

兵庫県加西市  
橋 梁 個 別 施 設 計 画  
(長寿命化修繕計画)



令和 6 年 12 月  
兵庫県加西市建設部土木課

## (1) 計画全体の方針

### ①老朽化対策における基本方針

- 1) 長寿命化修繕計画の目的
- 2) 長寿命化修繕計画の対象橋梁
- 3) 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、並びに対象橋梁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
- 4) 対策の優先順位の考え方（道路橋
- 5) 計画期間

### ②新技術等の活用方針

### ③集約化・撤去・機能縮小

### ④費用の縮減に関する具体的な方針

(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老朽化対策における基本方針

### 1. 個別施設計画（長寿命化修繕計画）の目的

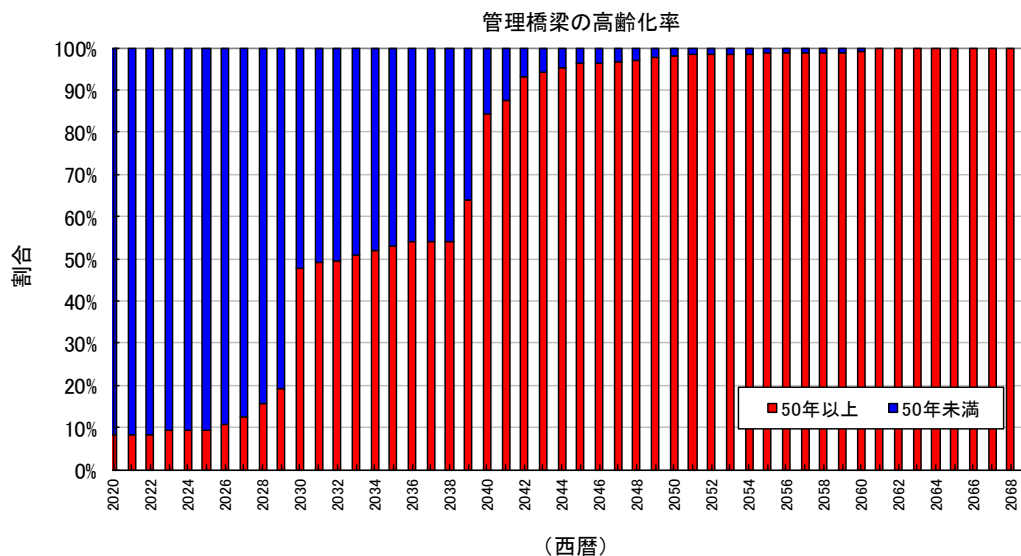
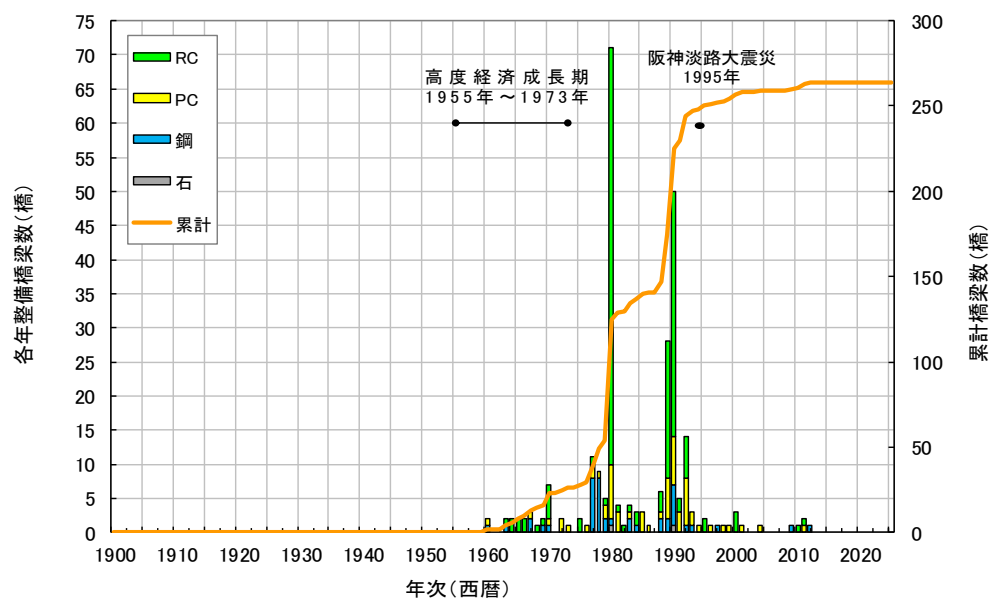
#### （1）背景

- 加西市が管理する橋梁のうち橋長 2 m 以上の橋梁は、現在 245 橋（264 橋）※である。
- これら橋梁のうち建設から 50 年を経過する高齢化橋梁は、2020 年で 20 橋であるが、今後 20 年後には 207 橋、約 85% となり、急速に高齢化橋梁が増大する。

※：構造単位の橋梁数である。以下の割合は構造単位の橋梁数による。

#### （2）目的

- このような背景から、今後増大が見込まれる橋梁の補修・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削減を図る。



### 2. 長寿命化修繕計画の対象橋梁

|                            | 1級 | 2級 | その他 | 合計  |
|----------------------------|----|----|-----|-----|
| 全管理橋梁数                     | 51 | 48 | 146 | 245 |
| うち計画の対象橋梁数                 | 51 | 48 | 146 | 245 |
| H24計画策定橋梁数                 | 58 | 52 | 132 | 242 |
| ○長寿命化修繕計画の対象橋梁：加西市が管理する全橋梁 |    |    |     |     |

3. 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、並びに対象橋梁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）

**都市の魅力と快適さを高める  
道路橋を目指して  
～安全と安心の橋梁維持管理への取組～**

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）PDCAサイクルにより、常に見直しを行い個々の橋梁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

加西市が管理する数多くの橋梁の安全性と信頼性を確保するため、定期点検を全ての橋梁（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、橋梁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。

（4）データベース整備による施設管理データの有効活用

橋梁台帳データ、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）個別施設計画（長寿命化修繕計画）の見直し

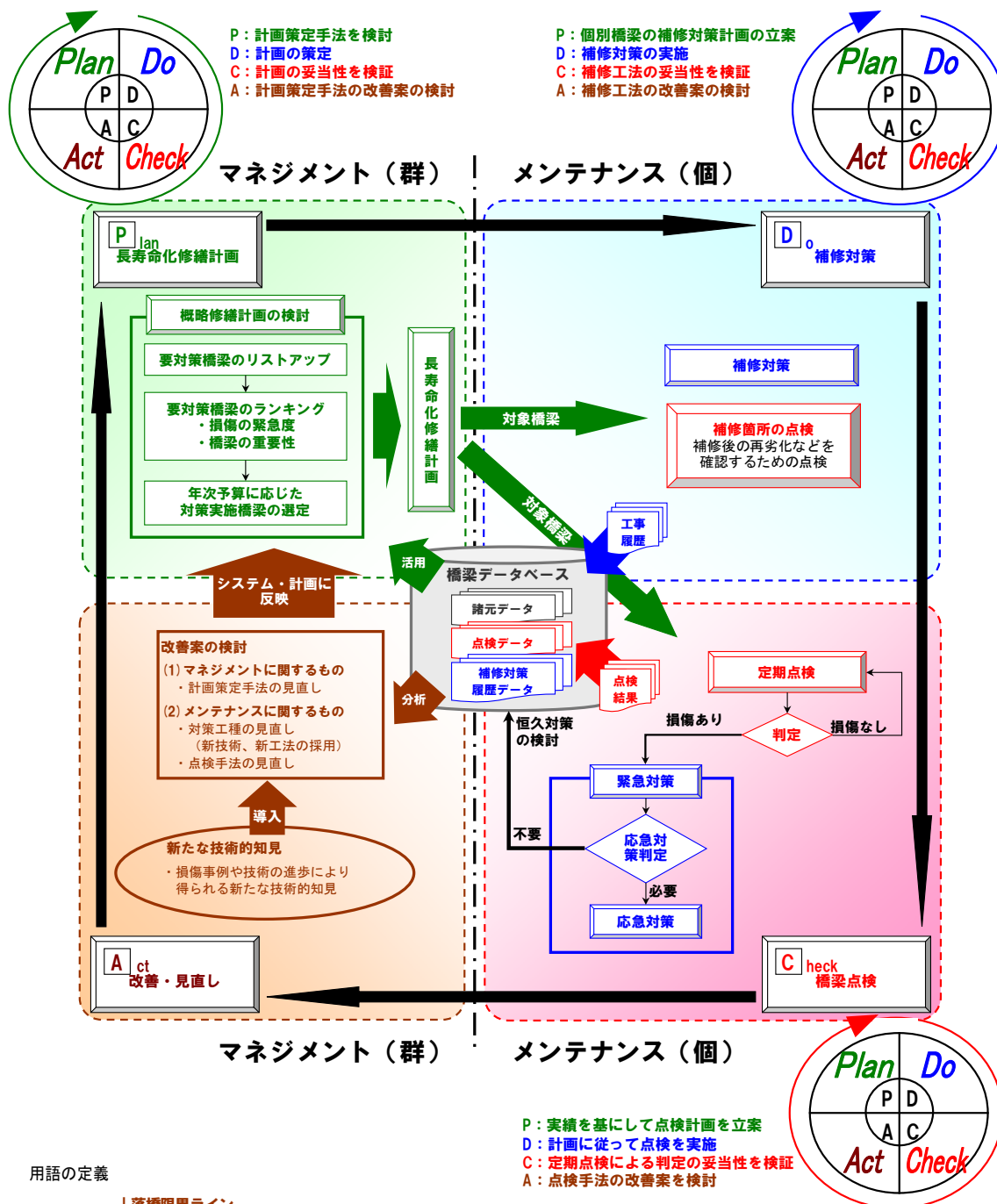
各橋梁の点検時期や補修対策時期を定めた中期的な維持管理計画を策定し、計画的に実施していくことで、効率的に道路橋の安全性を確保する。

なお、計画的（5 年毎）な見直しに加え、橋梁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「個別施設計画（長寿命化修繕計画）」を見直すものとする。

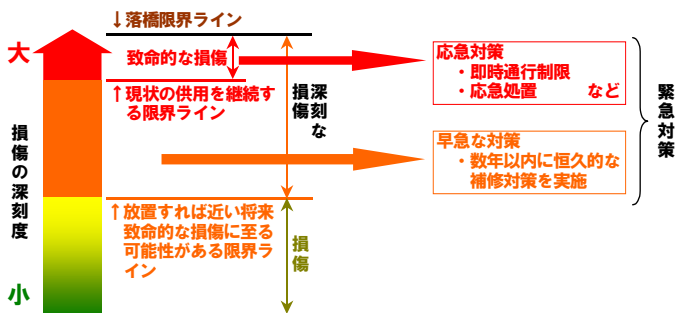
（6）新たな知見を踏まえた継続的な改善

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。

# 加西市橋梁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：想定外の方法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。
- 早期対策：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：応急対策及び早期対策を総括して「緊急対策」とする。

#### 4. 対策の優先順位の考え方（道路橋）

個別施設計画（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、将来における橋梁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、加西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※<sup>1</sup>が10点未満の橋梁
- 2：設定した管理水準※<sup>2</sup>からの低下量が大きい橋梁
- 3：低下量が同じ場合は、部材評価点が低い橋梁
- 4：1位～3位で同じ順位となる場合は、重要度評価点※<sup>3</sup>が大きい橋梁

##### 【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※<sup>4</sup>「Ⅰ～Ⅳ」の7段階により決定する

- 1：判定区分「Ⅳ」の橋梁
- 2：判定区分「Ⅲ（Ⅲb、Ⅲa）」の橋梁は、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   |
| b    | 20  |      |
| c    | 50  |      |
| d    | 70  |      |
| e    | 90  | 損傷   |

※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。

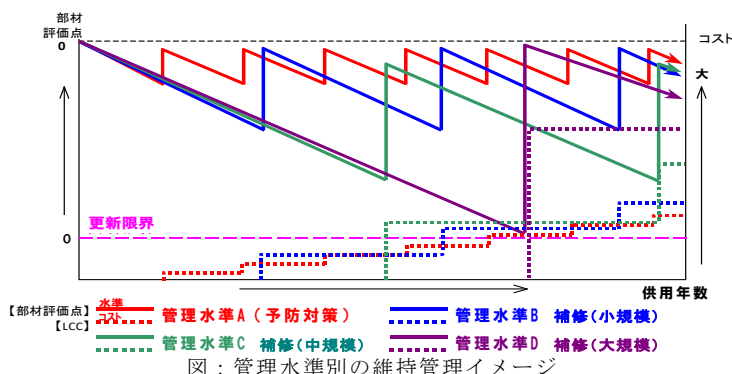
#### ※2：管理水準とは

橋梁の重要性に合わせて効率的な維持管理を行うために、橋梁毎に管理水準を設定し、適切な時期に補修を実施する。加西市では、下記のAからDまでの4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    | 予防保全   | 80        |
| B    | 小規模    | 60        |
| C    | 中規模    | 40        |
| D    | 大規模    | 20        |

※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

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

加西市では、交差状況、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。

個別施設計画（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、各橋梁の損傷状況や設計・施工・環境・通行等の様々な条件を考慮し、下記の7段階により橋梁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、橋梁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、橋梁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橋梁のうち、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                                                                                  |

## 5. 計画期間

- 道路橋の維持管理を安全にかつ効率的に実施するためには、各橋梁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、加西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。
- 各橋梁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Ⅲ又はⅣとなった橋梁が生じた場合や、補修対策を優先すべき橋梁が生じた場合、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。

上記以外にも橋梁の架橋状況に応じて、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新技術の導入を検討するとともに、補修工事においては新材料や新工法等の活用を検討することで、令和 10 年度までに市内全橋梁の内、5 %の橋梁で新技術を活用し、維持管理コストを約百万円縮減することを目指す。また、道路施設の安全性の確保と維持管理効率化を図る。

### ③集約化・撤去・機能縮小

橋梁の老朽化に伴う維持管理費用の増加が懸念されるなかで、橋梁の延命化（ライフサイクルコストの低減）を図るだけでなく、利用状況を踏まえた橋梁の集約化・撤去・機能縮小を行う。

集約化・撤去・機能縮小の検討対象とする構造物の条件は以下の通り。

① 健全性Ⅳと判定され、通行規制の対象となり補修費用が増大することが予測される構造物

② 利用交通量が少なくかつ迂回路が存在する構造物

定期点検により該当する構造物が確認された際は、地元住民及び関係機関と調整を行い、集約化・撤去・機能縮小について検討する。

（現在の定期点検で該当する構造物は確認されていません。）

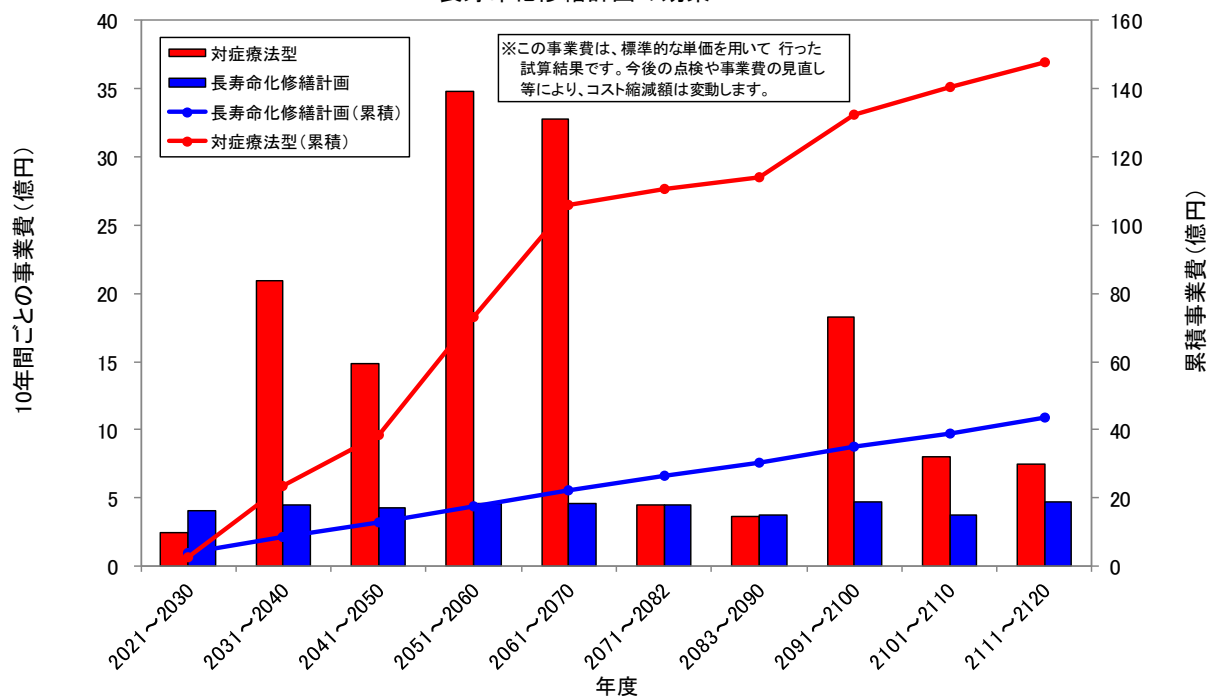
以上を踏まえ、令和 10 年度までに 1 橋程度の集約化・撤去を検討し、将来的な維持管理コストを約百万円縮減することを目指す。

#### ④費用の縮減に関する具体的な方針

##### 長寿命化修繕計画による効果

- これまでの対症療法的な補修や架替えから、長寿命化修繕計画に基づいた計画的な補修や架替えを実施することで、今後１００年間で約７１％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。

長寿命化修繕計画の効果



(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 加西市 建設部 土木課

TEL : 0790-42-8752

##### (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