

【様式 1 － 1】

長万部町 長寿命化修繕計画
(2026年(R8)見直し)

平成 2 3 年 2 月
(令和 8 年 8 月改定)

長万部町 建設課

1. 長寿命化修繕計画の目的

1) 背景

・ 長万部町が管理する町道に架かる橋梁は、現在 77 橋となっております。このうち建設後 50 年以上を経過する高齢化橋梁は 23 橋で全体の 30% を占めます。また、最長経年は共成 2 号橋（L＝6.0m）およびカマツオナイ橋（L＝9.5m）の 61 年となっております。

・ 今後 20 年後には建設後 50 年以上を経過する橋梁は全体の 86% である 66 橋となり、急速に高齢化橋梁が増加します。

建設後 50 年以上の橋梁数の割合

23 橋
30%

54 橋
70%

20 年後

11 橋
14%

66 橋
86%

50 年未満 50 年以上

2026 年度 23 橋 (30%)

2046 年度 66 橋 (86%)

・ このような背景から、今後、増加が見込まれる橋梁の修繕・架替えに要する経費に対し、可能な限りコスト縮減への取り組みが不可欠であると考えられます。

2) 目的

・ 道路交通の安全性を確保する上で、道路管理者はこれまでの事後的な対応から計画的かつ、予防的な対応に転換を図り、長寿命化によるコスト縮減を図ります。

2. 長寿命化修繕計画の対象橋梁

	1 級町道	2 級町道	その他町道	合計
全管理橋梁数	21	24	32	77
うち計画の対象橋梁数	21	24	32	77
うちこれまでの計画策定橋梁	21	24	33	78
うち R 4 年度計画策定橋梁	21	24	32	77
○長命化修繕計画の対象：町道橋77橋				

3. 健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針

1) 健全度の把握の基本的な方針

健全度の把握については、橋梁の架設年度や立地条件等を十分考慮して実施するとともに、北海道市町村橋梁点検マニュアル（案）（北海道道路メンテナンス会議）に基づいて定期的の実施し、橋梁の損傷を早期に発見します。

2) 日常的な維持管理に関する基本的な方針

橋梁を良好な状態に保つため、日常的な維持管理として、パトロール、清掃などの実施を徹底します。

4. 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

- ・健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針とともに、予防的な修繕等の実施を徹底することにより、修繕・架替えに係る事業費の大規模化及び高コスト化を回避し、ライフサイクルコスト(LCC)の縮減を図ります。
- ・2013年の道路法改定等により点検基準が法定化され、2014年から近接目視による点検および健全性の診断が義務化されたことに加え、近年の工事費上昇による当初計画との差違を解消するため、修繕計画の見直しを行います。

なお、見直しの基本方針は、2019年～2021年の橋梁定期点検（近接目視）にて再評価された結果を反映し、2022年～2031年の10年間の修繕橋梁を抽出して工事費の平準化を行うことを目的としています。

補修の優先順位は、損傷度評価の高い橋梁を最優先とし、維持管理区分の判定基準と供用年数を踏まえて決定している。

優先順位付け概要

点検 健全度			維持管理区分		
			A	B	C
5	I	良	定期点検	定期点検	定期点検
4	II		定期点検	定期点検	定期点検
3			⑦予防保全	⑧予防保全	⑨予防保全
2	III		④事後保全	⑤事後保全	⑥事後保全
1	IV	悪	①大規模補修・更新	②大規模補修・更新	③大規模補修・更新

※健全性評価「Ⅲ」以上を優先して補修する。（主要部材に着目）

※予防保全の「Ⅱ」は構造的な影響を及ぼすもののみを選定して補修を行う。よって、補修後に予防保全の「Ⅱ」が残る可能性あり。

ここに、
点検健全度は、点検結果の損傷評価に対して以下に示す対応付けにより５段階で評価している。

健全度	一般的状況	損傷の判定区分	
		５段階評価	健全性評価
１	損傷が著しく、交通安全確保の支障となる恐れがある。	e	Ⅳ
２	損傷が大きく、詳細調査を実施し補修・補強の要否の検討を行う必要がある。	d	Ⅲ
３	損傷が認められ、追跡調査を行う必要がある。	c	Ⅱ
４	損傷が認められ、その程度を記録する必要がある。	b	
５	点検の結果から、損傷は認められない。	a	Ⅰ

維持管理区分は、地域の実情を踏まえ以下の３段階で評価している。

維持管理区分	該当する橋梁条件
A	・ 第三者被害を及ぼす可能性のある橋梁 ・ 橋長100m以上 ・ 主要な市町村道（１級町道） ・ 塩害影響地域（海岸線から200mまで）
B	・ 維持管理区分 A 以外で橋長15m以上
C	・ 維持管理区分 A 以外で橋長15m未満 ・ 第三者被害を及ぼす可能性のない歩道橋

５．対象橋梁ごとの概ねの次回点検時期及び修繕内容・時期又は架替え時期

長万部町 橋梁長寿命化修繕計画一覧表による

6. 費用の削減および事業の効率化に関する基本的な方針

1) 基本的な方針

長万部町の管理する橋梁は今後 20 年で急速に高齢化が進行します。

今後の維持管理・更新費用の増加や、将来の人口減少が見込まれる中、老朽化が進行する管理橋梁に対応するためには、コスト削減や事業の効率化が必要となります。

長万部町では、「集約化・撤去」、「新技術等の活用」、「費用削減」に対する短期的な 数値目標を設定し、コストの削減および事業の効率化を目指します。

2) 集約化・撤去

長万部町の管理する橋梁 77 橋の内、2 橋については北海道新幹線の延伸工事に伴い令和 8 年度までに撤去および架換補償が行われ、5 橋については健全性Ⅲの早期措置段階であり、早期の修繕が必要となるが、近接橋梁もしくは近接路線への代替が可能であるため、修繕計画の対象外とし、健全性Ⅳへの移行後に集約化・撤去を実施することで維持管理コストの削減を図ります。

3) 新技術の活用

以下に該当する新技術について、修繕や点検への活用の検討を積極的に行い、コストの削減を図ります。

- ・ N E T I S の登録技術
- ・ 点検支援技術性能カタログに掲載されている技術
- ・ メーカーの新製品などで、従来技術と比較してコストの削減や事業の効率化が期待される技術

<修繕工事への活用>

修繕工事を実施する全ての橋梁の補修工法、材料について、設計段階で新技術の適用性に対する検討を行い、従来技術よりも優位となる場合は積極的に活用します。

<点検業務への活用>

点検業務を実施する全ての橋梁について、設計段階で新技術の適用性に対する検討を行い、従来技術よりも優位となる場合は積極的に活用します。

4) 費用削減

<新技術活用での費用削減効果>

過年度点検において橋梁点検車や高所作業車等を使用した橋梁について令和 4 年から令和 13 年までの 10 年間で 1 割程度の新技術の活用による点検を検討し、実施した場合 1 百万円程度の費用削減が見込まれます。

<集約化・撤去での費用削減効果>

令和 4・8 年度に 2 橋の撤去・架替を予定しており、令和 4 年から令和 13 年までの 10 年間で 1 橋程度の集約化・撤去を検討し、実施した場合 1 百万円程度の費用削減が見込まれます。

7. 長寿命化修繕計画による効果

- ・ シミュレーションによる、比較検討の結果、適切な時期に修繕等を実施する予防保全を行う計画が、ライフサイクルコスト (LCC) が最小となる。
- ・ 今後 60 年間の試算では、大規模補修・更新では約 91 億円、予防保全では約 45 億円であり、約 46 億円（約 5 割強）の維持管理コストの削減が見込まれる。
- ・ なお、上記は現時点での試算であり、今後の損傷状態の変化などにより変動することが考えられる



8. 日常的な維持管理のポイント

損傷に対する日常の地道な対応が橋梁の長寿命化に大きな影響を及ぼすことから、比較的容易に対応が可能なものは日常の維持作業で措置するものとする。

例えば、水が原因となって多くの損傷が生じており、橋の長寿命化という観点からは、日常的な配慮や対応（漏水や滞水の防止）が極めて大きな効果をもたらす。

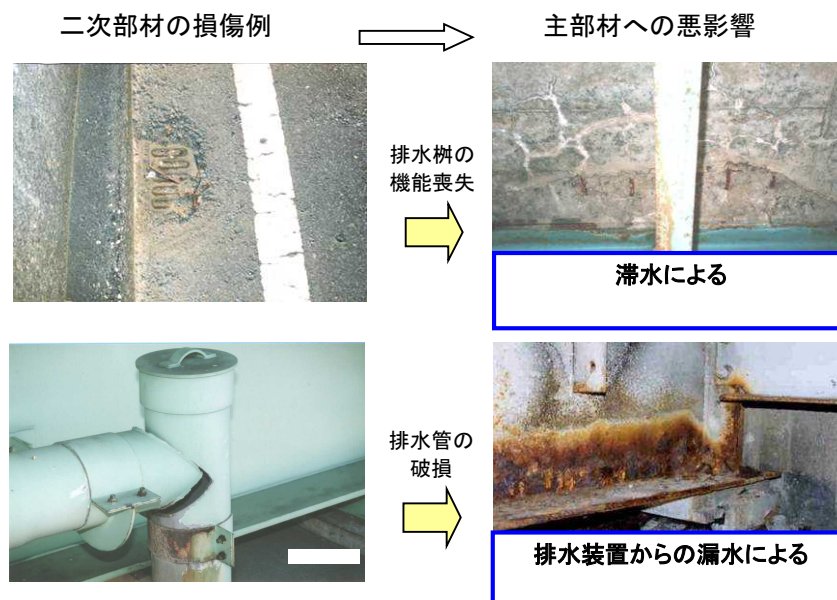
具体的には、日常の維持作業として排水柵の土砂詰まりの除去、沓座の土砂溜まりの除去、修繕工事として伸縮継手や目地の止水性向上、床版の水抜きや防水などを実施する。

・ 橋梁の巡視

現在、通常点検（路線ごとに月 1 回以上の頻度で、道路パトロールにより車上から目視点検）、および定期点検（5 年に 1 回の頻度での近接目視点検または詳細調査）を行っている。今後、橋守等により橋梁に特化した巡視をすることで、さらに早期に損傷等を把握する。

・ 清掃、局部塗装

排水柵の土砂詰まりや沓座の土砂溜まりを早期に発見し、除去をすることで滞水・漏水の防止ができること、局部的な塗装を実施することで腐食を防止することにより、橋梁の延命化を図る。



図－1 二次部材の損傷が主部材へ悪影響を及ぼす例

日常の維持作業の例

排水桧の土砂詰り（清掃前）



土砂詰り状況



清掃中



清掃状況



清掃後



緊急修繕

道路パトロールや日常の維持作業の中で、自動車、歩行者の交通障害や第三者等への被害の恐れが懸念されるような場合は、緊急修繕を実施する。

緊急修繕が必要な例を以下に示す。

- 高欄や防護柵等の部材の欠損や脱落により、歩行者や車両が路外へ転落する恐れがある場合（写真1、写真2）
- 伸縮装置に著しい変形が生じ、通行車両がパンク等により運転を誤る恐れがある場合
- 伸縮装置の欠損、舗装の著しい凹凸により通行車両がハンドルを取られる恐れがある場合（写真3）
- 地覆、高欄、床版等からコンクリート塊が落下し、路下の通行人、通行車両に危害を与える恐れが高い場合



写真1 高欄部材の欠損



写真2 防護柵の著しい変形

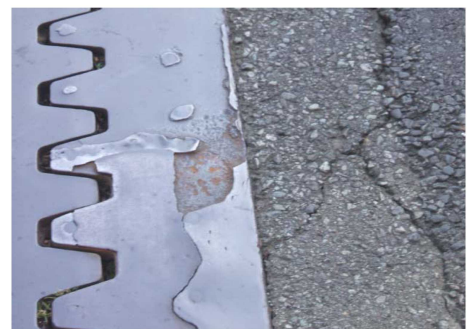


写真3 伸縮装置の欠損