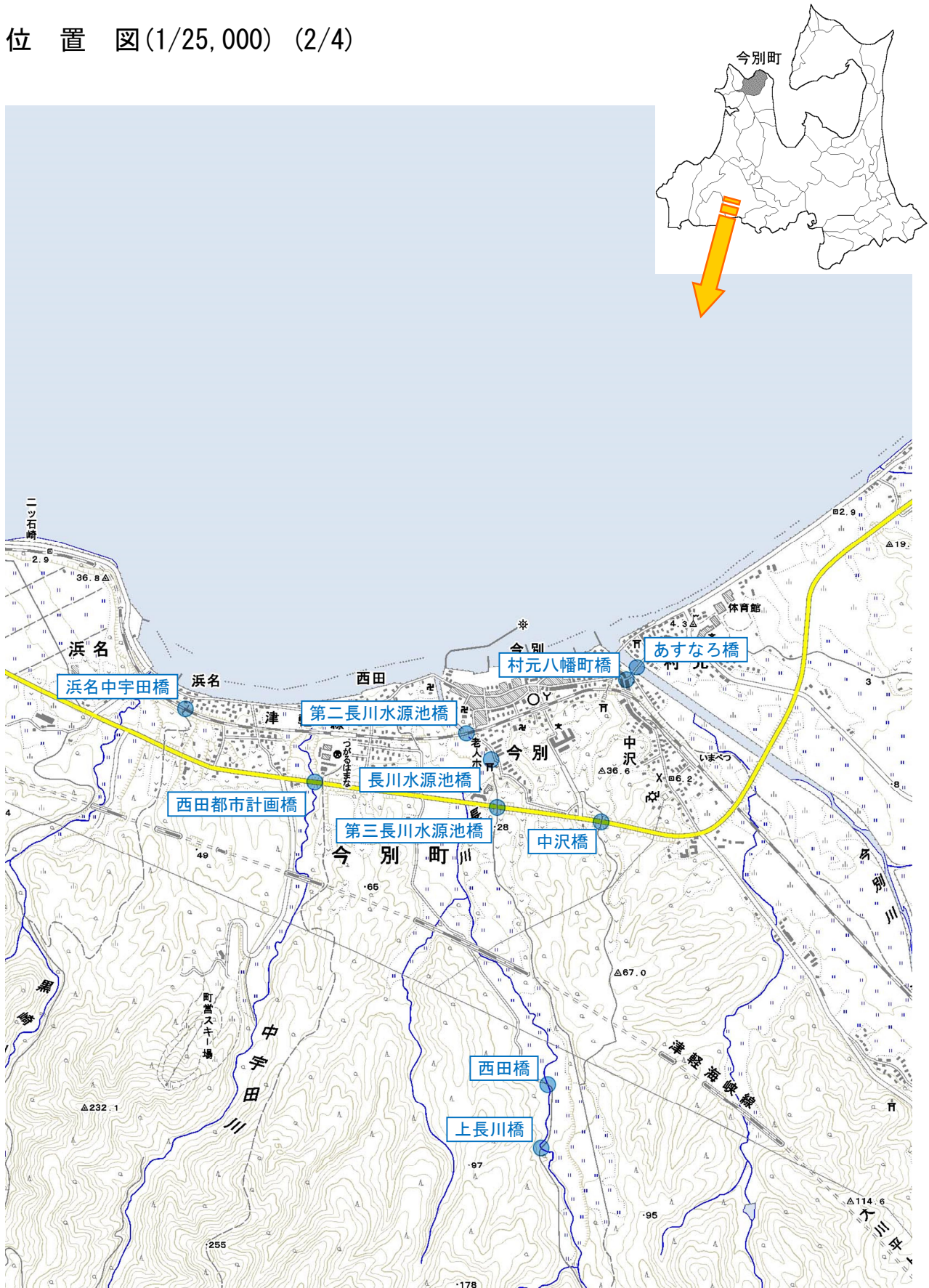


写真 3-1 塩害による損傷状況例
(床版：鉄筋露出)

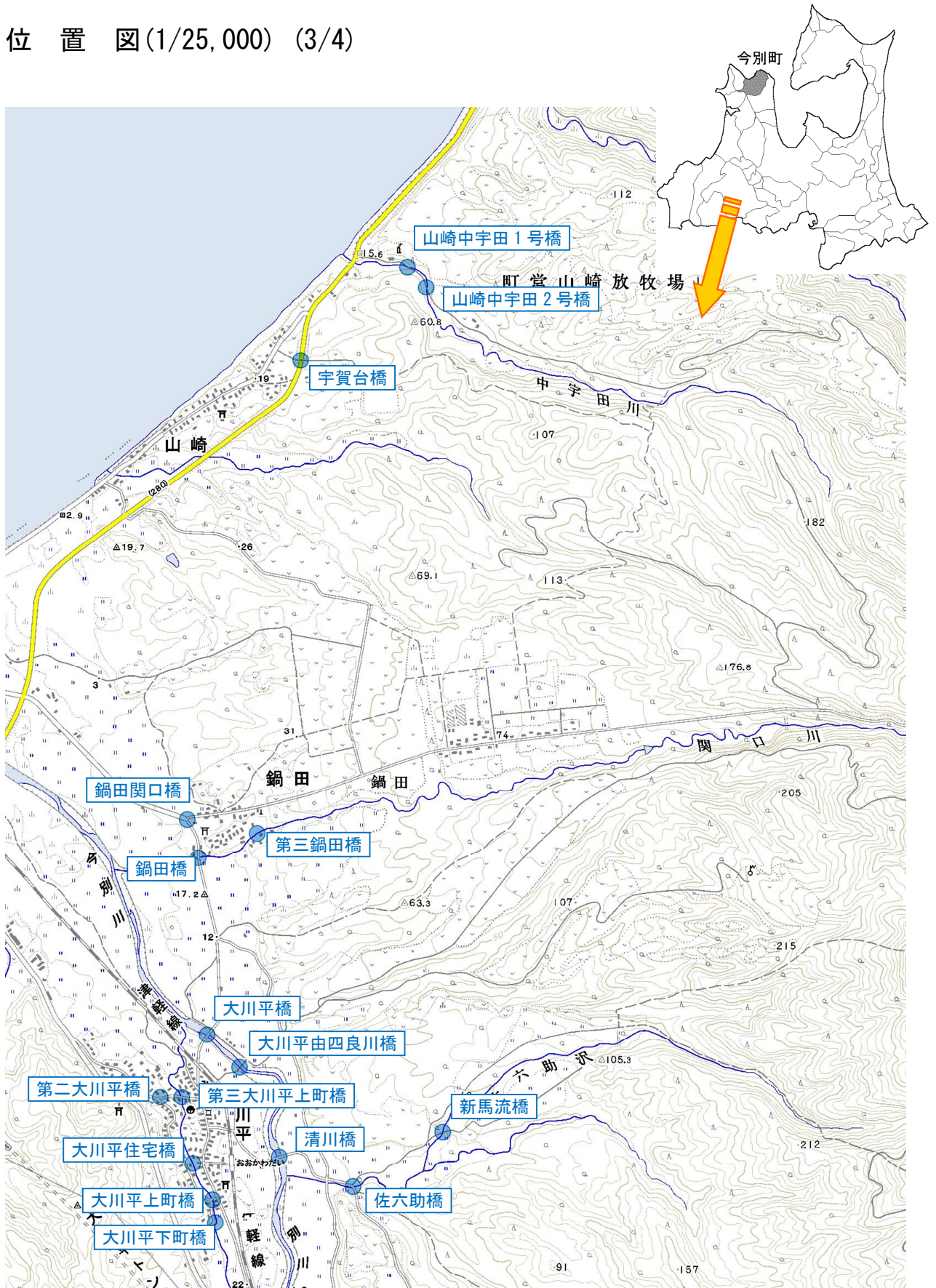
位置図(1/25,000) (1/4)



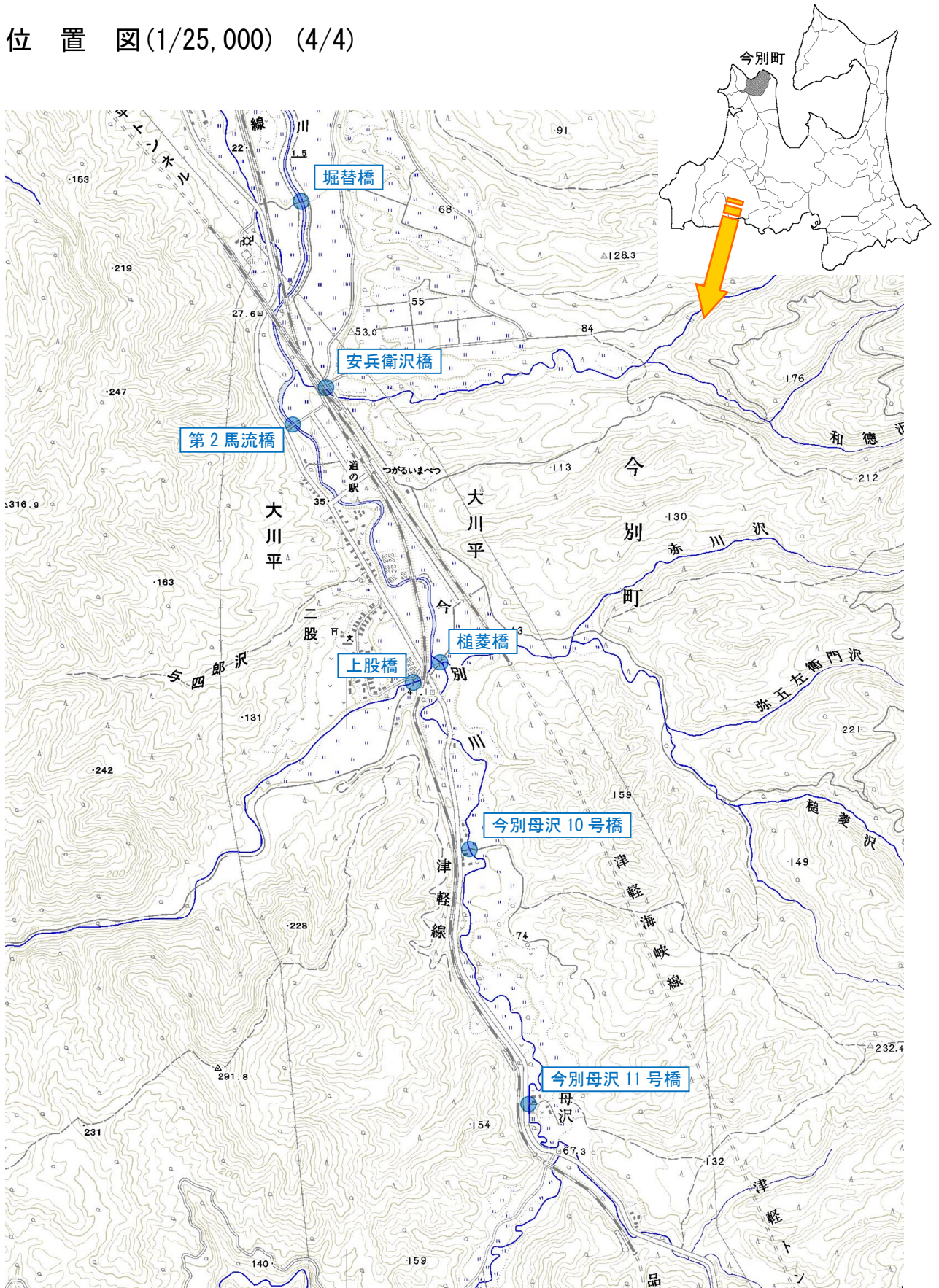
位置図(1/25,000) (2/4)



位置図(1/25,000) (3/4)



位置図(1/25,000) (4/4)



4. 橋梁アセットマネジメントに基づく橋梁長寿命化修繕計画の基本フロー

橋梁長寿命化修繕計画は、下図に示す基本フローに従って策定します。

計画策定にあたっては、ブリッジマネジメントシステム（以下、BMS）を用いて、劣化予測、LCC 算定や予算シミュレーション等の分析を行います。

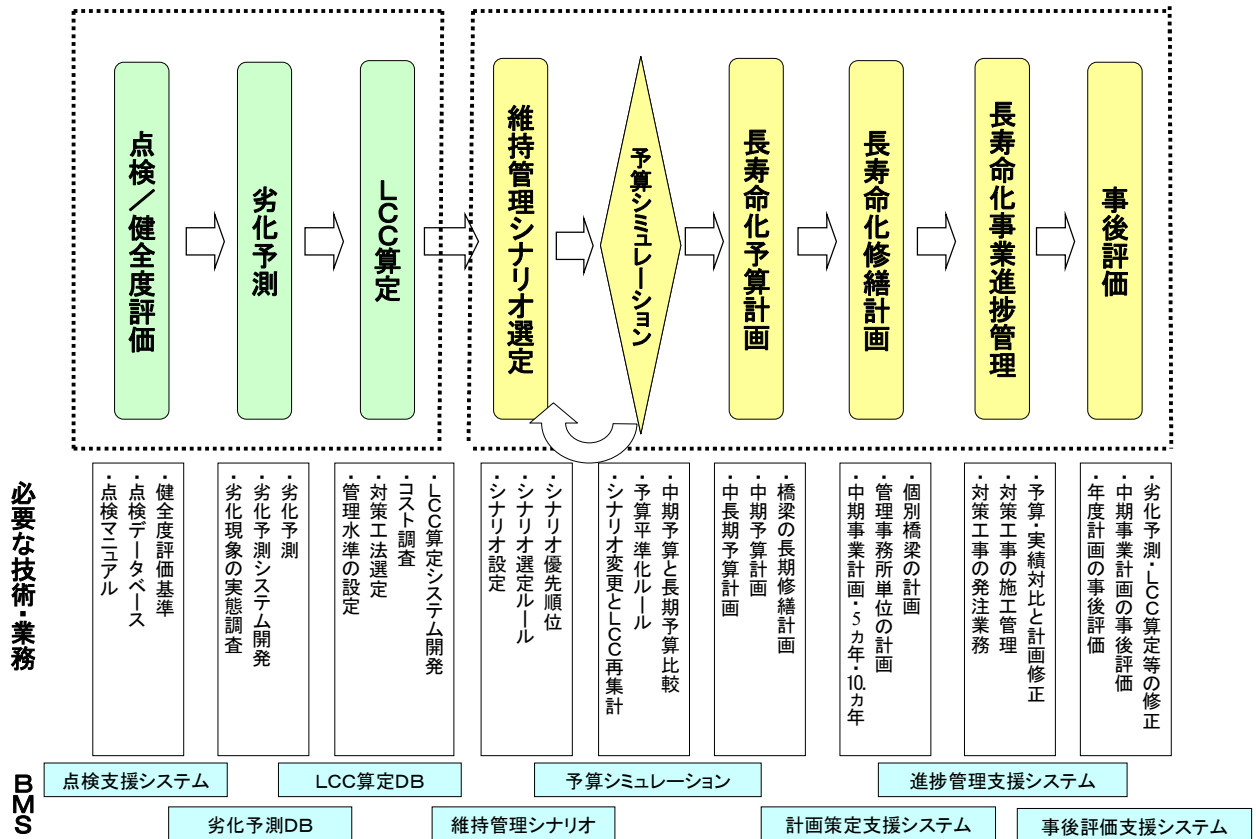


図 4-1 橋梁長寿命化修繕計画の基本フロー

出典：「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

5. 橋梁長寿命化修繕計画の策定

5-1. 橋梁の維持管理体系

橋梁の維持管理は、「日常管理」、「計画管理」、「異常時管理」から構成され、それぞれの管理において「点検・調査」と「維持管理・対策」を体系的に実施します

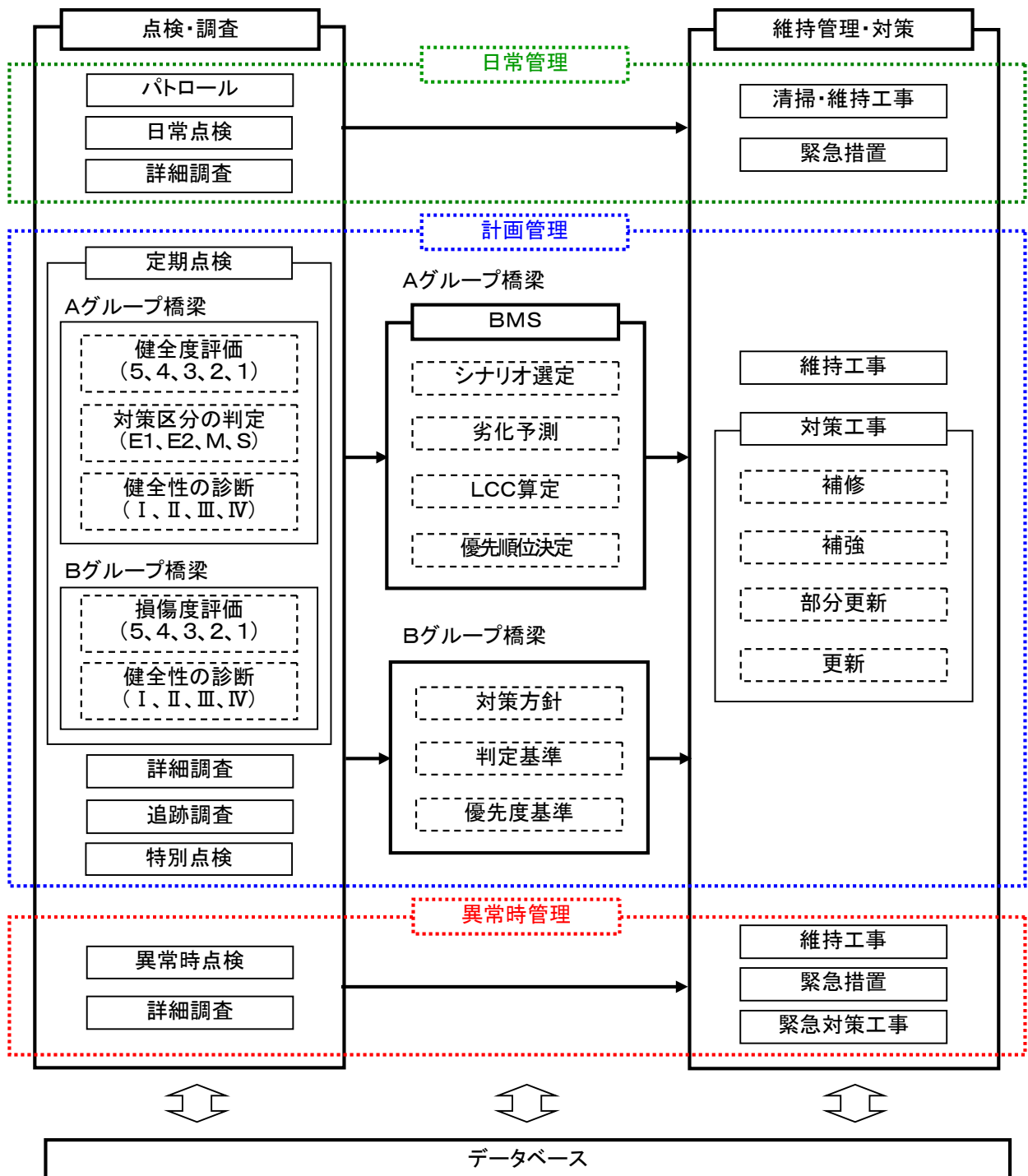


図 5-1 維持管理体系

出典: 「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

5-2. 橋梁長寿命化修繕計画の概要

橋梁長寿命化修繕計画対象橋梁は、BMSにより劣化予測・LCC算定・予算シミュレーションを実施し、その結果に基づいて事業計画の策定を行います。BMSは大きく5つのSTEPで構成されます。

STEP1は橋梁の維持管理に関する全体戦略を構築します。STEP2は、環境条件、橋梁健全度、道路ネットワークの重要性等を考慮して、橋梁ごとに、維持管理シナリオに基づく維持管理戦略を立て、選定された維持管理シナリオに対応するLCCを算定します。STEP3は、全橋梁のLCCを集計し、予算シミュレーション機能によって予算制約に対応して維持管理シナリオを変更し、中長期予算計画を策定します。STEP4は補修・改修の中期事業計画を策定し事業を実施します。そしてSTEP5で事後評価を行い、マネジメント計画全体の見直しを行います。

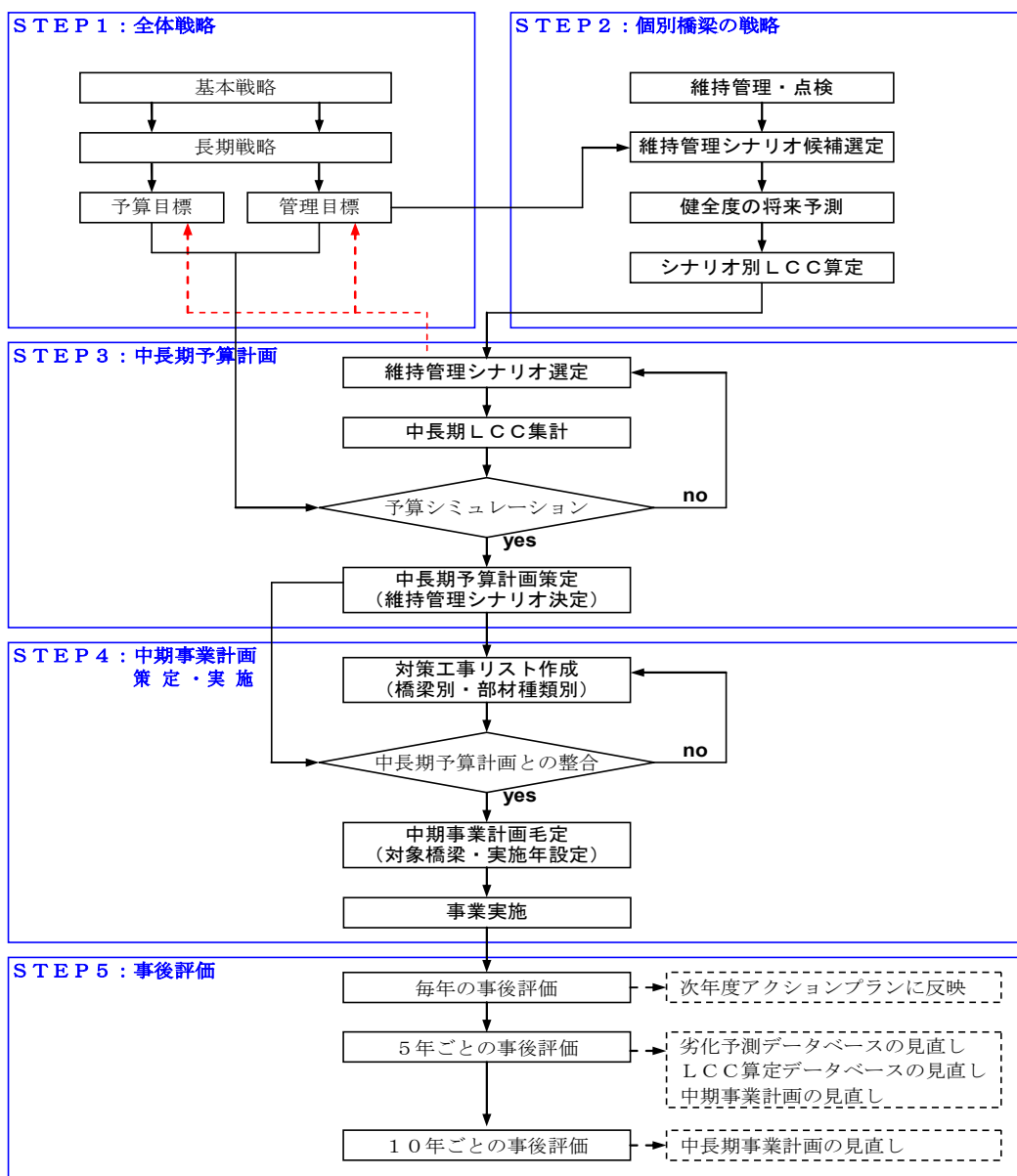


図 5-2 BMS を用いたブリッジマネジメントのフロー

出典:「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

(1) 維持・管理点検

青森県では、独自の「橋梁アセットマネジメント運営マニュアル」を策定し、定期点検を効率的に行なうための「BMS橋梁点検支援システム」を開発して、点検コストを大幅に削減した実績があります。今別町としても、同様のシステムやマニュアルを用いて橋梁点検を実施しました。

● BMS橋梁点検支援システム

「BMS橋梁点検支援システム」は、タブレットPCに点検に必要なデータを予めインストールし、点検現場において点検結果や損傷状況写真を直接PCに登録していく仕組みとなっています。現場作業終了後は、自動的に点検結果を出力することが可能であり、これにより点検後の作業である写真整理や点検調書の作成が不要となり、大幅な省力化につながっています。

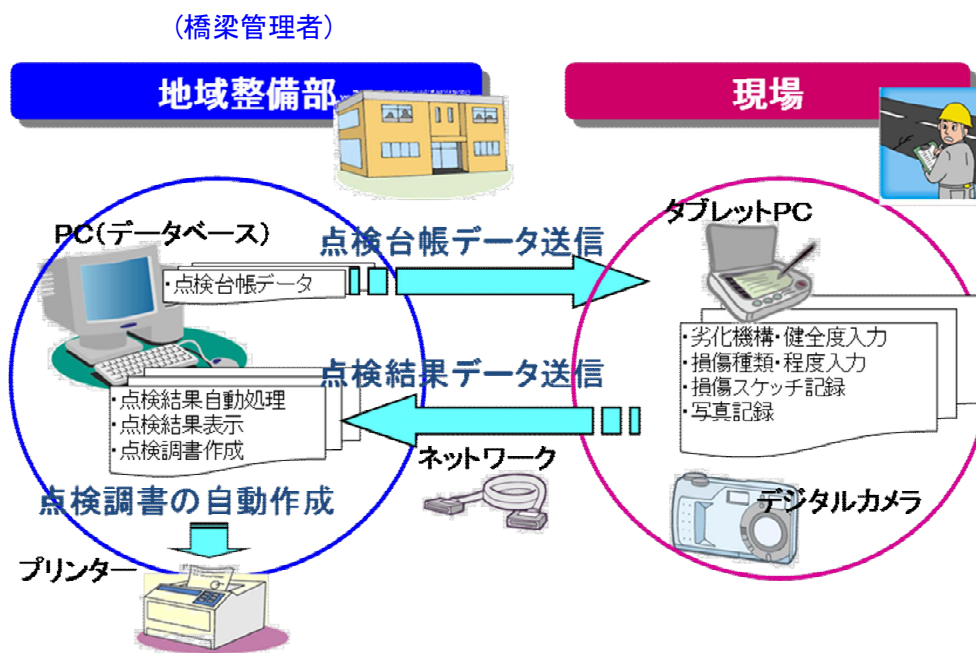


図 5-3 BMS 橋梁点検支援システム

出典：「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

● 健全度評価

橋梁の健全度は、潜伏期、進展期、加速期前期・後期、劣化期の5段階で評価します。全部材・全劣化機構に共通の定義を表 5-1 に示します。

表 5-1 全部材・全劣化機構に共通の健全度評価基準

健全度	全部材・全劣化機構に共通の定義
5 潜伏期	劣化現象が発生していないか、発生していたとしても表面に現れない段階。
4 進展期	劣化現象が発生し始めた初期の段階。 劣化現象によっては劣化の発生が表面に現れない場合がある。
3 加速期前期	劣化現象が加速度的に進行する段階の前半期。 部材の耐荷力が低下し始めるが、安全性はまだ十分確保されている。
2 加速期後期	劣化現象が加速度的に進行する段階の後半期。 部材の耐荷力が低下し、安全性が損なわれている。
1 劣化期	劣化の進行が著しく、部材の耐荷力が著しく低下した段階。 部材種類によっては安全性が損なわれている場合があり、緊急措置が必要。

また、部材・劣化機構ごとに評価基準を設定しています。評価基準は健全度の定義や標準的状态、および参考写真とともに「点検ハンドブック」として取りまとめ、それらを点検現場に携帯することにより、点検者によって点検結果が異なることのないようにしています。

【1 鋼部材 防食機能劣化・腐食 塗装】

健全度	定義	標準的状态
5:潜伏期 (5.5-4.5)	塗膜の防食機能が保たれている期間	変色や光沢の減少が局部的に見られる。
4:進展期 (4.5-3.5)	塗膜の防食機能が徐々に低下し、塗膜下で腐食が発生する期間	光沢の減少が進行し、上塗り塗膜の消失が局部的に見られる。 点錆、塗膜のひび割れ、はがれが局部的に見られる。
3:加速期前 (3.5-2.5)	腐食が顕著になり、腐食量が加速度的に増大する期間	発錆面積が2割程度である。 局部的に断面欠損が見られる(エッジ部など)。
2:加速期後 (2.5-1.5)		全体的に錆が見られる。 板厚の減少が見られる。
1:劣化期 (1.5-0.5)	腐食による耐荷力(静的引張、座屈、疲労)の低下が顕著になる期間	全体的に板厚が減少しており、局部的には1/2以下になっている。

※)発錆面積2割程度:点錆がかなり点在している状態をいう(鋼道路橋塗装便覧より)

(桁材等)



図 5-4 健全度評価基準の例(点検ハンドブック)

出典:「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

(2) 維持管理シナリオ

橋梁アセットマネジメントにおいては、橋梁の置かれている状況(環境・道路ネットワーク上の重要性)や劣化・損傷の状況(橋梁健全度)に応じて、橋梁ごとに、適用可能な維持管理シナリオ候補を一つまたは複数選定します。

維持管理シナリオは、図 5-5 に示すとおり、長寿命化シナリオと更新シナリオに大別され、長寿命化シナリオは以下の 6 種類を設定しています。

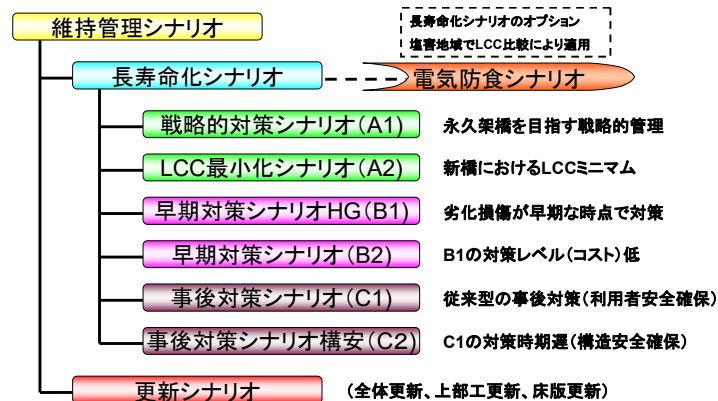


図 5-5 維持管理シナリオ

出典：「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

- 戦略的対策シナリオ(A1)

特殊環境橋梁等を対象に、鋼部材の定期的な塗装塗替など戦略的な予防対策を行います。健全度 5.0～4.0 で対策を行うことを基本とします。
- LCC 最小化シナリオ(A2)

新設橋梁の維持管理を想定した場合に、部材種類ごとに LCC が最も小さくなる対策を行います。
- 早期対策シナリオハイグレード型(B1)

劣化・損傷により部材性能に影響が出始める初期段階(健全度 3.0)で対策を実施するが、長寿命化の効果が高い工法・材料を採用します。例えば、鋼部材の塗装塗替において上位塗装に変更するなどとなります。
- 早期対策シナリオ(B2)

B1 シナリオ同様、健全度 3.0 において早期的な対策を実施するが、B1 シナリオと比較して対策コストの小さい工法・材料を採用します。例えば、鋼部材の塗装塗替において同等塗装を行うなどとなります。
- 事後保全型シナリオ(C1)

劣劣化・損傷により利用者の安全性に影響が出始める前(健全度 2.0)に、事後的な対策を行います。例えば、鋼部材の当て板補強を伴う塗装塗替などとなります。
- 事後保全型シナリオ構造安全確保型(C2)

C1 と同様の対策を行うが、予算制約から健全度 1.5～1.0 において対策を行います。
- 電気防食シナリオ(オプション)

コンクリート橋の桁材に対して、劣化・損傷の進行を抑制することを目的に電気防食を行います。その他の部材については A1～C2 のいずれかのシナリオの対策を行います。

シナリオ候補の選定は、橋梁の健全度や架設されている環境条件、特殊性などを考慮して行います。図 5-6 にシナリオの選定フロー(青森県管理橋梁を参考)を示します。

(3) 更新対象の選定

主要部材の劣化・損傷が著しく進行している老朽橋梁や、日本海側に多く見られるような塩害の進行が著しい重度の劣化橋梁は、高価な補修工事を繰り返すよりも架け替える方が経済的となる場合があります。これらの条件に当てはまる橋梁については、LCC 評価と詳細調査によって更新した方がコスト的に有利と判断される場合は、更新型シナリオを選定します。

(4) 長寿命化シナリオの絞り込み

仮橋の設置など架け替えが環境的・技術的に非常に困難な橋梁や、大河川や大峡谷に架設されていて架け替えに際して莫大な費用が発生する橋梁は、A1 を選定します。

それ以外の橋梁は、A2 および B1 ~ C2 より適切なシナリオを選定します。

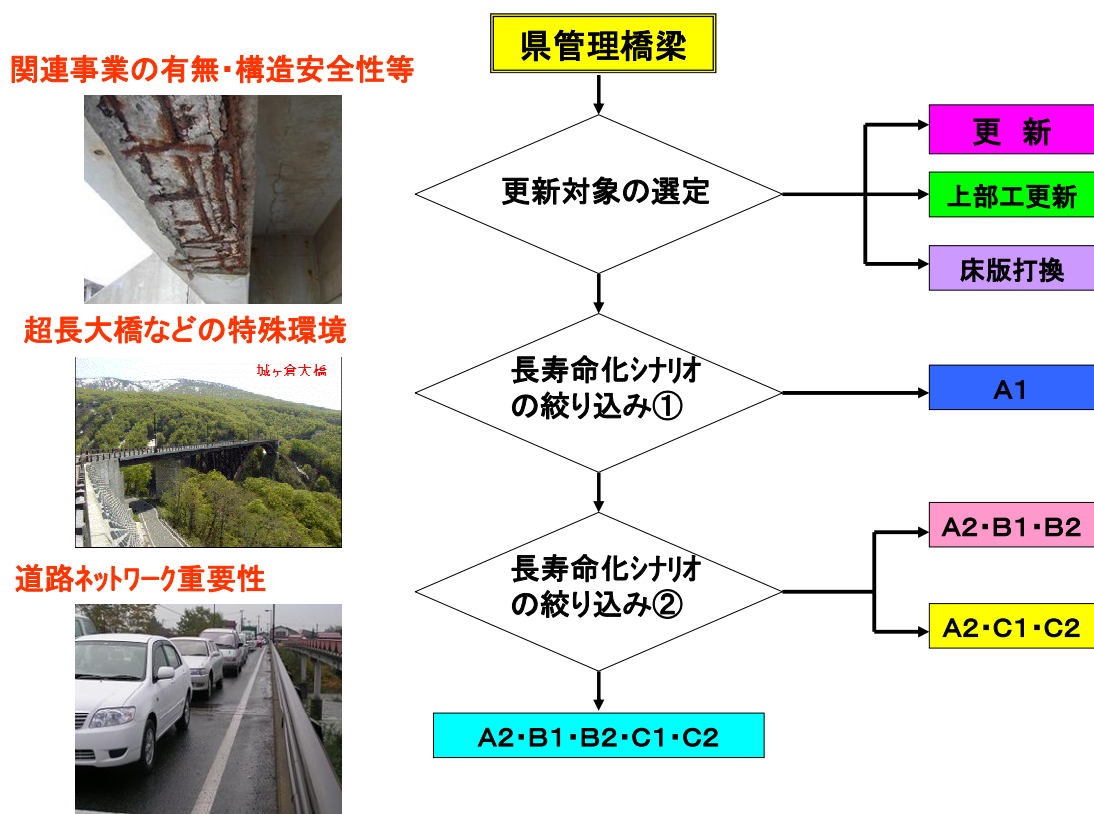


図 5-6 維持管理シナリオ候補の設定フロー(青森県管理橋梁を参考)

出典:「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

(5) 長寿命化対策橋梁の検討

今別町は塩害対策区分「B」に該当し、対象橋梁のうち 13 橋が該当区域内に架設されています。これらは、塩害の影響により著しい劣化・損傷が発生しやすい架設環境であることから、「戦略的更新橋梁Ⅰ」「長寿命化シナリオ(A1)」の適用について検討を行いました。

検討の結果、直近の点検結果にて緊急を有する著しい損傷が見受けられないことや、当該路線の交通量が比較的少ないことを踏まえ、本計画では「戦略的更新橋梁Ⅰ」「長寿命化シナリオ(A1)」の適用はせず、「長寿命化シナリオ(A2 および B1～C2)」を適用することとしました。

よって、対象橋梁全 36 橋を「長寿命化シナリオ(A2 および B1～C2)」とし、各橋梁毎に適切なシナリオを選定します。

(6) 更新シナリオの検討

水路断面が小さく、橋梁対象外(橋長 2m 未満のボックス化)とすることが可能な橋梁について検討し、「6_大川平上町橋」、「7_大川平下町橋」については、ボックスへの架替えを予定し更新シナリオを選定します。

(7) 健全度の将来予測と LCC 算定

● 劣化予測式の設定

健全度の将来予測は、劣化速度を設定した劣化予測式を用いて行います。

劣化予測式は、青森県の点検データや過去の補修履歴、および既存の研究成果や学識経験者の知見などをもとに、部材、材質、劣化機構、仕様、環境条件ごとに設定しました。

例)部材:上部工
材質:鉄筋コンクリート
劣化機構:塩害
仕様:被覆なし

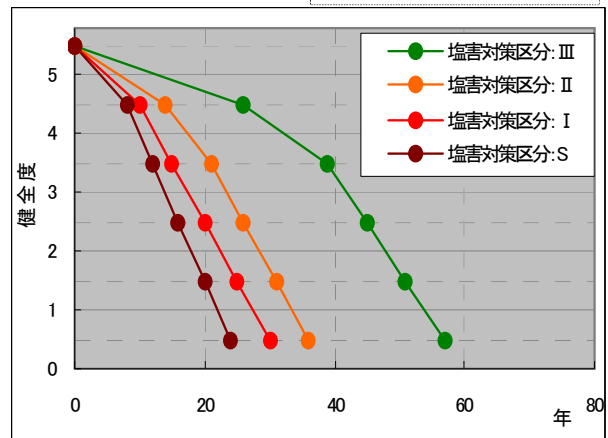


図 5-7 劣化予測式の例 (塩害)

出典:「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

● 劣化予測式の自動修正

数多くのデータをもとに劣化予測式を設定しても、実際の橋梁においてはローカルな環境条件や部材の品質の違いなどがあるために、劣化は劣化予測式どおりに進行しません。そこで、点検した部材要素ごとに、点検結果を通るように劣化予測式を自動修正します。これによって、点検した部材要素の劣化予測式は現実に非常に近いものとなり、LCC算定精度を大幅に向上させることができます。

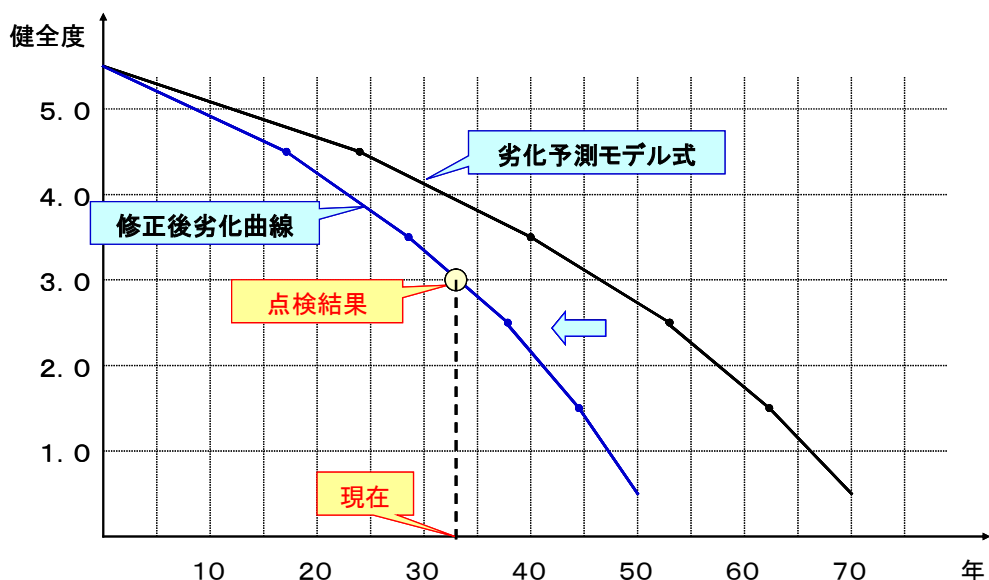


図 5-8 劣化予測式の自動修正

出典:「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

● LCC の算定

あらかじめ対策を実施する健全度（「管理水準」という）を設定し、対策の種類や対策コスト、回復健全度、対策後の劣化予測式等の情報を整備することによって、繰り返し補修のLCCを算定することができます

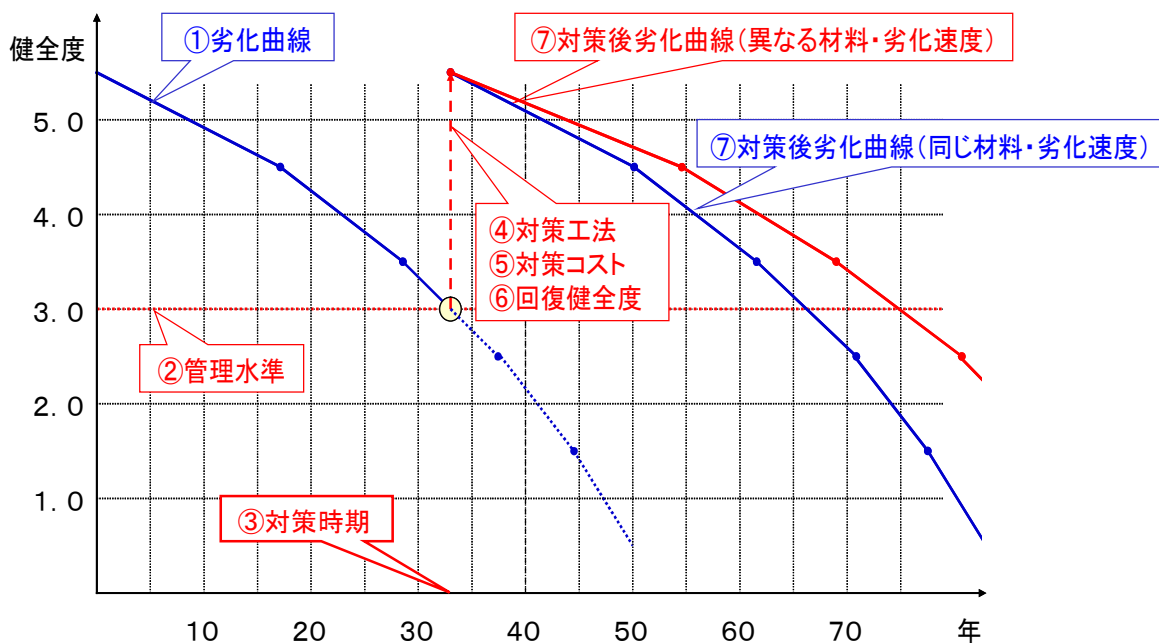


図 5-9 LCC算定

出典：「青森県橋梁長寿命化修繕計画」

(8) 予算の平準化

- 算定した全橋梁のLCCが年によって予算の目標値を超過する場合は、維持管理シナリオを変更し、対策時期を後の年度にシフトすることで、予算目標との調整を図ります。
- シナリオ変更の順序は、シナリオを変更することでLCCの増加の少ない橋梁から優先して行います。

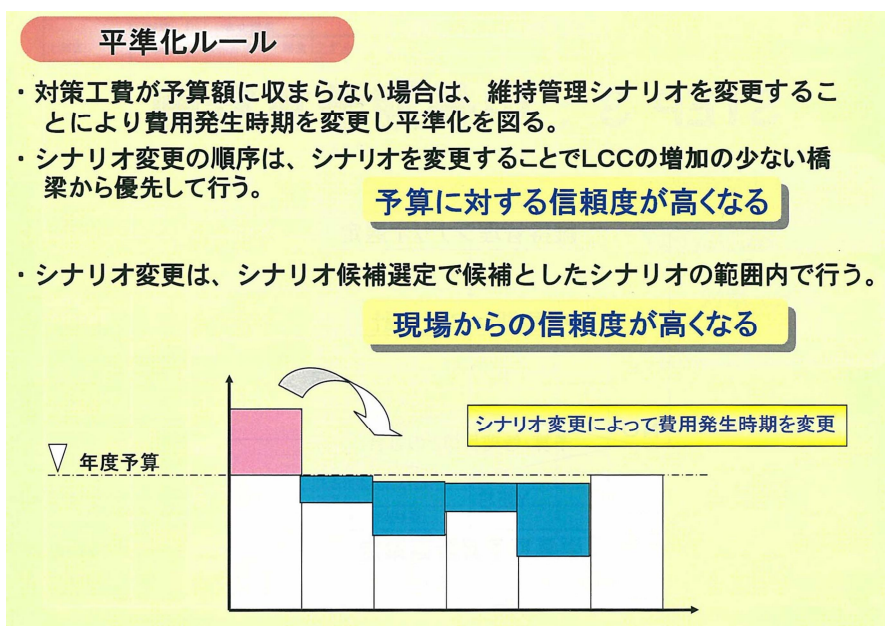


図 5-10 平準化のルール

出典：「橋梁点検技術研修会資料」

(9) シナリオ別 LCC 算定結果

図 5-11 は維持管理シナリオごとに全橋梁の LCC を集計したものです。
全橋梁 50 年間の LCC は、

- ・ 事後保全型シナリオ構造安全確保型 (C2) : 5,369.8 百万円
- ・ 早期対策シナリオハイグレード型 (B1) : 3,681.8 百万円
- ・ 早期対策シナリオ (B2) : 3,493.4 百万円
- ・ 事後保全型シナリオ (C1) : 3,384.0 百万円
- ・ 戦略的対策シナリオ (A1) : 2,184.0 百万円
- ・ LCC 最小化シナリオ (A2) : 2,118.8 百万円
- ・ 最小 LCC シナリオ : 2,010.6 百万円

となり、その差額は最大で『3,359.2 百万円』となりました。

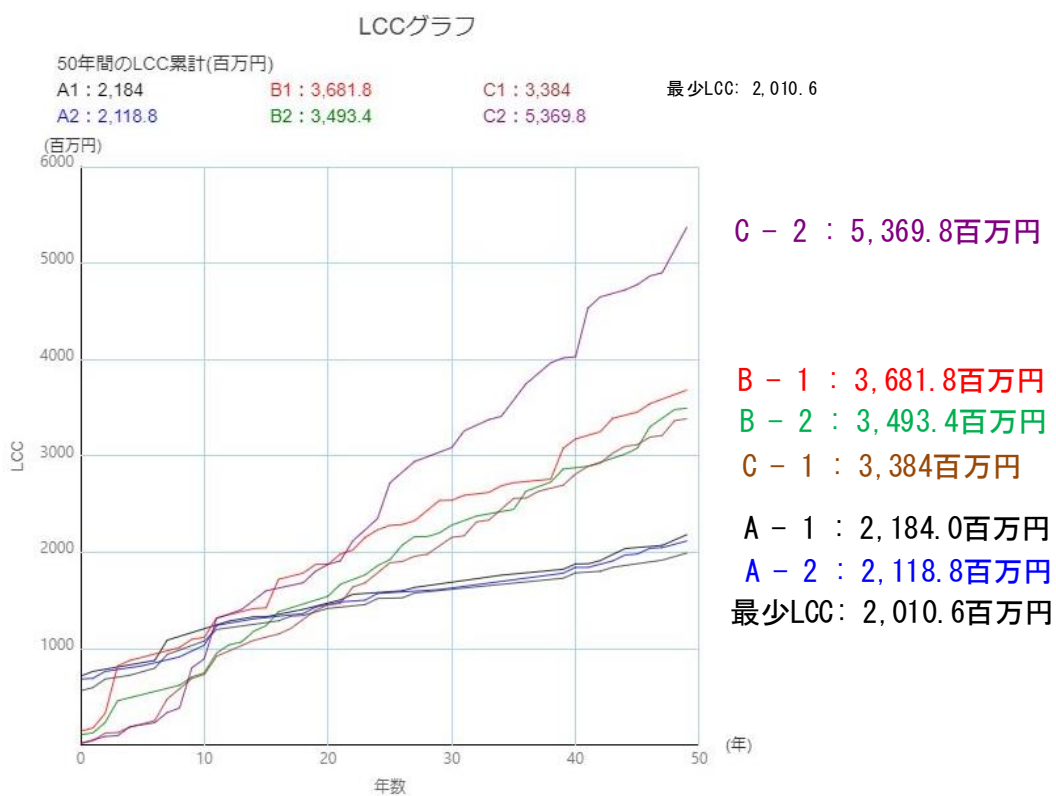


図 5-11 シナリオ別 LCC 算定結果

(10) 予算シミュレーション

- 50年間のLCCが最小となるシナリオを採用して、全橋梁の50年間LCCを集計した結果、毎年必要となる対策費の推移は図5-12の通りとなりました。(LCC総額約2,010.6百万円)

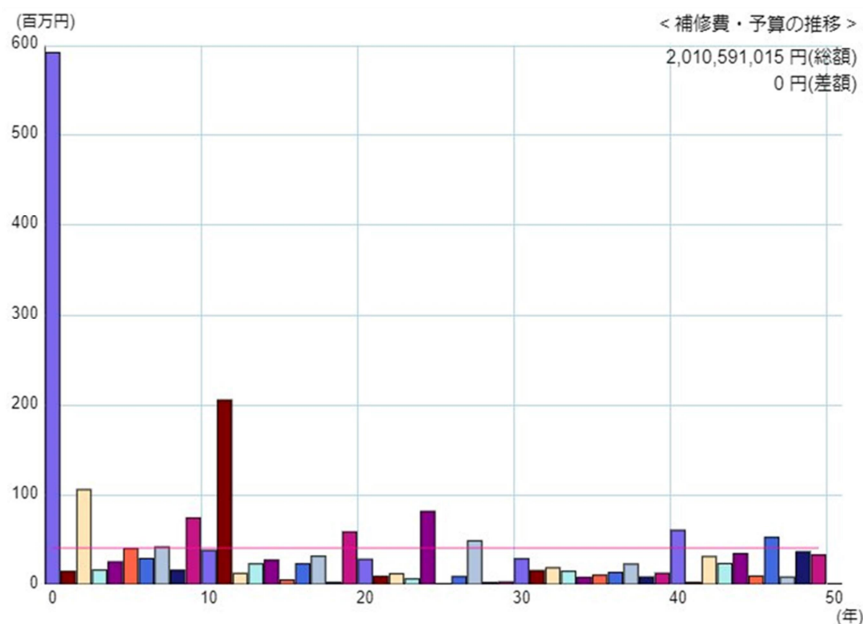


図 5-12 50年間LCCが最小となるシナリオの組合せにおける補修費の推移

- 今別町で管理する橋梁の平準化を行った結果、図5-13に示すように50年間のLCC総額は、約2,722.9百万円となりました。

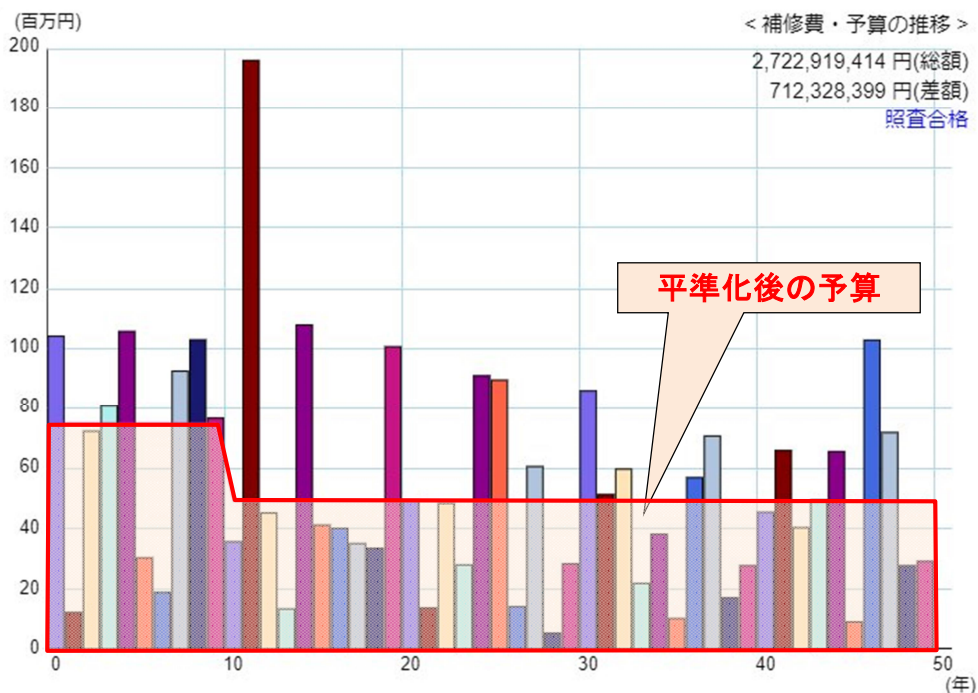


図 5-13 予算制約を考慮した予算シミュレーション結果

- シナリオ別橋梁は表 5-2 に示すとおりです。平準化予算の制約により、事後対策シナリオが増加した結果になりました。

表 5-2 予算制約の考慮によるシナリオ別橋梁数の変化

シナリオ	シミュレーション前の 橋梁数(LCC最小)	シミュレーション後の 橋梁数
A1		
A2	19	5
B1	5	5
B2	1	4
C1	9	15
C2	0	5
更新	2	2
計	36	36

- 予算シミュレーションの結果より、50年間の補修費は総額約 2,722.9 百万円となり、最小 LCC に比べ約 712.3 百万円割高となる結果になりました。(図 5-14)

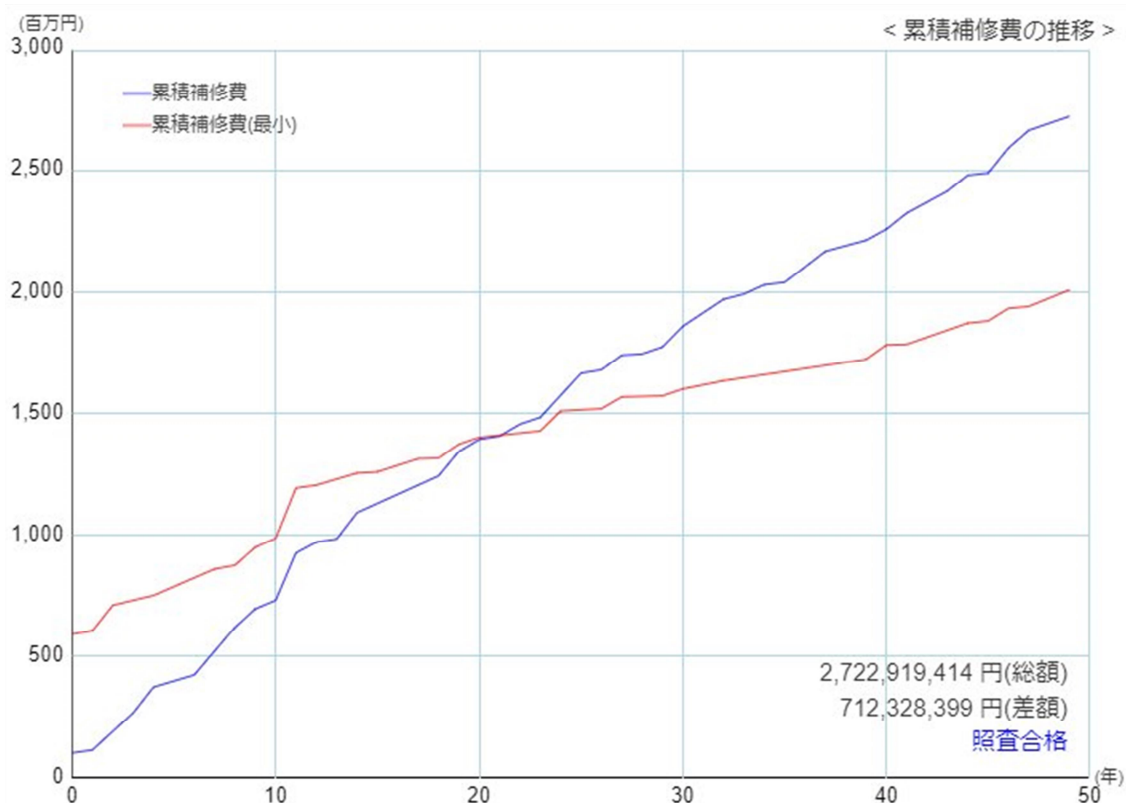


図 5-14 予算シミュレーション結果による累計補修費の推移

(11) 長寿命化対策工事リスト

予算シミュレーションにより決定した各橋梁の維持管理シナリオに基づき、今後 10 年間に実施する長寿命化対策工事リストの概要を、表 5-3 に示します。

なお、工事リストの優先順位の考え方は以下の通りとしました。

【工事リスト条件(優先順位の考え方)】

- ・計画開始より判定区分Ⅳ、Ⅲに該当する橋梁を優先的に対策していく計画とします。
- ・損傷程度を考慮し、路線重要度(特に跨道橋)、塩害対策区分該当橋梁を優先的に対策していく計画とします。
- ・更新橋梁(BOX化)2橋については、9年目、10年目とします。

表 5-3 橋梁の長寿命化対策工事リストの概要(1/2)

橋梁 番号	橋梁名	道路 種別	路線名	橋 長 (m)	架設 年度	供用 年数	最新 点検 年次	国交省 判定区分	対策の内容・時期(年度)							備 考		
									2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		2031	2032
1	浜名中宇田橋	町道	浜名中宇田1号線	4.1	1970年	52年	2022年	I				定期点検					定期点検	
2	西田都市計画橋	町道	西田都市計画線	14.9	1975年	47年	2022年	Ⅲ				定期点検		上部工補修 下部工補修	橋梁付属物工補修		定期点検	
3	村元八幡町橋	町道	逗子村元線	2.4	1977年	45年	2022年	I				定期点検					定期点検	
4	あすなろ橋	町道	逗子村元線	71.6	1977年	45年	2022年	I				定期点検					定期点検	架替え(BOX化)
6	大川平上町橋	町道	大川平上町1号線	2.8	1970年	52年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	
7	大川平下町橋	町道	大川平上町1号線	2.0	1970年	52年	2022年	I				定期点検					定期点検	架替え(BOX化)
8	鍋田橋	町道	村元大川平線	9.5	1969年	53年	2022年	I				定期点検	上部工補修 下部工補修 橋梁付属物工補修				定期点検	
9	大川平橋	町道	村元大川平線	48.0	1972年	50年	2022年	Ⅲ		橋梁付属物工補修		定期点検					定期点検	
10	鍋田関口橋	町道	鍋田関口線	2.3	1969年	53年	2022年	I				定期点検					定期点検	
11	山崎中宇田1号橋	町道	山崎中宇田1号線	10.5	1976年	46年	2022年	I				定期点検					定期点検	
12	山崎中宇田2号橋	町道	山崎中宇田1号線	8.4	1976年	46年	2022年	I				定期点検					定期点検	
13	長川水源池橋	町道	長川水源池1号線	3.3	1975年	47年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	
14	第三長川水源池橋	町道	長川水源池1号線	39.2	1975年	47年	2022年	I				定期点検					定期点検	上部工補修
15	中沢橋	町道	中沢1号線	39.1	1975年	47年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	下部工補修 橋梁付属物工補修
16	大川平由四良川橋	町道	由四良川線	47.9	1970年	52年	2022年	Ⅳ	上部工補修 下部工補修 橋梁付属物工補修			定期点検					定期点検	
17	清川橋	町道	馬流1号線	49.3	2001年	21年	2022年	I				定期点検					定期点検	
19	佐六助橋	町道	馬流1号線	10.5	1997年	25年	2022年	I				定期点検					定期点検	
20	安兵衛沢橋	町道	馬流1号線	20.6	1984年	38年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	
21	第2馬流橋	町道	馬流1号線	26.0	1985年	37年	2022年	Ⅲ				定期点検	上部工補修 橋梁付属物工補修				定期点検	
22	第二長川水源池橋	町道	長川水源池2号線	10.7	1975年	47年	2022年	I				定期点検					定期点検	

表 5-3 橋梁の長寿命化対策工事リストの概要(2/2)

橋梁 番号	橋梁名	道路 種別	路線名	橋 長 (m)	架設 年度	供用 年数	最新 点検 年次	国交省 判定区分	対策の内容・時期(年度)							備 考		
									2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		2031	2032
23	西田橋	町道	西田2号線	15.4	1970年	52年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	
24	上長川橋	町道	西田2号線	15.6	1970年	52年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	
25	第三大川平上町橋	町道	大川平上町2号線	3.0	1967年	55年	2022年	Ⅰ				定期点検					定期点検	
26	大川平住宅橋	町道	大川平中町7号線	2.8	1970年	52年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	
27	堀替橋	町道	堀替線	46.1	1970年	52年	2022年	Ⅳ		上部工補修 下部工補修	橋梁付属物工補修	定期点検					定期点検	
30	上股橋	町道	上股線	12.5	1961年	61年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	
31	新馬流橋	町道	第2佐六助線	9.5	2000年	22年	2022年	Ⅰ				定期点検					定期点検	
32	第三鍋田橋	町道	鍋田2号線	9.0	1969年	53年	2022年	Ⅰ				定期点検					定期点検	橋面工補修
34	宇賀台橋	町道	宇賀台線	17.2	1981年	41年	2022年	Ⅱ				定期点検				上部工補修 下部工補修	定期点検	
35	与茂内橋	町道	与茂内2号線	17.6	1981年	41年	2022年	Ⅱ				定期点検			上部工補修 下部工補修 橋梁付属物工補修		定期点検	
36	婁月橋	町道	婁月2号線	5.0	1970年	52年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	
37	砂ヶ森橋	町道	砂ヶ森1号線	6.9	1997年	25年	2022年	Ⅰ				定期点検					定期点検	
40	槌菱橋	町道	今別母沢8号線	19.2	1984年	38年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	下部工補修 橋梁付属物工補修
41	今別母沢10号橋	町道	今別母沢10号線	10.5	1965年	57年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	
42	今別母沢11号橋	町道	今別母沢11号線	10.5	1965年	57年	2022年	Ⅲ				定期点検			上部工補修 下部工補修 橋梁付属物工補修		定期点検	
43	第二大川平橋	町道	大川平下町1号線	3.1	1967年	55年	2022年	Ⅱ				定期点検					定期点検	

6. 橋梁長寿命化修繕計画により見込まれるコスト縮減効果

予防保全型の維持管理とした効率的な修繕計画を継続的に実施することにより、従来の事後保全型の維持管理と比較し、50年間で約26.47億円のコスト縮減を計ることが可能であると試算されました。

● 橋梁のコスト縮減効果

〈全橋を事後保全(C2シナリオ)した場合との比較〉

○ 全橋を事後保全(C2シナリオ)した場合のLCC総額(50年間)	53.70億円
○ 予防保全型維持管理によるLCCの総額(50年間)	27.23億円
コスト縮減額	26.47億円

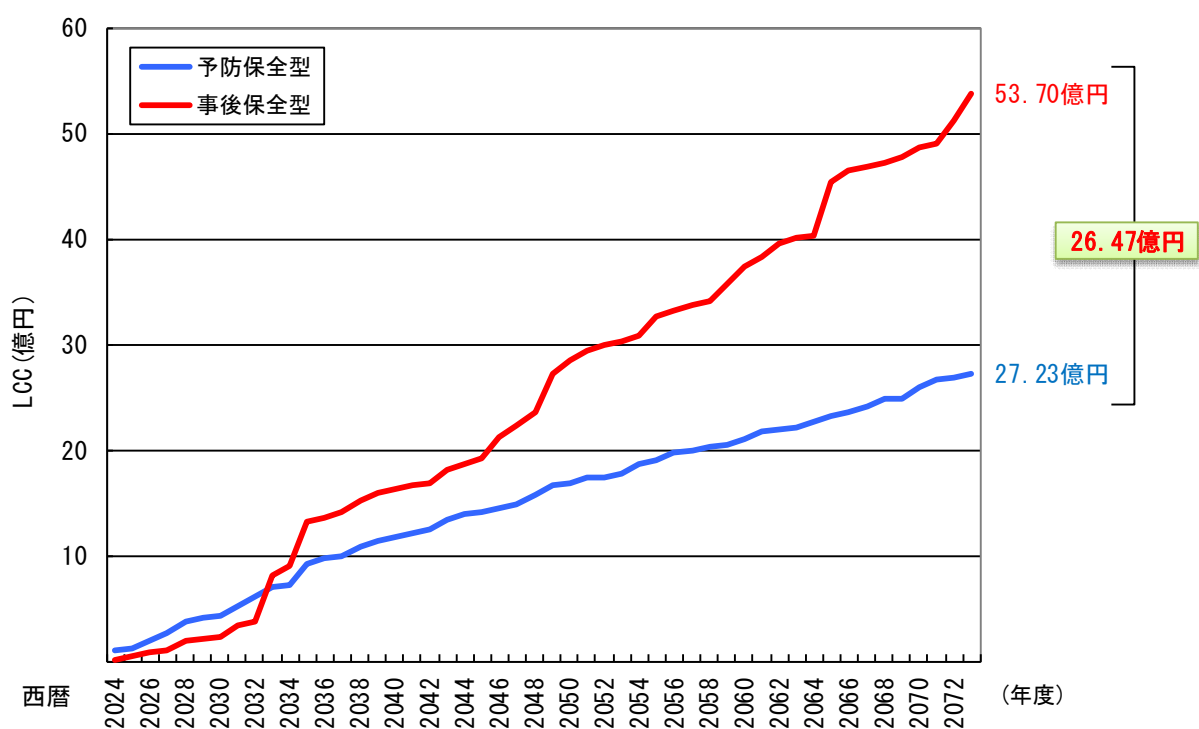


図 6-1 橋梁のコスト縮減効果

7. 新技術の活用や費用の縮減に関する今後の取組

(1) 新技術の活用方針

今後、今別町が管理する全橋梁の定期点検や修繕を行うにあたり、点検支援技術性能カタログや新技術情報提供システム(NETIS)などを参考として、新技術等の活用を検討し、事業の効率化やコスト縮減を図ります。

1) 定期点検における新技術の活用

今別町が所管する橋梁については、半分以上の橋梁がBグループ橋梁であり、機材なし及び梯子による点検が可能です。また、Aグループ橋梁についても、梯子や橋梁点検車、高所作業車を使用することで近接目視による点検が可能となります。

よって、新技術検討の結果、新技術を活用せず従来通りの点検方法とします。

2) 修繕における新技術の活用

修繕が必要とされる橋梁については、新技術情報提供システム(NETIS)に掲載されている新技術を活用し、修繕のコスト縮減を図ります。特に、コンクリートの保護を目的とした表面処理(浸透系)や鋼橋の塗装塗替えについて積極的に活用を検討し、2033年度までに約130万円のコスト縮減を目指します。

(2) 費用の縮減に関する方針

以下に示す架橋条件に該当する「6_大川平上町橋」、「7_大川平下町橋」については機能縮小を実施することで、今後50年間で約1500万円の維持管理コスト縮減を目指します。

機能縮小の選定条件例

- 水路断面が小さく、橋梁対象外(橋長2m未満のボックス化)とすることが可能な橋梁。

※橋梁の定義

- ・ 橋長 2m 以上
- ・ 土かぶり 1m 未満

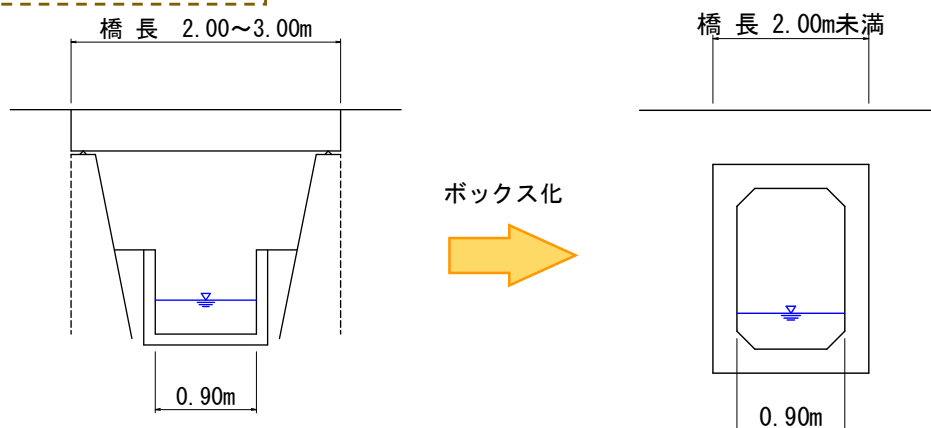


図 7-1 〈参考〉機能縮小の概要図

8. 事後計画

計画的維持管理のレベルアップを目的として、定期的に事後評価を行い、必要に応じて計画の見直しを行います。

5年ごとに実施する定期点検データを分析し、著しい損傷・劣化が確認された場合、中期事業計画の見直しを行います。

また、10年ごとに事業実施結果を評価して、政策目標や維持管理方針の見直しを行うとともに、中長期事業計画の見直しを行います。

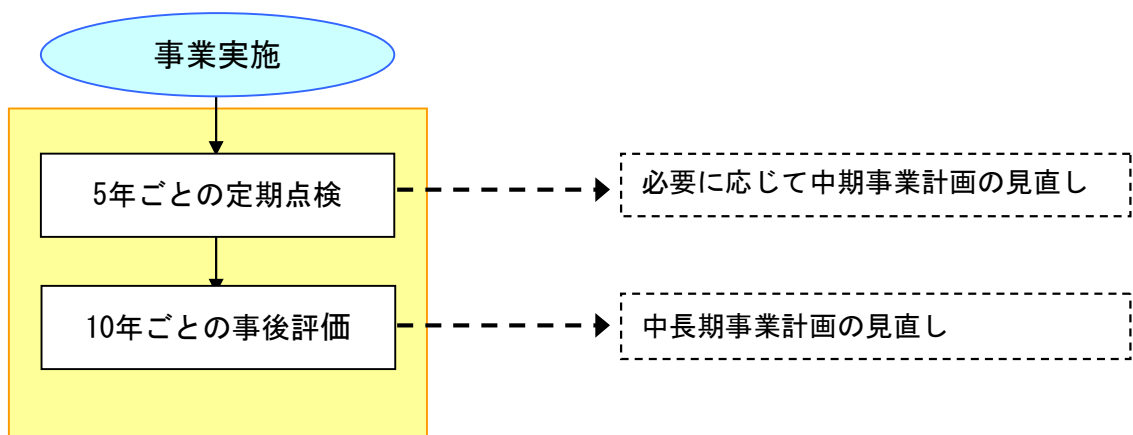


図 8-1 事後評価

9. 計画策定担当部署

・ 計画策定担当部署
今別町 産業建設課 TEL 0174-35-3005 (代表)