

青梅市橋りょう等個別施設計画



令和4(2022)年12月改定

青 梅 市

改定履歴と主な内容

令和元（2019）年5月策定

令和3（2021）年3月改正

横断歩道橋（河辺びっぐふらむ）を点検対象施設に追加した。

令和4（2022）年12月改正

道路メンテナンス事業補助制度要綱の改正に伴い、長寿命化修繕計画（個別施設計画）に記載すべき項目を追記した。

目次

| | | |
|-----|---------------------|----|
| 第1章 | 青梅市橋りょう等個別施設計画とは | 1 |
| 1 | 目的 | |
| 2 | 位置付け | |
| 第2章 | 橋りょう等個別施設計画の対象施設 | 2 |
| 1 | 対象施設 | |
| 2 | 整備状況 | |
| 第3章 | 橋りょう等の状態 | 5 |
| 1 | 橋りょう | |
| 2 | トンネル | |
| 3 | 大型カルバート | |
| 4 | 横断歩道橋 | |
| 第4章 | 橋りょう等の管理方針 | 8 |
| 1 | 橋りょう | |
| 2 | トンネル | |
| 3 | 大型カルバート | |
| 4 | 横断歩道橋 | |
| 第5章 | 橋りょう等点検・修繕計画 | 22 |
| 1 | 計画期間 | |
| 2 | 橋りょう等点検・修繕計画 | |
| 3 | 対策費用 | |
| 第6章 | 橋りょう等の継続的な管理に向けた取組み | 23 |
| 1 | 点検結果等の記録 | |
| 2 | 点検・補修の効率化 | |
| 3 | 技術者の育成 | |
| 4 | 道路施設の統合や廃止に関する検討 | |
| 5 | 定期的な計画の見直し | |
| 別表1 | 橋りょう等点検・修繕計画表 | |

第1章 青梅市橋りょう等個別施設計画とは

1 目的

本計画は、市が管理する公共施設等のうち、道路施設である「橋りょう」、「トンネル」、「大型カルバート」および「横断歩道橋」（以下、「橋りょう等」という。）を対象とし、以下を目的に作成しました。

- 今後の老朽化の進行や厳しい財政状況の中、道路ネットワークと施設利用者の安全を確保する
- 計画的な維持管理等を進め、橋りょう等の長寿命化と維持・修繕等の費用削減を図る

2 位置付け

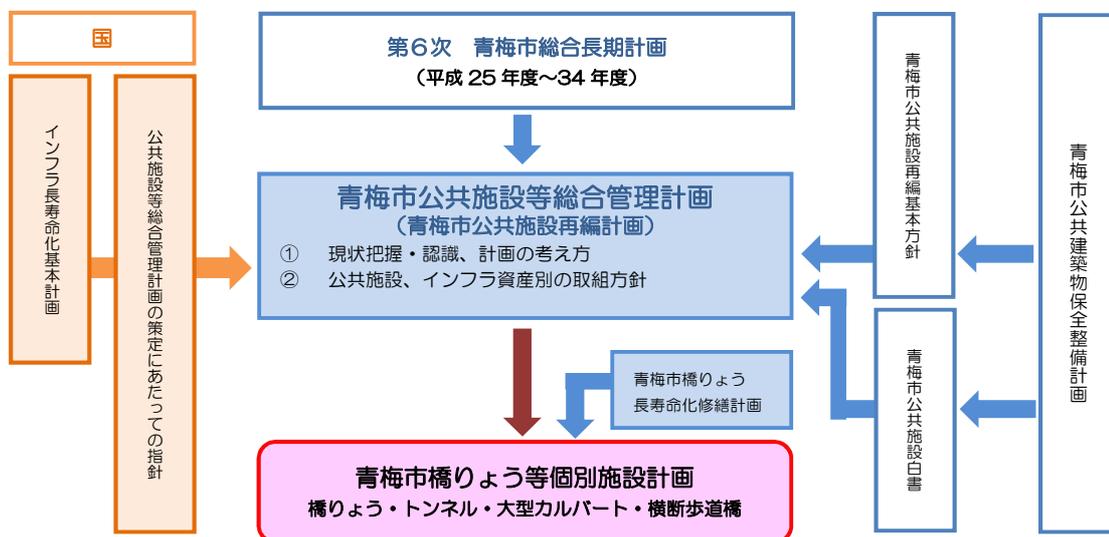
平成 24(2012)年 12 月に発生した笹子トンネル天井板落下事故を契機に、平成 25(2013)年 11 月にインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において「インフラ長寿命化基本計画」が策定され、平成 26(2014)年 4 月に総務省より各地方公共団体に対して、同計画にもとづく、「公共施設等総合管理計画」の策定が要請されました。

また、道路施設においては、平成 25(2013)年 6 月に道路法が改正され、定期点検に関する省令・告示の公布により、5年に1回の近接目視による定期点検の実施が義務化されました。

市では、平成 24(2012)年 3 月に「青梅市橋りょう長寿命化修繕計画」を策定し、これにもとづき橋りょうの維持管理等に取り組んできましたが、国の動きを踏まえ、平成 26(2014)年度から定期点検を実施するとともに、平成 29(2017)年 3 月に「青梅市公共施設等総合管理計画」を策定しました。

本計画は、平成 24(2012)年 3 月に策定した「青梅市橋りょう長寿命化修繕計画」の改定版として、「青梅市公共施設等総合管理計画」にもとづく個別施設計画として位置付けています。

本計画の位置づけ（図 1-1）



第2章 橋りょう等個別施設計画の対象施設

1 対象施設

本計画が対象とする施設は、次の施設です。

対象施設（表 2-1）

| 施設 | 数量 |
|---------|-------|
| 橋りょう | 289 橋 |
| トンネル | 1 箇所 |
| 大型カルバート | 1 箇所 |
| 横断歩道橋 | 1 箇所 |

青梅市道路台帳より引用（平成 30 年 3 月末現在）

青 5 号橋（下奥多摩橋）は東京都で点検を実施しており、対象外

2 整備状況

（1）地域の区分

橋りょう等の整備状況を整理するにあたり、「青梅市都市計画マスタープラン」で定める「地域別構想」の地域区分ごとに整理を行いました。

地域区分図（図 2-1）



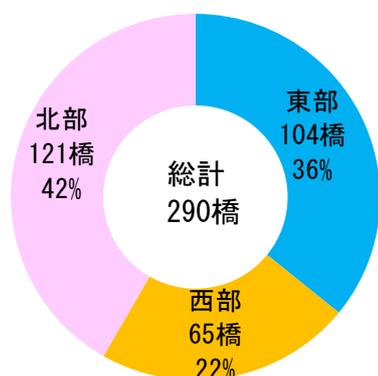
地域の特徴（表 2-2）

| 地域区分 | 地域の特徴 | コミュニティ（支会） |
|------|----------------------------------|--------------------------|
| 東部地域 | 扇状地に広がる市街地を中心とする地域 | 青梅、長淵、大門、東青梅 新町、河辺、今井 |
| 西部地域 | 山地を主体とする地域 多摩川に沿って市街地が分布する | 梅郷、沢井 |
| 北部地域 | 丘陵地を主体とする地域 谷あいの河川にそって住宅が点在する | 小曾木、成木 |

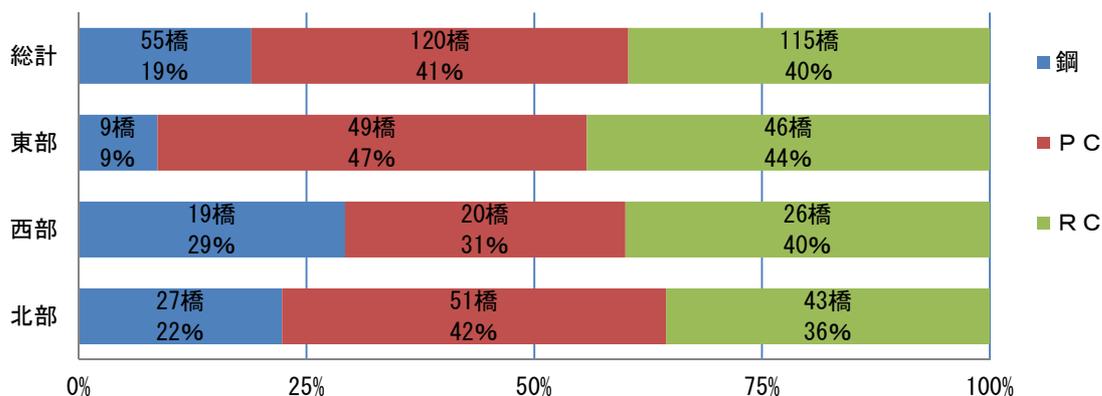
(2) 橋りょう

市が管理する橋りょうは、北部地域で最も多く 121 橋となっており、全体の約 8 割がコンクリート橋となっています。また、橋長割合では、全体の約 9 割が 15m 未満の小規模橋りょうとなっています。

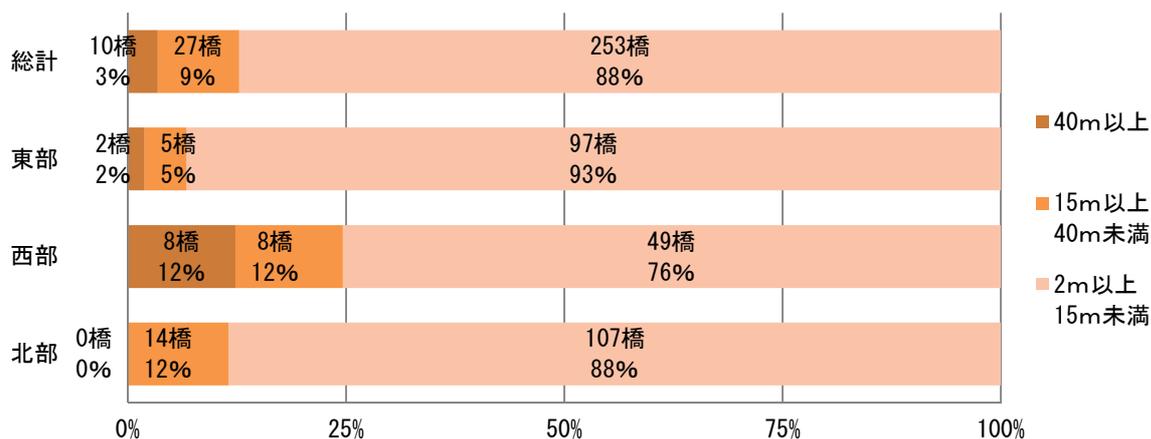
地域区分別の橋りょう数 (図 2-2)



地域別の橋種割合 (図 2-3)



地域別の橋長割合 (図 2-4)



(3) トンネル

市が管理するトンネルは、北部地域に1箇所となっています。

トンネルの概要 (表 2-3)

| 名称 | 延長 | 壁面積 | 巻厚 | 完成年 |
|---------|--------|----------------------|----------|--------------------|
| 松ノ木トンネル | 434.0m | 7,535 m ² | 45、60 cm | 昭和 54(1979)年 3月 |

(4) 大型カルバート

市が管理する大型カルバートは、東部地域に1箇所となっています。

大型カルバートの概要 (表 2-4)

| 名称 | 延長 | 標準幅員 | 形式 | 完成年 |
|-----------|--------|-------|--------|---------------------|
| 河辺梨ノ木立体交差 | 258.0m | 11.5m | アンダーパス | 平成 14(2002)年 12月 |

(5) 横断歩道橋

市が管理する横断歩道橋は、東部地域に1箇所となっています。

横断歩道橋の概要 (表 2-5)

| 名称 | 延長 | 標準幅員 | 形式 | 完成年 |
|----------|--------|------|-----------------|--------------------|
| 河辺びっぐぷらむ | 149.7m | 4.0m | ペDESTリアン デッキ | 平成 20(2008)年 1月 |

第3章 橋りょう等の状態

市では、平成 26(2014)年度から橋りょう、トンネル、大型カルバートの定期点検を実施しており、平成 30(2018)年度で全ての橋りょう等について健全性の診断を行いました。

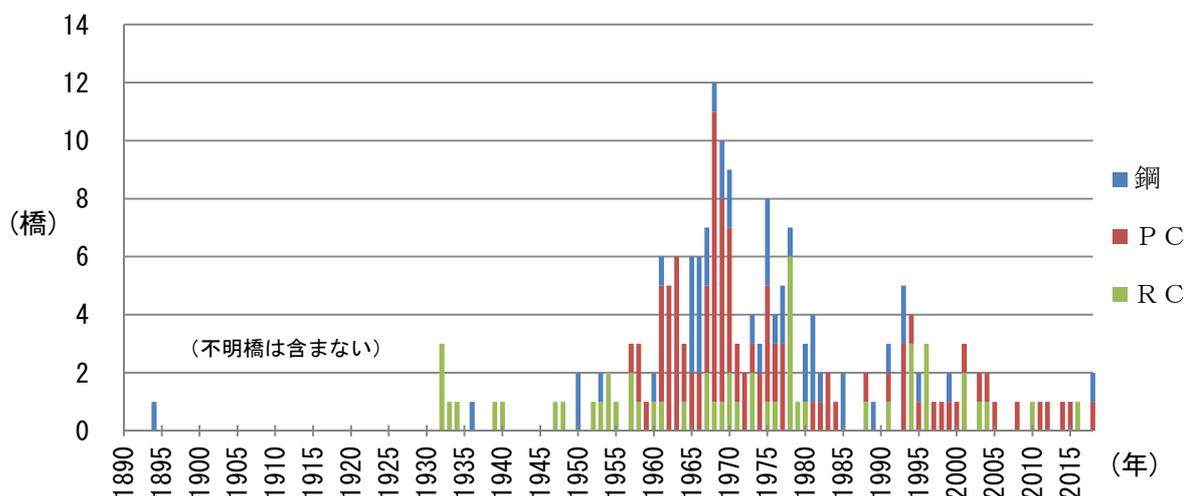
この結果にもとづき、橋りょう等の状態を整理しました。

1 橋りょう

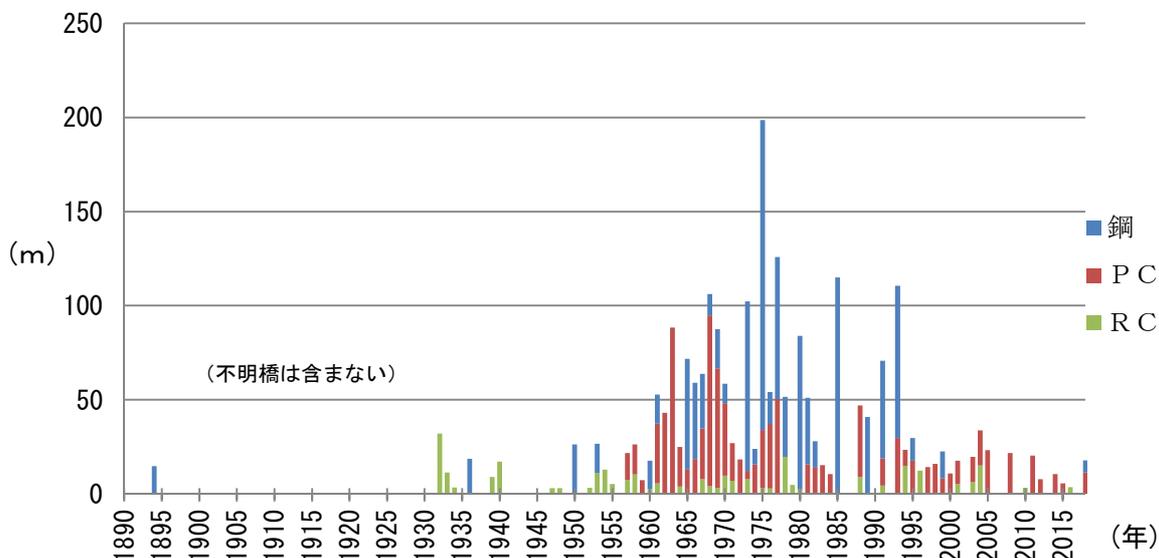
(1) 老朽化状況

橋りょうの供用年度別にみると、高度経済成長期（1950 年代後半から 1970 年代前半）に多くの橋りょうが供用されています。しかし、供用年不明の橋りょうが 100 橋と、全体の約 1 / 3 を占めており、これらは古い年代に供用されたと考えられことから、多くの橋りょうで老朽化が進んでいます。

年度別橋りょう箇所数 (図 3-1)



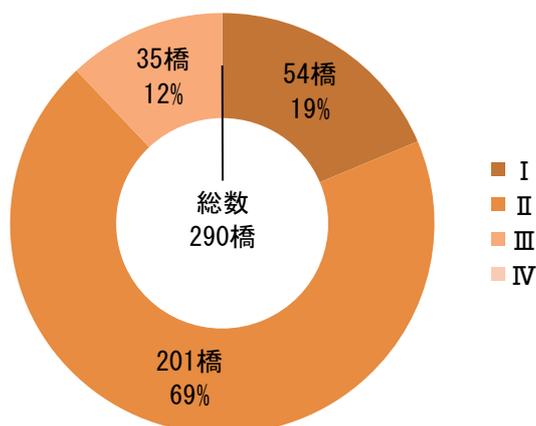
年度別橋りょう供用延長 (図 3-2)



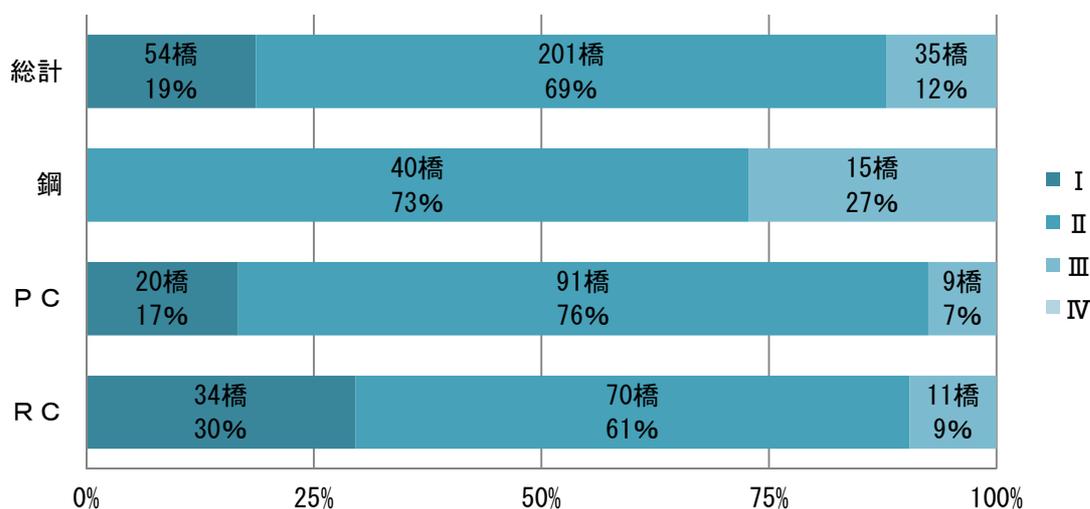
(2) 健全性

速やかに対策等が必要な状態(健全性Ⅲ)となっている橋りょうは、全体の12%を占めています。橋種別の健全度割合では、鋼橋において、健全性Ⅲの橋りょうが比較的多い状況となっています。なお、緊急に対策等が必要な状態(健全性Ⅳ)となっている橋りょうはありません。

橋りょうの健全性割合 (図 3-3)



橋種別の健全性割合 (図 3-4)



* 健全性とは、施設全体に対して評価する状態の判定のことです。健全性Ⅰ（対策等が必要な状態）、健全性Ⅱ（状況に応じて対策等が望ましい状態）、健全性Ⅲ（速やかに対策等が必要な状態）、健全性Ⅳ（緊急に対策等が必要な状態）の4段階で評価します。

2 トンネル

(1) 老朽化状況

市が管理するトンネルは、昭和 54(1979)年 3 月から供用されています。供用開始後約 40 年が経過しており、老朽化が進んでいます。

(2) 健全性

トンネルについては、平成 30(2018)年度に点検し、健全性の診断はⅢと判定しています。

3 大型カルバート

(1) 老朽化状況

市が管理する大型カルバートは、平成 14(2002)年 12 月から供用されています。供用開始後約 18 年が経過しており、一部損傷の進行が見られます。

(2) 健全性

大型カルバートについては、令和 2 (2020) 年度に点検し、健全性の診断はⅡと判定しています。

4 横断歩道橋

(1) 老朽化状況

市が管理する横断歩道橋は、平成 20(2008)年 1 月から供用されています。供用開始後約 13 年で、比較的新しい施設となっています。

(2) 健全性

横断歩道橋については、今回改定で対象施設に追加し、令和 4 年度初回点検として、計画しています。現状の健全性区分はⅠと想定しています。

第4章 橋りょう等の管理方針

1 橋りょう

(1) 点検・診断等の実施

ア点検の手法

定期点検を次の点検基準に準拠した方法、頻度により実施して橋りょうの状態を把握します。

点検手法の概要（表 4-1）

| 種類 | 点検基準 | 頻度 |
|------|--|-------|
| 定期点検 | 「橋梁定期点検要領（平成 31 年 3 月）国土交通省道路局国道・技術課」、「道路橋定期点検要領（平成 31 年 2 月）国土交通省道路局」、「木橋定期点検要領（案）（平成 30 年 1 月）日本林道協会、木橋技術協会」にもとづく近接目視による点検を実施する。 | 5年に1度 |

点検要領が更新された場合は、新たな要領にもとづき実施



イ 診断内容

点検基準に準拠した対策区分の判定および健全性の診断を実施します。

健全性および対策区分の判定の内容（表 4-2）

| 健全性区分 | 状態 | 措置の基本的な考え方 | 対策区分 | | |
|-------|---|--------------------------|------|---------------------------------|---|
| | | | 判定区分 | 判定の内容 | 基本的な考え方 |
| I | 道路橋の機能に支障が生じていない状態 | 監視や対策を行う必要のない状態 | A | 損傷が認められないか、損傷が軽微で補修を行う必要がない | 損傷が認められないか損傷が軽微で補修の必要がない状態 |
| | | | B | 状況に応じて補修を行う必要がある | 損傷があり補修の必要があるが、直ちに補修するほどの緊急性は無く、放置しても少なくとも次回の定期点検まで（＝5年程度以内）に構造物の安全性が著しく損なわれることはないと判断できる状態 |
| II | 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 | 状況に応じて、監視や対策を行うことが望ましい状態 | M | 維持工事で対応する必要がある | 損傷があり、当該部位、部材の機能を良好な状態に保つために日常の維持工事で処置されることが必要と判断できる状態 |
| | | | C 1 | 予防保全の観点から、速やかに補修等を行う必要がある | 橋りょう構造の安全性の観点からは直ちに補修するほどの緊急性はないが、損傷が進行しており、予防保全の観点から、少なくとも次回の定期点検まで（＝5年程度以内）には補修等されると判断できる状態 |
| III | 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 | 早期に監視や対策を行う必要がある状態 | C 2 | 橋りょう構造の安全性の観点から、速やかに補修等を行う必要がある | 損傷が相当程度進行し、当該部位、部材の機能や安全性の低下が著しく、橋りょう構造の安全性の観点から、少なくとも次回の定期点検まで（＝5年程度以内）には補修等されると判断できる状態 |
| IV | 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 | 緊急に対策を行う必要がある状態 | E 1 | 橋りょう構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある | 橋りょう構造の安全性が著しく損なわれており、緊急に処置されることが必要と判断できる状態 |
| | | | E 2 | その他、緊急対応の必要がある | 自転車、歩行者の交通障害や第三者等への被害のおそれ懸念され、緊急に処置されることが必要と判断できる状態 |
| | | | S 1 | 詳細調査の必要がある | 損傷があり、補修等の必要性の判定を行うにあたって原因の確定など詳細な調査が必要と判断できる状態 |
| | | | S 2 | 追跡調査の必要がある | 詳細調査を行う必要性はないものの、追跡調査が必要と判断できる状態 |

(2) 修繕等の実施方針

ア 管理区分

市の橋りょうの規模、交差条件にもとづき、次のように管理区分を設定しました。

管理区分 (表 4-3)

| 管理区分 | 管理内容・定義 | 該当橋りょう数 (延長) |
|--------------|---|----------------|
| 重点管理 橋りょう | 通常の前防保全の対策に加え、コンクリート片の落下 前防対策を行います。 対象橋りょう：跨線橋・跨道橋 | 13 橋 (141m) |
| 前防保全 橋りょう | 損傷が軽微な段階で修繕等を行い、延命化を図りま す。 対象橋りょう：橋長 15m以上 | 35 橋 (1,063m) |
| 対処療法 橋りょう | 定期点検により損傷が進行し対策が必要となる段階 で、修繕等を行います。 対象橋りょう：上記に該当しない橋りょう | 241 橋 (1,697m) |
| 総 計 | | 289 橋 (2,901m) |

青 5 号橋 (下奥多摩橋) は東京都と重複管理のため除く

イ 管理水準

管理区分別に、健全性と対策区分の判定の対応関係を勘案した管理水準を以下の通り設定し、橋りょうを管理します。

管理区分別の管理水準 (表 4-4)

| 管理水準 | | 健全性 | | | | | | | |
|------|--------------|---------|---|----|-----|-----|------|-----|--|
| | | I | | II | | III | | IV | |
| | | 対策区分の判定 | | | | | | | |
| | | A | B | M | C 1 | C 2 | E 1 | E 2 | |
| 管理区分 | 重要管理 橋りょう | 経過観察 | | | 修繕等 | | 緊急措置 | | |
| | 前防保全 橋りょう | 経過観察 | | | 修繕等 | | | | |
| | 対処療法 橋りょう | 経過観察 | | | 修繕等 | | | | |

経過観察としては、定期点検により継続的に橋りょうの状態を把握します。

修繕等としては、利用状況等を踏まえ、修繕のほか、定期的または常時の監視、通行規制・通行止めなどを行います。

緊急措置としては、ただちに通行止め等の緊急対応を行い、その後、修繕・架替えなどの措置を行います。

ウ 対策工法

橋りょう修繕の際には、以下に示す工法を主な対策工法として実施します。

主な対策工法（表 4-5）

| 部材の種類 | 対策工法 |
|----------|--------------------------|
| 鋼部材 | 塗装塗替 等 |
| コンクリート部材 | 断面修復 ひびわれ注入 剥落防止 等 |
| その他 | 橋面防水・舗装打替 アンカーボルト交換 等 |

（４）対策の優先順位

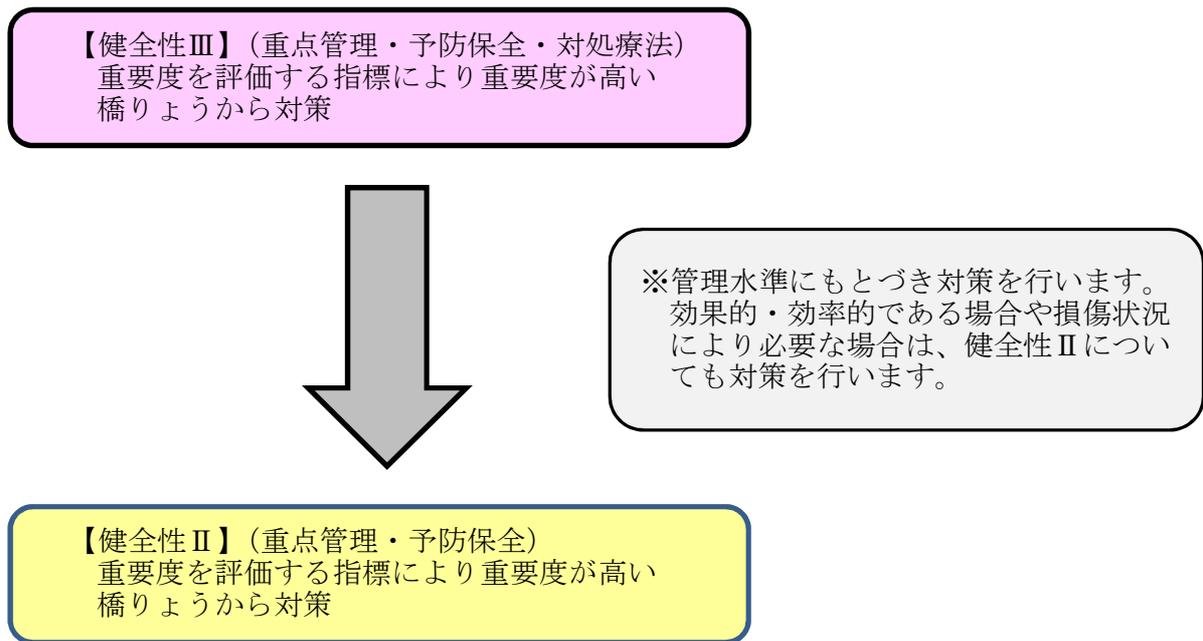
同時期に多くの橋りょう等において修繕が必要となった場合、限られた予算の中で優先順位をつけて対策を行うため、橋りょうにおける対策の重要度を評価する指標を設定しました。

重要度評価指数および重要度を高く評価する橋りょう（表 4-6）

| 指標設定の視点 | 指標設定の視点に対する影響事項 | 重要度評価指標 | 重要度を高く評価する橋りょう |
|-------------|--|--|--|
| 安全・安心の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・桁下空間に人が立ち入る可能性がある。 ・第三者被害発生の恐れがある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・桁下利用の有無 | <ul style="list-style-type: none"> ・跨道橋 ・跨線橋 |
| ライフサイクルコスト | <ul style="list-style-type: none"> ・橋長が長い場合、修繕が遅れた場合に修繕費用が高くなりやすい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・橋長 ・橋りょう形式 | <ul style="list-style-type: none"> ・橋長 15m以上～40m未満 ・橋長 40m以上 ・特殊構造 |
| 道路ネットワークの確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路等や迂回路のない区間、幹線・準幹線市道の通行を確保することが求められる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路等 ・迂回路の有無 ・道路種別 | <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路を跨ぐ橋りょう ・迂回路のない橋りょう ・1、2級市道 |

上記で設定した重要度を評価する指標と、施設の状態から、対策の優先度を評価します。なお、跨線橋については、鉄道事業者との協議を踏まえ優先的に対策を行います。

橋りょうの対策の流れ (図 4-1)



(4) 耐震対策

耐震対策の必要性の高い、重要管理橋りょう（跨線橋、跨道橋）から、耐震化を検討します。

2 トンネル

(1) 点検・診断等の実施

ア 点検の手法

定期点検を次の点検基準に準拠した方法、頻度により実施してトンネルの状態を把握します。

点検手法の概要（表 4-7）

| 種類 | 点検基準 | 頻度 |
|------|---|----------|
| 定期点検 | 「道路トンネル定期点検要領（平成 31 年 3 月）国土交通省道路局国道・防災課」、「道路トンネル定期点検要領（平成 31 年 2 月）国土交通省道路局」にもとづく近接目視による点検を実施する。 | 5 年に 1 度 |

点検要領が更新された場合は、新たな要領にもとづき実施



イ 診断内容

点検基準に準拠した対策区分の判定および健全性の診断を実施します。

健全性および対策区分の判定の内容（表 4-8）

| 健全性区分 | 状態 | 措置の基本的な考え方 | 対策区分 | |
|-------|--|--------------------------|------|---|
| | | | 判定区分 | 定義 |
| I | 道路トンネルの機能に支障が生じていない状態 | 監視や対策を行う必要のない状態 | I | 利用者に対して影響が及ぶ可能性がないため、措置を必要としない状態 |
| II | 道路トンネル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 | 状況に応じて、監視や対策を行うことが望ましい状態 | II b | 将来的に、利用者に対して影響が及ぶ可能性があるため、監視を必要とする状態 |
| | | | II a | 将来的に、利用者に対して影響が及ぶ可能性があるため、重点的な監視を行い、予防保全の観点から計画的に対策を必要とする状態 |
| III | 道路トンネル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 | 早期に監視や対策を行う必要がある状態 | III | 早晩、利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、早期に対策を講じる必要がある状態 |
| IV | 道路トンネル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 | 緊急に対策を行う必要がある状態 | IV | 利用者に対して影響が及ぶ可能性が高いため、緊急に対策を講じる必要がある状態 |

（２）修繕等の実施方針

ア 管理区分

トンネルに対しては、定期点検結果にもとづき以下の管理水準により修繕等を実施するものとし、管理区分の設定は行いません。

イ 管理水準

健全性と対策区分の判定の対応関係を勘案した管理水準を以下の通り設定し、トンネルを管理します。

管理水準（表 4-9）

| 管理水準 | 健全性 | | | | |
|---------|--------------------|------|-------------------|-----|--------------------|
| | I | II | III | IV | |
| | 対策区分の判定 | | | | |
| | I | II b | II a | III | IV |
| 松ノ木トンネル | 経過観察 ^{※1} | | 修繕等 ^{※2} | | 緊急措置 ^{※3} |

※1～※3：管理水準の内容は表 4-4 と同様

ウ 対策工法

トンネル修繕の際には、以下に示す工法を主な対策工法として実施します。

主な対策工法（表 4-10）

| 対策区分 | 対策工法 |
|--------|--|
| 外力対策 | 内面補強工 内巻補強工 ロックボルト工 等 |
| 剥落防止対策 | はつり落とし工 断面修復工 金網・ネット工 当て板工 等 |
| 漏水対策 | 線状の漏水対策工 面状の漏水対策工 地下水位低下工 断熱工 |

（3）対策の優先順位

トンネルにおける対策の優先順位は、橋りょう等の施設を含めた、施設の状態や第三者被害発生の恐れの有無、路線の重要度などを総合的に勘案して判断します。

なお、同時期に多くの橋りょう等において修繕が必要となった場合、予算の範囲で優先順位をつけて対策を行います。

3 大型カルバート

(1) 点検・診断等の実施

ア 点検の手法

定期点検を次の点検基準に準拠した方法、頻度により実施して大型カルバートの状態を把握します。

点検手法の概要（表 4-11）

| 種類 | 点検基準 | 頻度 |
|------|---|-------|
| 定期点検 | 「シールド、大型カルバート等定期点検要領（平成31年3月）国土交通省道路局国道・防災課」、「シールド、大型カルバート等定期点検要領（平成31年2月）国土交通省道路局」にもとづく近接目視による点検を実施する。 | 5年に1度 |

点検要領が更新された場合は、新たな要領にもとづき実施



イ 診断内容

点検基準に準拠した対策区分の判定および健全性の診断を実施します。

健全性および対策区分の判定の内容（表 4-12）

| 健全性区分 | 状態 | 措置の基本的な考え方 | 対策区分 | | |
|-------|---|--------------------------|------|----------------------------------|---|
| | | | 判定区分 | 判定の内容 | 基本的な考え方 |
| I | 構造物の機能に支障が生じていない状態 | 監視や対策を行う必要のない状態 | A | 変状が認められないか、変状が軽微で補修を行う必要がない | 変状が認められないか変状が軽微で補修の必要がない状態 |
| | | | B | 状況に応じて補修を行う必要がある | 変状があり補修の必要があるが、直ちに補修するほどの緊急性は無く、放置しても少なくとも次回の定期点検まで（＝5年程度以内）に構造物の安全性が著しく損なわれることはない判断できる状態 |
| II | 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 | 状況に応じて、監視や対策を行うことが望ましい状態 | M | 維持工事で対応する必要がある | 変状があり、当該部位、部材の機能を良好な状態に保つために日常の維持工事で処置されることが必要と判断できる状態 |
| | | | C 1 | 予防保全の観点から、速やかに補修等を行う必要がある | 大型カルバートの安全性の観点からは直ちに補修するほどの緊急性はないが、変状が進行しており、予防保全の観点から、少なくとも次回の定期点検まで（＝5年程度以内）には補修等されることが必要と判断できる状態 |
| III | 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 | 早期に監視や対策を行う必要がある状態 | C 2 | 大型カルバートの安全性の観点から、速やかに補修等を行う必要がある | 変状が相当程度進行し、当該部位、部材の機能や安全性の低下が著しく、橋りょう構造の安全性の観点から、少なくとも次回の定期点検まで（＝5年程度以内）には補修等されることが必要と判断できる状態 |
| IV | 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 | 緊急に対策を行う必要がある状態 | E 1 | 大型カルバートの安全性の観点から、緊急対応の必要がある | 構造物の安全性が著しく損なわれており、緊急に処置されることが必要と判断できる状態 |
| | | | E 2 | その他、緊急対応の必要がある | 自転車、歩行者の交通障害や第三者等への被害のおそれ懸念され、緊急に処置されることが必要と判断できる状態 |
| | | | S 1 | 詳細調査の必要がある | 変状があり、補修等の必要性の判定を行うにあたって原因の確定など詳細な調査が必要と判断できる状態 |
| | | | S 2 | 追跡調査の必要がある | 詳細調査を行う必要性はないものの、追跡調査が必要と判断できる状態 |

(2) 修繕等の実施方針

ア 管理区分

大型カルバートに対しては、定期点検結果にもとづき以下の管理水準により修繕等を実施するものとし、管理区分の設定はしません。

イ 管理水準

健全性と対策区分の判定の対応関係を勘案した管理水準を以下の通り設定し、大型カルバートを管理します。

管理水準 (表 4-13)

| 管理水準 | 健全性 | | | | | | | |
|----------------------------|--------------------|---|----|-------------------|-----|--|--------------------|-----|
| | I | | II | | III | | IV | |
| | 主要部材の対策区分判定 | | | | | | | |
| | A | B | M | C 1 | C 2 | | E 1 | E 2 |
| 大型カルバート 〔河辺梨ノ木 立体交差〕 | 経過観察 ^{※1} | | | 修繕等 ^{※2} | | | 緊急措置 ^{※3} | |

※1～※3：管理水準の内容は表4-4と同様

ウ 対策工法

大型カルバート修繕の際には、以下に示す工法を主な対策工法として実施します。

主な対策工法 (表 4-14)

| 部材の種類 | 対策工法 |
|----------|--------|
| 鋼部材 | 塗装塗替 等 |
| コンクリート部材 | 断面修復 |
| | ひびわれ注入 |
| | 剥落防止 等 |

(3) 対策の優先順位

大型カルバートにおける対策の優先順位は、橋りょう等の施設を含めた、施設の状態や第三者被害発生の恐れの有無、路線の重要度などを総合的に勘案して判断します。

なお、同時期に多くの橋りょう等において修繕が必要となった場合、予算の範囲で優先順位をつけて対策を行います。

4 横断歩道橋

(1) 点検・診断等の実施

ア 点検の手法

定期点検を次の点検基準に準拠した方法、頻度により実施して横断歩道橋の状態を把握します。

点検手法の概要（表 4-15）

| 種類 | 点検基準 | 頻度 |
|------|---|----------|
| 定期点検 | 「歩道橋定期点検要領（平成 31 年 3 月）国土交通省道路局国道・技術課」、「横断歩道橋定期点検要領（平成 31 年 2 月）国土交通省道路局」にもとづく近接目視による点検を実施する。 | 5 年に 1 度 |

点検要領が更新された場合は、新たな要領にもとづき実施



イ 診断内容

点検基準に準拠した対策区分の判定および健全性の診断を実施します。

健全性および対策区分の判定の内容（表 4-16）

| 健全性区分 | 状態 | 措置の基本的な考え方 | 対策区分 | | |
|-------|---|--------------------------|------|-----------------------------------|---|
| | | | 判定区分 | 判定の内容 | 基本的な考え方 |
| I | 横断歩道橋の機能に支障が生じていない状態 | 監視や対策を行う必要のない状態 | A | 損傷が認められないか、損傷が軽微で補修を行う必要がない | 損傷が認められないか損傷が軽微で補修の必要がない状態 |
| | | | B | 状況に応じて補修を行う必要がある | 損傷があり補修の必要があるが、直ちに補修するほどの緊急性は無く、放置しても少なくとも次回の定期点検まで（＝5年程度以内）に構造物の安全性が著しく損なわれることはない判断できる状態 |
| II | 横断歩道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 | 状況に応じて、監視や対策を行うことが望ましい状態 | M | 維持工事で対応する必要がある | 損傷があり、当該部位、部材の機能を良好な状態に保つために日常の維持工事で処置されることが必要と判断できる状態 |
| | | | C 1 | 予防保全の観点から、速やかに補修等を行う必要がある | 横断歩道橋の構造の安全性の観点からは直ちに補修するほどの緊急性はないが、損傷が進行しており、予防保全の観点から、少なくとも次回の定期点検まで（＝5年程度以内）には補修等されると判断できる状態 |
| III | 横断歩道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 | 早期に監視や対策を行う必要がある状態 | C 2 | 横断歩道橋の構造の安全性の観点から、速やかに補修等を行う必要がある | 損傷が相当程度進行し、当該部位、部材の機能や安全性の低下が著しく、横断歩道橋構造の安全性の観点から、少なくとも次回の定期点検まで（＝5年程度以内）には補修等されると判断できる状態 |
| IV | 横断歩道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 | 緊急に対策を行う必要がある状態 | E 1 | 横断歩道橋の構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある | 横断歩道橋の構造の安全性が著しく損なわれており、緊急に処置されることが必要と判断できる状態 |
| | | | E 2 | その他、緊急対応の必要がある | 自転車、歩行者の交通障害や第三者等への被害のおそれ懸念され、緊急に処置されることが必要と判断できる状態 |
| | | | S 1 | 詳細調査の必要がある | 損傷があり、補修等の必要性の判定を行うにあたって原因の確定など詳細な調査が必要と判断できる状態 |
| | | | S 2 | 追跡調査の必要がある | 詳細調査を行う必要性はないものの、追跡調査が必要と判断できる状態 |

(2) 修繕等の実施方針

ア 管理区分

横断歩道橋に対しては、定期点検結果にもとづき以下の管理水準により修繕等を実施するものとし、管理区分の設定は行いません。

イ 管理水準

健全性と対策区分の判定の対応関係を勘案した管理水準を以下の通り設定し、横断歩道橋を管理します。

管理水準 (表 4-17)

| 管理水準 | 健全性 | | | | | | | |
|------------------------|--------------------|---|----|-------------------|-----|--|--------------------|-----|
| | I | | II | | III | | IV | |
| | 主要部材の対策区分判定 | | | | | | | |
| | A | B | M | C 1 | C 2 | | E 1 | E 2 |
| 横断歩道橋 河 辺 びっぐぷらむ | 経過観察 ^{※1} | | | 修繕等 ^{※2} | | | 緊急措置 ^{※3} | |

※1～※3：管理水準の内容は表4-4と同様

ウ 対策工法

横断歩道橋修繕の際には、以下に示す工法を主な対策工法として実施します。

主な対策工法 (表 4-18)

| 部材の種類 | 対策工法 |
|----------|----------|
| 鋼部材 | 塗装塗替 等 |
| コンクリート部材 | 断面修復 |
| | ひびわれ注入 等 |

(3) 対策の優先順位

横断歩道橋における対策の優先順位は、橋りょう等の施設を含めた、施設の状態や第三者被害発生の恐れの有無、路線の重要度などを総合的に勘案して判断します。

なお、同時期に多くの橋りょう等において修繕が必要となった場合、予算の範囲で優先順位をつけて対策を行います。

第5章 橋りょう等点検・修繕計画

1 計画期間

定期点検要領にもとづく定期点検は5年に1度の頻度で実施することが基本であることを踏まえ、計画期間は10年とします。

2 橋りょう等点検・修繕計画

平成26年度から平成30年度までの定期点検および修繕を踏まえるとともに、これまで示した管理方針にもとづき、10年間（令和元(2019)年度から令和10(2028)年度）の橋りょう等点検・修繕計画を策定しました。（表5-2）

3 対策費用

点検・修繕計画により、今後の10年間で約4億8千万円の費用が必要となることが見込まれています。

計画の前半5年間は、主に橋りょう等の点検の結果、早期に対策を行う必要があると判断されたⅢ判定の施設について修繕を行う計画としています。

また、計画の後半5年間は、早急に対策を行う必要はないものの、予防保全の観点から対策を行う必要があると判断されたⅡ判定の施設について修繕を行う計画としています。

年度別対策費用（表5-1）

（単位：百万円）

| 年度 | R1 2019 | R2 2020 | R3 2021 | R4 2022 | R5 2023 | R6 2024 | R7 2025 | R8 2026 | R9 2027 | R10 2028 |
|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| 対策費用 | 49 | 51 | 52 | 56 | 49 | 45 | 45 | 46 | 50 | 41 |

第6章 橋りょう等の継続的な管理に向けた取組み

1 点検結果等の記録

施設の適正な管理と業務の効率化を図るため、定期点検結果や修繕履歴などの維持管理等に関するデータを記録および蓄積します。

2 点検・補修の効率化

点検・補修の効率化をめざし、補修工事等に際し、併せて点検が実施できるか検討します。また、道路メンテナンス会議等を通じて地域一括発注等について検討します。

一部橋りょうに対し、職員による直営点検を行うとともに、損傷原因が明らかで簡易的な補修については、職員で対応します。

*新技術等の活用方針

定期点検や修繕等の効率化や費用縮減などを図るため、点検支援技術性能カタログ（案）や新技術情報提供システム（NETIS）などを参考にし、新技術等の活用を検討します。

*費用の縮減について

直営点検を実施することで点検1サイクルあたりの委託費用約3,000万円の削減を目指します。

3 技術者の育成

職員による直営点検のための技術や知識、補修に関する技術力の向上を図るため、技術講習会の活用や、周辺自治体との情報交換を行うとともに、技術者の育成、技術の継承を図ります。

4 道路施設の統合や廃止に関する検討

道路施設をはじめとする社会インフラは、社会経済活動や地域生活を支えるだけでなく、防災対策としても重要な役割を担っているため、当面の間、保全を図りつつ維持します。

一方、長期的な視点では、人口減少・少子高齢化による道路施設の使われ方の変化や、財政状況等を考慮し、更新等のタイミングなどに合わせ、規模の縮小、代替、廃止や取り壊し等について検討します。

5 定期的な計画の見直し

橋りょう等点検・修繕計画は、定期点検の基本的なサイクルである5年程度を目途に、PDCAサイクルにより見直しを行います。計画の見直しに当たっては、新たな点検の結果や計画の進捗状況、財政状況、国の動向等を考慮します。

青梅市橋りょう等個別施設計画
令和4（2022）年12月

青梅市都市整備部土木課
〒198-8701 東京都青梅市東青梅 1-11-1
TEL：0428-22-1111（代表）