

長寿命化計画に基づく個別施設計画
(橋梁)

令和8年4月

隠岐の島町役場 建設課

目 次

1. はじめに

- (1) 本計画の位置付け P1
- (2) 対象施設 P2
- (3) 計画期間 P2

2. 施設の現状

- (1) 隠岐の島町内の橋梁数 P3
- (2) 施設の年齢構成 P3

3. メンテナンスサイクルの基本的な考え方

- (1) 定期点検 P4
- (2) 診断 P4
- (3) 措置 P5
- (4) 記録 P5

4. 老朽化対策の実施

- (1) 対策の優先順位 P6
- (2) 管理目標 P7
- (3) 道路橋修繕方針 P8
- (4) 主な対策工法 P9
- (5) 対策費用 P10

5. 今後の取り組み

- (1) 維持管理のさらなる高度化、効率化 P11
- (2) 橋梁などの集約化・撤去 P11

6. 計画策定窓口等

- (1) 学識経験者等の専門知識を有する者 P12
- (2) 計画策定窓口 P12

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。

隠岐の島町では、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「公共施設等総合管理基本方針(以下「総合管理計画」という。)」を策定しました。

本計画は、総合管理計画に基づき、道路橋における定期点検及び修繕の具体的な対応方針を定めたものであり、個別施設計画として位置付けます。

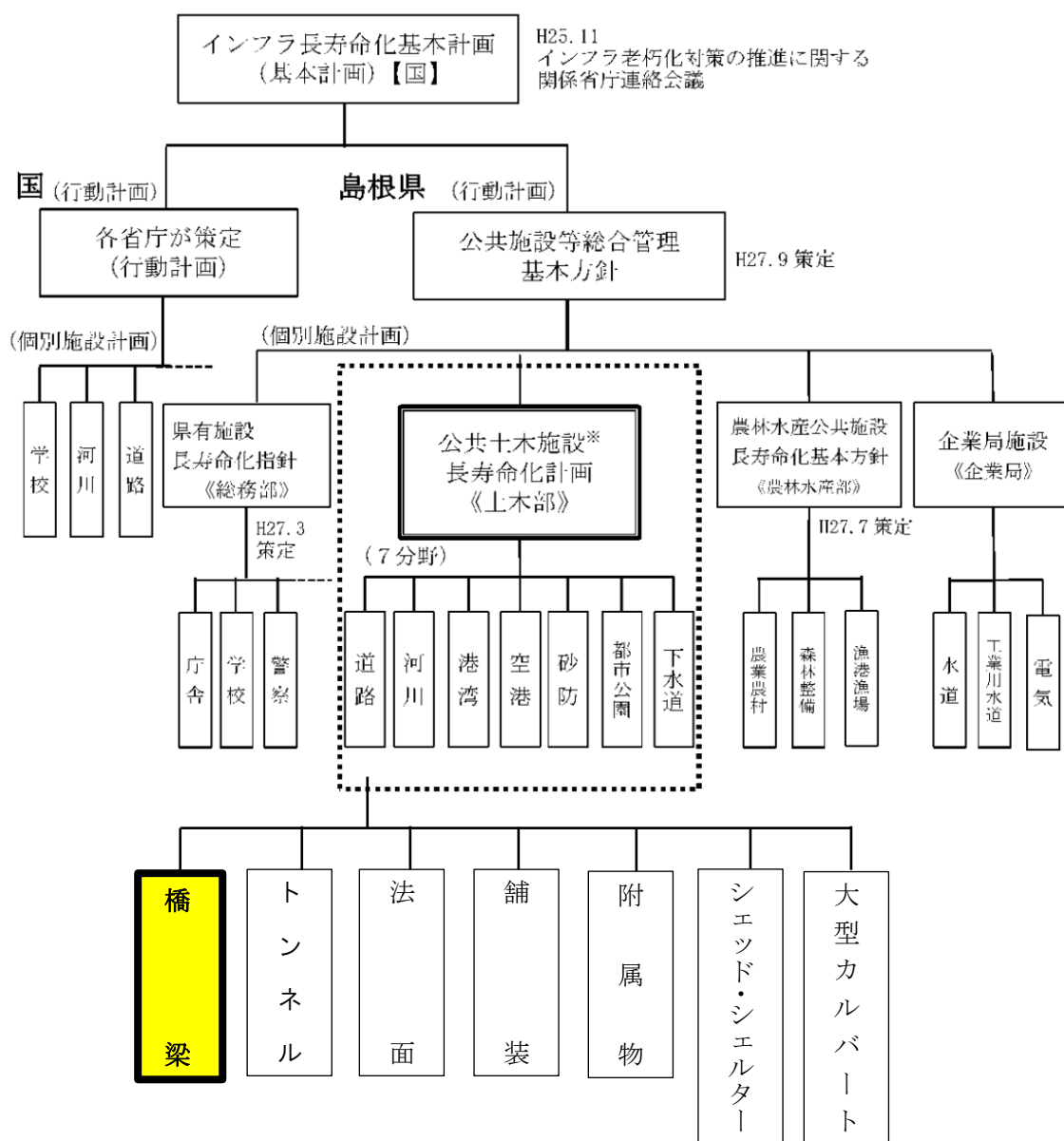


図1-1 インフラ長寿命化計画体系図

(2) 対象施設

本計画において対象とする施設は、隠岐の島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。

(3) 計画期間

計画期間は令和6年度から令和10年度までの5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) 隠岐の島町内の橋梁数

隠岐の島町では、令和8年4月現在、363橋の道路橋を管理しています。

表 2-1 隠岐の島町が管理する道路橋の路線別及び橋長別橋長数

| | | 1級町道 | 2級町道 | その他町道 | 合計 |
|--------------|-------|------|------|-------|-----|
| 全管理橋梁数 | | 20 | 49 | 294 | 363 |
| 内計画対象 橋梁数 | 15m未満 | 7 | 36 | 240 | 283 |
| | 15m以上 | 13 | 13 | 54 | 80 |

(2) 施設の年齢構成

隠岐の島町が管理する道路橋363橋のうち、建設後50年を経過する高齢化道路橋の占める割合は建設年次が不明なものを除いた193橋のうち35.8%ですが、20年後には90.7%となり、道路橋の高齢化が急激に進行します。

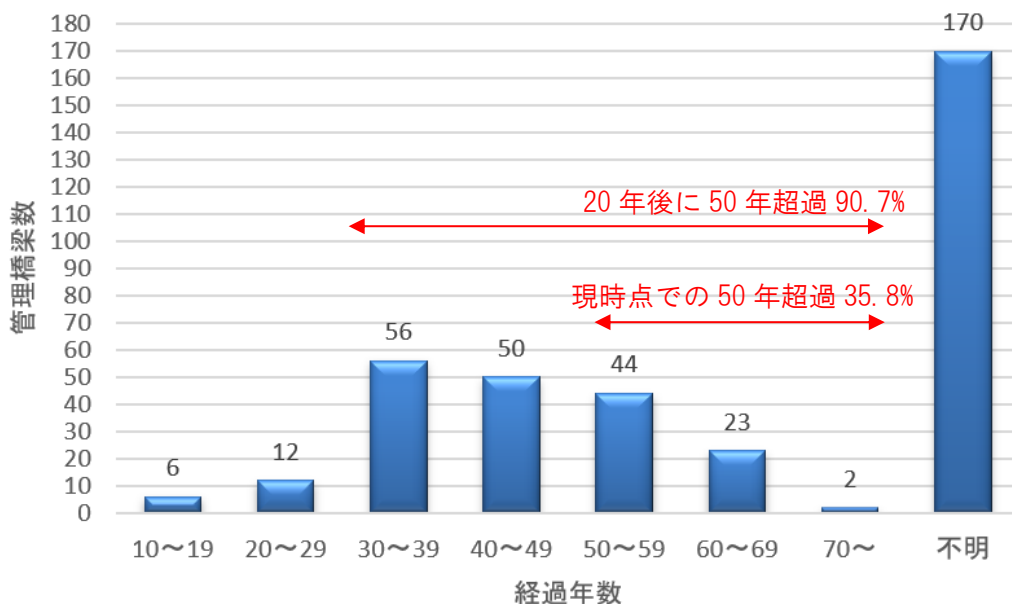


図 2-1 経過年数別の橋梁数分布

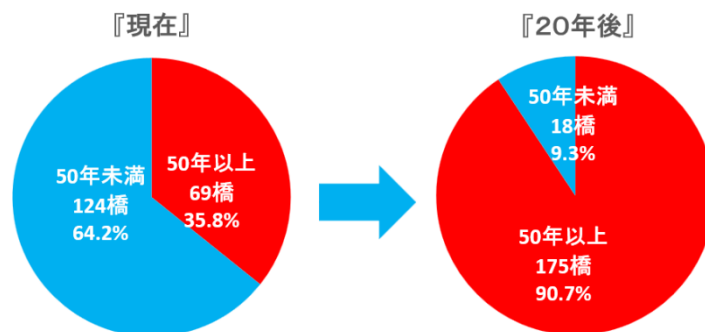


図 2-2 建築後50年以上の橋梁数

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、近接目視または、近接目視と同等の健全性の診断を行う事ができると判断した方法を基本に、前回定期点検からの新たな変状の発生や、変状の進行状況を確認します。また、変状状況把握のため、必要に応じて触診や打音検査を含む非破壊検査等を適用します。

近接目視とは肉眼により部材の変状等の状態を把握し、評価を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事ができると判断した方法とは、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。

（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、健全度判定会を実施し、診断結果にバラつきが生じないようにします。健全度判定会では、専門家『財橋梁調査会、島根県コンクリート診断士会』からアドバイスを受け、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事を基本とします。

表 3-1 部材単位の健全性判定区分

| 区分 | | 状態 |
|-----|--------|---|
| I | 健全 | 構造物の機能に支障が生じていない状態 |
| II | 予防保全段階 | 構造物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、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 |

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 道路橋の健全性判定区分

| 区分 | | 状態 |
|-----|--------|---|
| I | 健全 | 構造物の機能に支障が生じていない状態 |
| II | 予防保全段階 | 構造物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、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 |

(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) 対策の優先順位

定期点検の結果、道路橋の健全性がⅣと判定された橋梁を最優先で対策を行い、続いて健全性Ⅲと判定された道路橋の修繕工事を実施します。

点検・補修により健全性を変更した場合には、優先順位の見直しを行います。

対策の優先度評価は、道路橋の区分（表 4-1）、健全性、通行量により行います。点検補修により健全性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 | 対象道路橋数 |
|------|--|--------|
| 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） | 6 |
| 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 |
| 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） | 53 |
| 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 | 98 |
| 5 | ・ グループ 1～3 以外で小規模橋梁（10m未満） ・ グループ 1 以外で自転車道、歩道橋、側道橋 | 203 |

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、健全性が低い順。
- ②健全性が同じ場合はグループの数字が小さい順。
- 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管理区分毎に設定し、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 | 管理区分 | |
|--|---------------------|---------------------|
| | 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 (健全性Ⅰ) | 経過観察 | 経過観察 |
| 道路橋の機能に支障は生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態 (健全性Ⅱ) | 予防保全対策 (補修・補強検討) | 予防保全対策 検討 |
| 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 (健全性Ⅲ) | 事後保全対策 (補修・補強検討) | 事後保全対策 (補修・補強検討) |
| 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 (健全性Ⅳ) | 大規模 補強対策 | 大規模 補強対策 |

当面は健全性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。

健全性Ⅲへの対策が一段落した時点で、健全性Ⅱの予防保全段階での管理を目指します。

健全性Ⅳの場合には、発見後ただちに通行止め等の緊急措置を行い、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、詳細調査の結果に基づく健全性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（健全性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がある道路橋（健全性Ⅲ）は、管理区分に応じて優先順位をつ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 | 健全性判定区分 |
|----------|---------|-----------------------|
| 鋼部材 | 腐食 | 再塗装工 |
| | 破断 | 当て板補強工（写真1） |
| コンクリート部材 | 鉄筋露出 | 断面修復工（写真2） |
| | ひび割れ | 表面被覆工 ひび割れ補修工（写真3） |
| 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) 主な対策工法

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当て板（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1： 当て板工実施状況

2) 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2： 断面修復状況

3) 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（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3： ひび割れ注入状況

(5) 対策費用

個々の道路橋の健全性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、予算の平準化に考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) 維持管理のさらなる高度化、効率化

コスト削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

令和10年度 (3巡目点検期間) までに、直近の点検において従来技術 (ロープアクセス) により点検を実施した6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) 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60万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、管理する橋梁のうち8橋で新技術を活用した修繕を進め、従来技術を活用した修繕と比較して、断面修復作業の効率化及び安全性を向上させ、約160万円のコスト縮減を目指します。

(2) 橋梁等の集約化・撤去

1) 検討方針

直近の点検結果により、橋梁の健全性が悪化し、迂回路が存在して利用者が限定的な橋梁について、今後、周辺状況や利用状況調査を踏まえて集約化・撤去を実施します。

令和10年度までに、1橋の「撤去」を実施し、修繕及び点検に要する約115万円のコスト縮減を図ります。また、今後30年で約190万円の維持管理コスト縮減を目指します。

6. 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

〒685-8585 島根県隠岐郡隠岐の島町下西 78 番地 2
隠岐の島町役場 建設課 TEL(08512)2-8564

橋梁点検・修繕計画一覧表