

# 瀬戸内町



平成25年9月  
(令和6年4月更新)  
鹿児島県 瀬戸内町

## 目 次

1. 道路施設の現状と課題	1
(1) 管内の橋梁概要	1
(2) 施設の現状と課題	3
2. 道路施設のメンテナンスサイクルの基本的な考え方	5
(1) 道路施設のメンテナンスサイクルの基本的な考え方	5
3. 具体的な補修事例	6
(1) 具体的な補修事例	6
4. 今後の点検・対策計画	
(1) 点検計画期間	7
(2) 対策の優先順位の考え方	7
(3) 施設の状態	7
(4) 対策内容・実施時期・対策費用	8
(5) 長寿命化計画による効果	11
(6) 計画策定部署及び意見聴取した学識経験者	12

# 瀬戸内町 橋梁長寿命化修繕計画

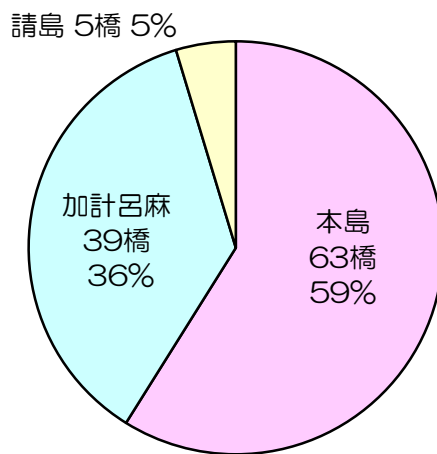
## 【1.道路施設の現状と課題】

### (1)管内の橋梁概要

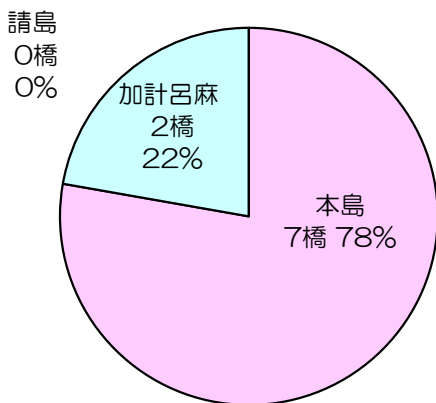
○瀬戸内町が町道と認定し、建設課が管理する橋梁数は、橋長 15m以上9橋、橋長 15m未満 98 橋、合計 107 橋となっております。管理橋梁における地域別の橋梁数は下記のとおりであり本島が全体の中で最も多く、次に加計呂麻、請島の順となっております。

「地域別 橋梁の割合」

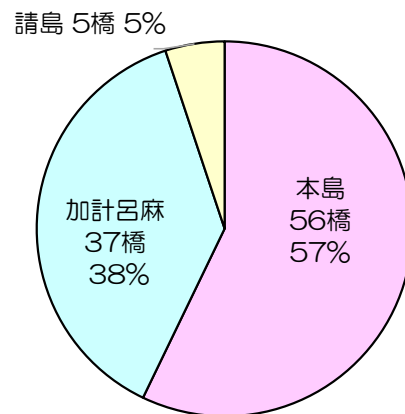
全107橋



橋長15m以上 (9橋)

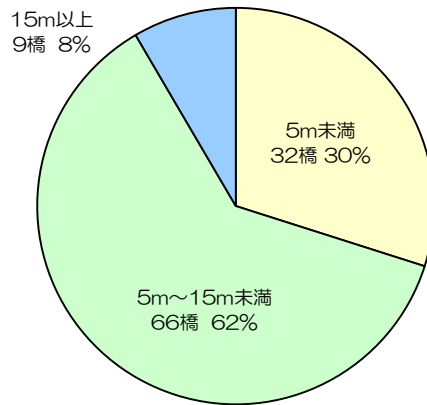


橋長15m未満 (98橋)



○橋長を3区分すると、5m未満の橋梁が全体の約3割、5m以上15m未満が約6割、15m以上は約1割となっております。

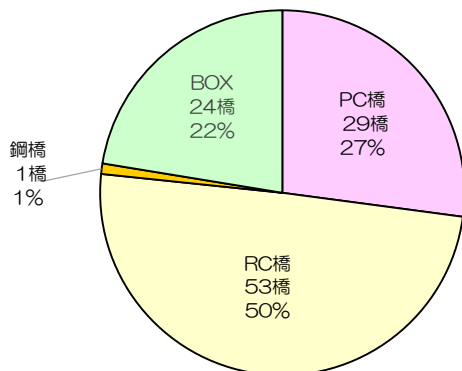
「橋長別の割合」



○橋梁種類については、RC橋が全体の約5割を占めており、PC橋が約2割、BOXが2割、鋼橋は1橋となっております。

「橋梁種別の割合」

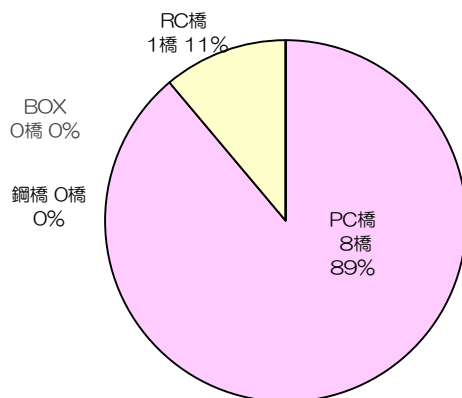
全 107 橋



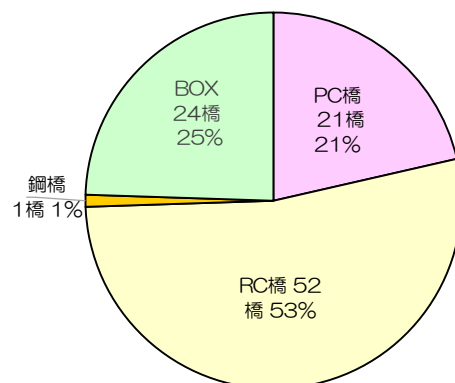
【橋種凡例】

PC橋	PC鋼材を使用した鉄筋コンクリート橋
RC橋	鉄筋コンクリート橋
鋼橋	主桁に鋼材が使用されている橋
BOX	箱形の鉄筋コンクリート函渠

橋長15m以上 (9橋)



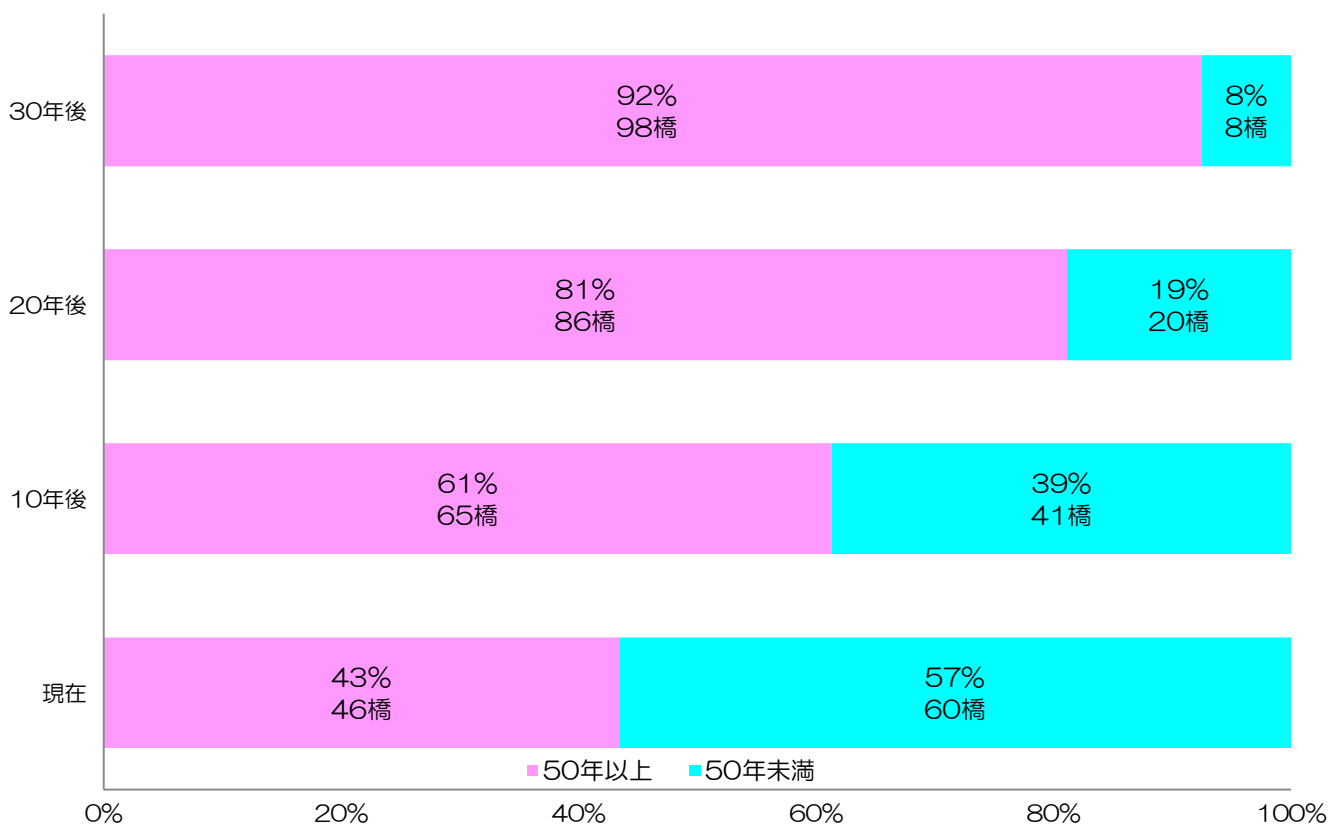
橋長15m未満 (98橋)



## (2) 施設の現状と課題

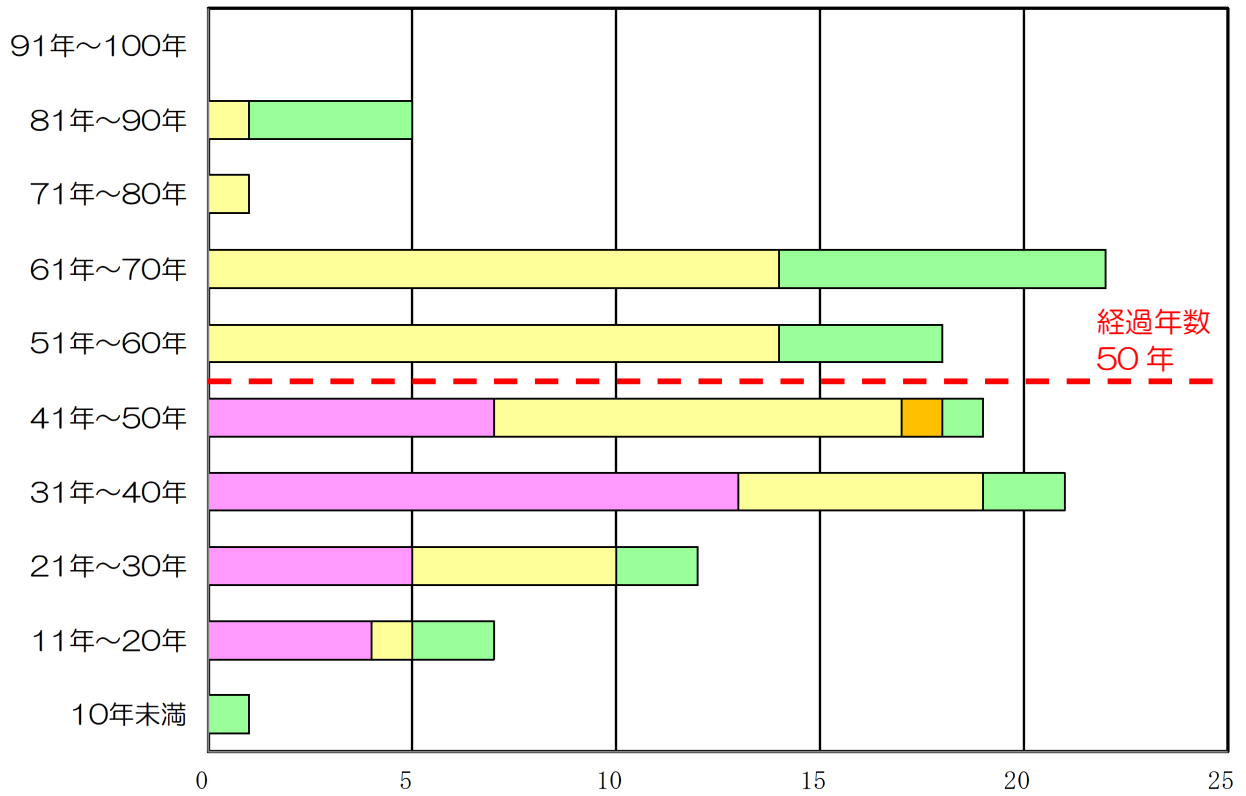
○建設年次から 2021 年時点までの経過年数としては、全体の約 4 割(46 橋)の橋梁がその当時の一般的な橋梁寿命である 50 年を超過している。しかし、10 年後には全体の約 6 割(65 橋)、20 年後には 全体の約 9 割弱(86 橋)が経過年数 50 年に達します。よって道路橋の高齢化は急速に進み、大規模な修繕や架替えが同時期に達することが予想され、多大な財政負担となることが懸念されます。

「高齢化橋梁の割合」



※ 高丘橋については架設年度不明であるため、供用年数が関係するグラフには含まない。

「供用年数別 橋種の割合」



	10年未満	11年～ 20年	21年～ 30年	31年～ 40年	41年～ 50年	51年～ 60年	61年～ 70年	71年～ 80年	81年～ 90年	91年～ 100年
■PC	0	4	5	13	7	0	0	0	0	0
■RC	0	1	5	6	10	14	14	1	1	0
■鋼橋	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
■BOX	1	2	2	2	1	4	8	0	4	0

## 【2.道路施設のメンテナンスサイクルの基本的な考え方】

### (1) 道路施設のメンテナンスサイクルの基本的な考え方

○インフラは、利用状況、設置された自然環境等に応じ、劣化や損傷の進行は施設毎に異なり、その状態は時々刻々と変化します。現状では、これらの変化を正確に捉え、インフラの寿命を精緻に評価することは技術的に困難であるという共通認識に立ち、インフラを構成する各施設の特性を考慮した上で、定期的な点検・診断により施設の状態を正確に把握することが重要です。

○このため、橋梁の点検については、道路橋的点検要領に基づき、5年に1度、近接目視による点検を実施し、結果については、4段階で区分することとしています。

#### 「健全性の判定区分」

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、早期に措置を講ずべき状態。
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、緊急に措置を講ずべき状態。

道路橋定期点検要領 H31.2

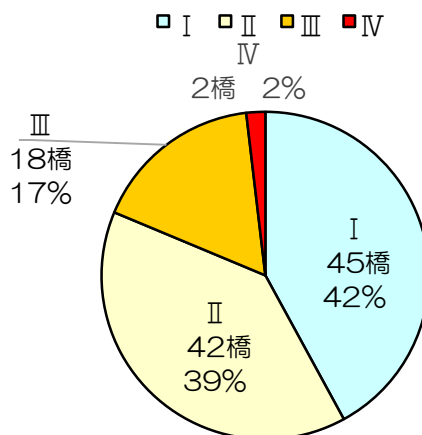
○平成27年度から令和元年度に掛けて実施した橋梁毎の点検結果を示します。

○橋梁毎の健全性の診断結果、全体の約4割の橋梁は「I 健全」となっております。

また全体の約4割は「II 予防保全段階」、約2割にあたる18橋が構造物の機能に支障が生じる可能性がある「III 早期措置段階」と判定されました。

なお「IV 緊急措置段階」の2橋(阿室道橋、中田2号橋)については、補修済みとなっております。

#### 「橋梁毎 健全度の割合(全107橋)」





### 【3. 具体的な補修事例】

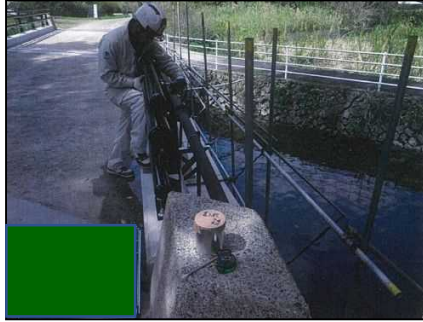
#### (1) 具体的な補修事例

○定期的な点検により、早期に損傷を発見し、損傷が深刻化する前に対策を実施しています。

#### ◇嘉入阿多地線 嘉入橋（加計呂麻） 平成27、28年度に補修



補修前



補修状況(防護柵取替)



補修後

#### ◇高丘本通線 高丘橋（本島） 平成29年度補修



補修前



補修状況(舗装打換え)



補修後

#### ◇屋鈍西古見線 阿室道橋（本島） 平成29年度補修



補修前



補修状況(断面修復)



補修後



#### 【4. 今後の点検・対策計画】

##### (1) 点検計画期間

○5年に1回の定期点検サイクルを踏まえ、点検間隔が明らかとなるよう計画期間は10年とします。  
 なお、点検結果等を踏まえ、毎年度、計画を更新します。

「通常点検」  
 日常パトロール



「定期点検 1回/5年」  
 近接目視による定期点検



橋梁点検車点検



##### (2) 対策の優先順位の考え方

○点検結果に基づき、効率的な維持管理が図られるよう必要な対策を講じます。  
 ○対策計画期間は10年とし、対策や点検結果を踏まえ、毎年度、計画を更新します。

##### 優先順位の考え方

○橋梁の対策は、路線の重要度及び第三者に対する安全性に著しく影響を及ぼし、緊急的に対応が必要な損傷がある橋梁を優先的に実施します。  
 ○速やかに対策を行う必要がある区分「Ⅲ」と判定した橋梁については、損傷箇所数や損傷程度を考慮し、優先的に対策を実施します。  
 ○区分「Ⅱ」以下の橋梁についても、橋梁の重要度（幹線道路・交通量）に応じ損傷が少ない段階で修繕し、橋の健全性・安全性を確保し、ライフサイクルコストを考慮した計画で費用縮減を図ります。

##### (3) 施設の状態

○瀬戸内町で管理する橋梁107橋において、平成27年度から令和元年度の期間で点検を実施し、その結果は、判定区分Ⅰ(45橋)、Ⅱ(42橋)、Ⅲ(18橋)、Ⅳ(2橋)となっています。  
 ○橋梁において、点検計画・対策計画のとおり点検・対策を予定していますが、点検結果や予算措置状況等に応じて見直すことがあります。  
 ○対策計画については、点検結果によるⅢ及びⅡ判定橋梁を対象とし、優先順位に基づき順次対策を実施する計画を策定しております。

##### 「点検結果・対策実施・対策計画」

(橋梁数)

区分	点検結果						対策実施						対策計画									
	H27	H28	H29	H30	R1	R2	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
Ⅳ	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ⅲ	5	7	2	3	1	4	-	-	-	3	1	1	1	2	5	2	3	1	-	-	-	-
Ⅱ	10	3	-	9	19	9	1	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	3	3	2
Ⅰ	13	3	3	6	21	17	2	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1

※1つの施設を複数年度にわたり対策する場合は、各年度カウントしている。  
 ※対策計画については、現場状況等により変更することがある。  
 ※H27年点検における「Ⅳ」判定の橋梁については、補修工事対策実施済み。





(4) 対策内容・実施時期・対策費用

対策凡例

点検 道路橋定期点検1回/5年  
設計 補修設計

対策  
HOO 対策済

※ 設計時又は対策時に点検を含む

判定区分

I 健全 II 予防保全段階 III 早期措置段階 IV 緊急措置段階  
判定区分結果は、平成27年度～令和元年度定期点検結果によるものである。

Table with columns: 整理番号, 橋梁名, 道路種別, 路線名, 橋長(m), 幅員(m), 所在地, 架設年度, 橋梁種類, 供用年数, 点検結果 (点検年次, 判定区分), 対策実施 (対策済年次, 対策後判定区分), 対策の内容・時期 (2022-2031), 主な対策内容, 事業費(千円).



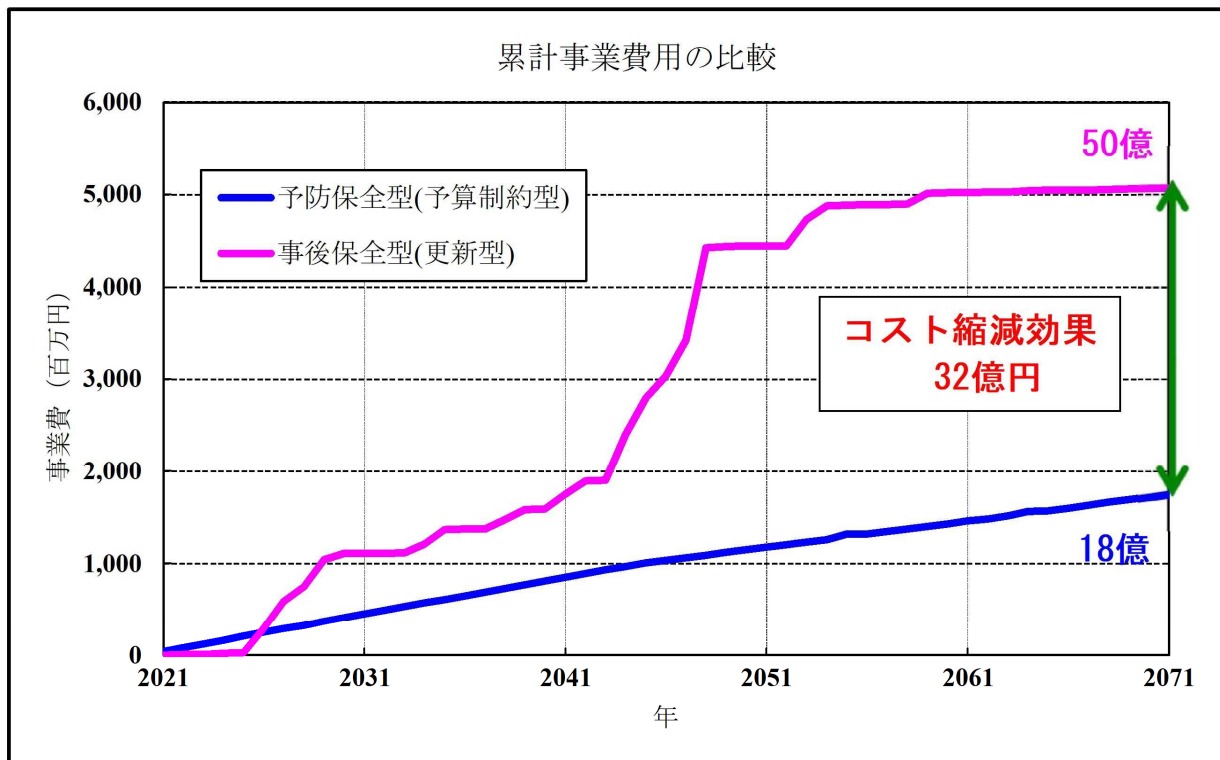
## (5) 対策の基本的な方針

- 本計画に基づいてライフサイクルコストの縮減に取り組むとともに、新技術等を活用することで、点検・修繕時に要する費用の縮減に取り組みます。  
また、施設の集約化・撤去の検討を積極的に行い、費用の縮減を目指します。
- 橋梁の集約化・撤去  
損傷が激しい橋梁については、迂回路の有無、利用状況等を考慮し、地域及び利用者の意見を踏まえながら、令和7年度までに1橋程度の集約化・撤去を検討し、費用縮減を目指します。
- 新技術の活用  
瀬戸内町の管理橋について、費用縮減や品質確保および工期短縮の可能性が高いとされ、新技術情報提供システム（NETIS）に登録された新技術等を積極的に活用することを目標とします。  
今後5年間で、管理する橋梁のうち3橋で新技術の活用を目指します。
- 費用縮減  
橋梁の集約化・撤去に伴い、集約化の対象となる橋梁の修繕及び定期点検にかかる費用として、令和7年度までに3百万円の費用縮減を目指します。

## (6) 長寿命化計画による効果

- 長寿命化計画を策定する107橋について、今後50年間の事業費を比較すると、従来の事後保全型(更新型)が50億円に対し、長寿命化修繕計画の実施による予防保全型が18億円となり、コスト縮減効果は32億円となります。
- また、損傷に起因する通行制限等が減少し、道路の安全性・信頼性が確保されます。

### 「50年間 計画による効果」





「維持管理区分」

維持管理区分	管理方法
予防保全型 (予算制約型)	点検に基づき損傷が軽微な段階で、小規模な補修工事を短いサイクルで行うなど、施設が致命的な損傷を受ける前に適切な対策を実施する。
事後保全型 (更新型)	施設が要求される機能を喪失した時点で、あるいは喪失する直前に更新(架け替え)を実施する。

(6) 計画策定部署 及び 意見聴取した学識経験者

○計画策定担当部署  
 瀬戸内町 建設課 TEL：0997-72-1111

○意見を聴取した学識経験者等の専門知識を有する者  
 鹿児島大学学術研究院 理工学域工学系 海洋土木工学 担当 山口 明伸 教授  
 審良 善和 准教授

「委員会状況」

