青梅市橋りょう等個別施設計画

令和８(2026)年１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月改定
横断歩道橋（河辺びっぐぷらむ）を点検対象施設に追加した。

令和４（２０２２）年１２月改定
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。

令和８（２０２６）年１月改定
道路橋定期点検要領の改定に伴い、内容を一部改定した。
２巡目点検（横断歩道橋については１巡目点検）の結果を反映し、３巡目点検以降の計画の見直しを行った。
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 ……… ５
　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 ……… ７
　１　対象施設
　２　整備状況

第３章　橋りょう等の状態 ……… 12
　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 ……… 16
　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 …… 39
　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 …… 40
　１　点検結果等の記録
　２　新技術等の活用方針
　３　費用の縮減に関する具体的な方針
　４　技術者の育成
　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

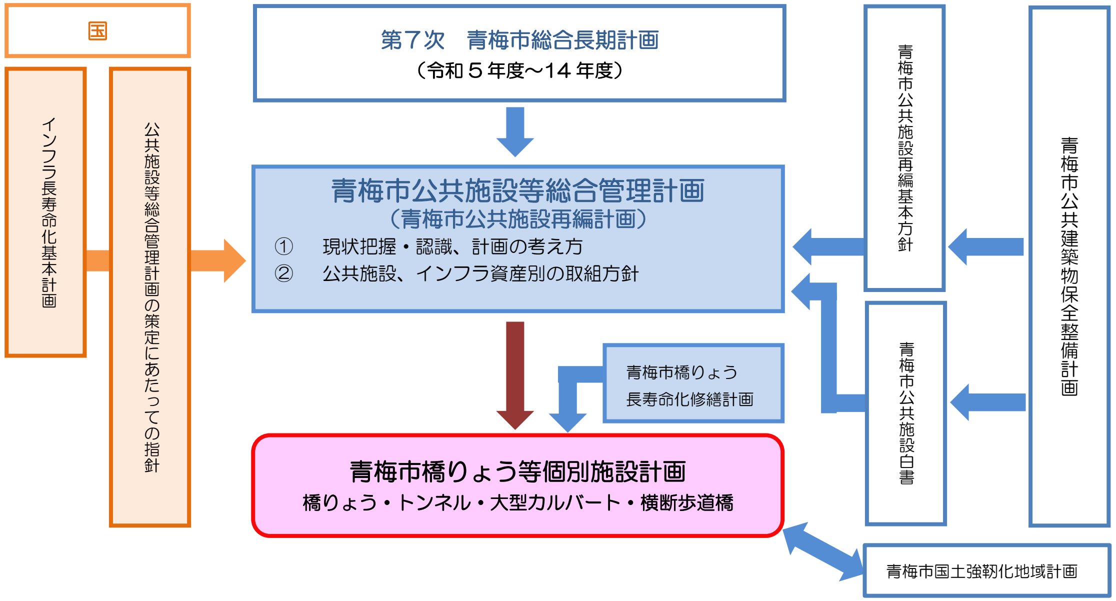
２　位置付け

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。これを受け、市では、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、令和 6(2024)年 3 月に改訂を行っております。

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しております。

本計画は、「青梅市橋りょう長寿命化修繕計画」の改定版として、令和元(2019)年 5 月に策定し、その後、3 回の改定を行っており、「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	292 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

令和７年３月末時点

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）

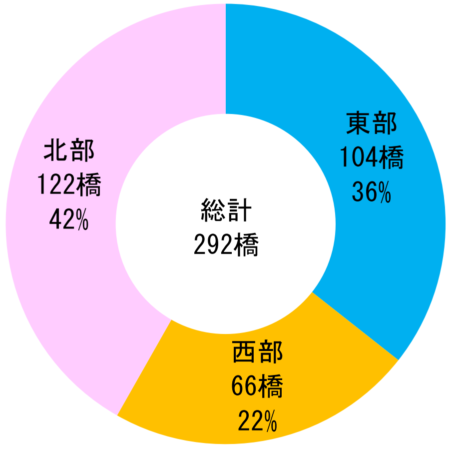
地域の特徴（表 2-2）

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

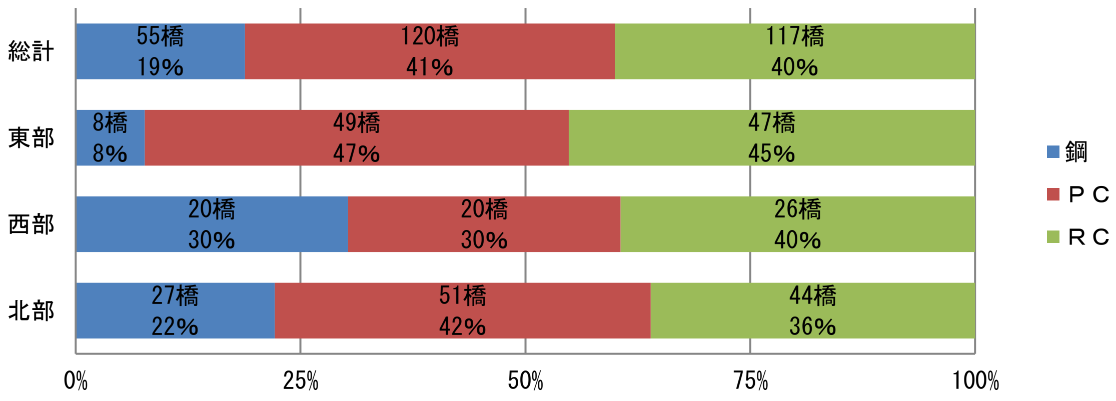
（２）橋りょう

市が管理する橋りょうは、北部地域で最も多く 122 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。

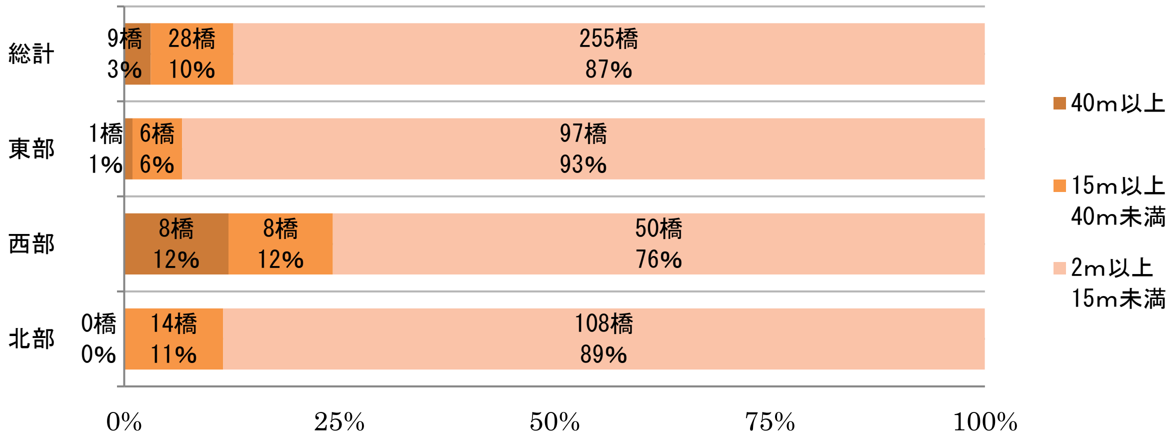
地域区分別の橋りょう数（図 2-2）



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 ㎡	45、60 ㎝	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
河辺ぴっぐぷらむ	149.7m	4.0m	ペデストリアン デッキ	平成 20(2008)年 １月

第３章　橋りょう等の状態

市では、橋りょう、トンネル、大型カルバートについて、平成 26(2014)年度から平成 30(2018)年度にかけて 1 巡目点検、平成 31(2019)年度から令和 5(2023)年度にかけて 2 巡目点検を実施しました。

また、横断歩道橋について、令和 2(2020)年度末に「河辺びっくぷらむ」を点検対象施設に追加し、令和 4(2022)年度に 1 巡目点検を実施しました。

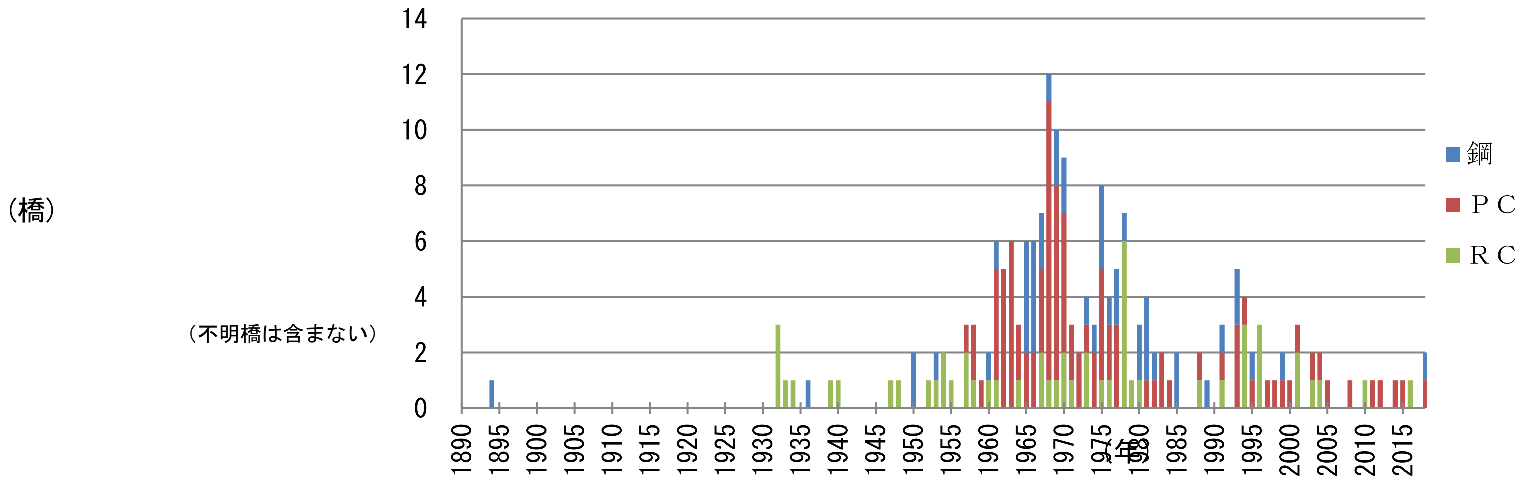
最新の 2 巡目点検の結果にもとづき（横断歩道橋については 1 巡目点検)、橋りょう等の状態を整理しました。

１　橋りょう

（１）老朽化状況

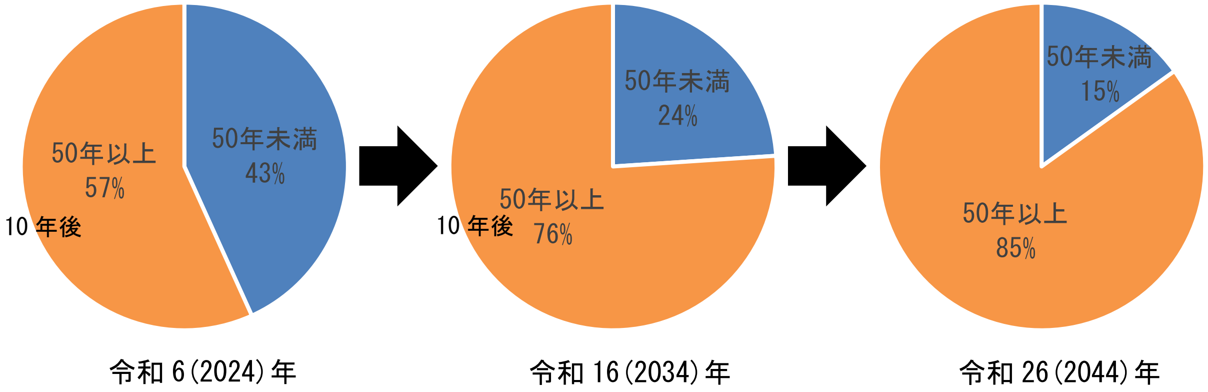
橋りょうの建設年度別にみると、その多くが高度経済成長期（1950 年代後半から 1970 年代前半）に建設されています。

年度別橋りょう箇所数（図 3-1）



建設後 50 年を経過した橋りょうの割合は、現在が 57%であり、20 年後には 85%と増加します。また、建設年度不明の橋りょうも、全体の約３分の１を占める 100 橋あり、これらは古い年代に建設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。

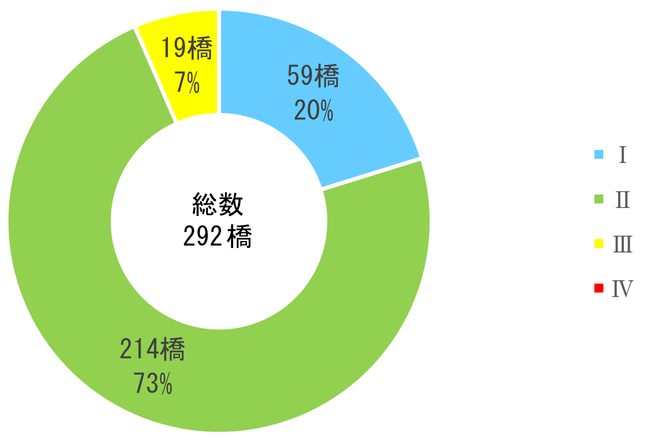
建設後 50 年を経過した橋りょうの割合の変化（図 3-2）



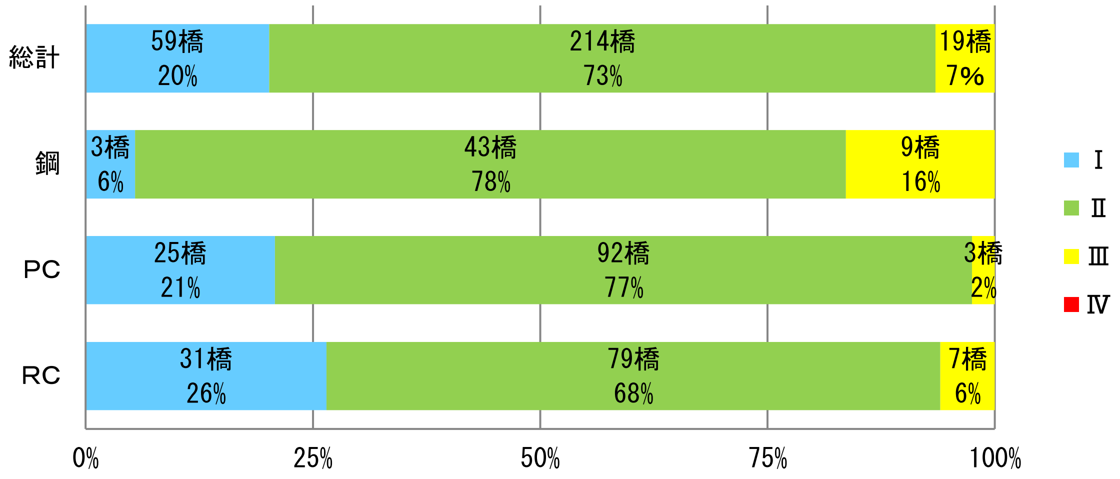
（２）健全性

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 7%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（対策等が必要ない状態）、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)年に建設されています。建設後 45 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)年度に実施した 1 巡目点検で、健全性Ⅲとなりました。この判定を受け、令和 4(2022)年度にトンネル補修工事を実施し、令和 5(2023)年度に実施した 2 巡目点検では、健全性Ⅱとなっています。

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)年に建設されています。建設後 22 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、平成 27(2015)年度に 1 巡目点検、令和 2（2020）年度に 2 巡目点検を実施しており、いずれも健全性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)年に建設されています。建設後 16 年が経過しており、一部損傷が見られます。

（2）健全性

横断歩道橋については、令和 4(2023)年度に 1 巡目点検を実施しており、健全性Ⅱと判定しています。

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	「道路橋定期点検要領（技術的助言）（令和６年３月）国土交通省道路局」、「道路橋定期点検要領（技術的助言の解説・運用標準）（令和６年３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。

健全性の診断の区分および措置の基本的な考え方（表 4-2）

区分		定義	措置の基本的な考え方
Ⅰ	健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態	次回定期点検までの間、予定される維持行為等は必要であるが、特段の監視や対策を行う必要のない状態
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	次回定期点検までに、長寿命化を行うにあたって時宜を得た修繕等の対策を行う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	次回定期点検までに、橋の構造安全性の確保や第三者被害防止のための措置等を行う必要がある状態
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	緊急に対策を行う必要がある状態

（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	橋りょう数（延長） 橋りょう名称
重点管理橋りょう	通常の予防保全の対策に加え、コンクリート片の落下予防対策を行います。 対象橋りょう：跨線橋・跨道橋	13 橋（141m） 跨線橋： 青 11 号橋、青 100 号橋、沢 11 号橋、沢 43 号橋、沢 71 号橋、沢 72 号橋 跨道橋： 青 52 号橋、青 53 号橋、青 54 号橋、青 92 号橋、青 105 号橋、沢 9 号橋、小 111 号橋
予防保全橋りょう	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	36 橋（1,081m） 青 4 号橋、青 19 号橋、青 22 号橋、青 40 号橋、青 41 号橋、青 49 号橋、青 122 号橋、梅 1 号橋、梅 3 号橋、梅 5 号橋、梅 21 号橋、梅 47 号橋、梅 85 号橋、梅 86 号橋、梅 87 号橋、梅 88 号橋、梅 89 号橋、沢 2 号橋、沢 5 号橋、沢 12 号橋、沢 21 号橋、沢 106 号橋、小 5 号橋、小 10 号橋、小 13 号橋、小 67 号橋、成 2 号橋、成 3 号橋、成 7 号橋、成 8 号橋、成 73 号橋、成 76 号橋、成 77 号橋、成 78 号橋、成 79 号橋、成 80 号橋
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	243 橋（1,697m） その他の橋りょう

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、健全性の診断の区分にもとづき、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）

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">管理水準</th><th colspan="8">健全性</th></tr>
<tr><th colspan="2">Ⅰ</th><th colspan="2">Ⅱ</th><th colspan="2">Ⅲ</th><th colspan="2">Ⅳ</th></tr>
<tr><td rowspan="3">管理区分</td><td>重要管理
橋りょう</td><td colspan="3">経過観察</td><td colspan="3">修繕等</td><td colspan="2" rowspan="3">緊急措置</td></tr>
<tr><td>予防保全
橋りょう</td><td colspan="3">経過観察</td><td colspan="3">修繕等</td></tr>
<tr><td>対処療法
橋りょう</td><td colspan="4">経過観察</td><td colspan="2">修繕等</td></tr>
</table>

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	・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。	・桁下利用の有無	・跨道橋 ・跨線橋
ライフサイクルコスト	・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。	・橋長 ・橋りょう形式	・橋長 40m以上 ・橋長 15m以上～40m未満 ・特殊構造
道路ネットワークの確保	・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。	・緊急輸送道路等 ・迂回路の有無 ・道路種別	・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）

【健全性Ⅲ】（重点管理・予防保全・対処療法）
重要度を評価する指標により重要度が高い
橋りょうから対策

↓

※管理水準にもとづき対策を行います。
効果的・効率的である場合や損傷状況
により必要な場合は、健全性Ⅱについ
ても対策を行います。

【健全性Ⅱ】（重点管理・予防保全）
重要度を評価する指標により重要度が高い
橋りょうから対策

（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（技術的助言）（令和６年３月）国土交通省道路局」、「道路トンネル定期点検要領（技術的助言の解説・運用標準）（令和６年３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健全性の診断を実施します。

健全性の診断の区分および措置の基本的な考え方（表 4-8）

区分		定義	措置の基本的な考え方
Ⅰ	健全	道路トンネルの機能に支障が生じていない状態	次回定期点検までの間、予定される維持行為は必要であるが、特段の監視や対策を行う必要のない状態
Ⅱ	予防保全段階	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	次回定期点検までに、長寿命化を行うにあたって時宜を得た修繕等の対策を行うことが望ましい状態
Ⅲ	早期措置段階	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	次回定期点検までに、道路トンネルの構造物としての安全性や安定の確保や第三者被害の防止のための措置等を行う必要がある状態
Ⅳ	緊急措置段階	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

（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

健全性の診断の区分にもとづき、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
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

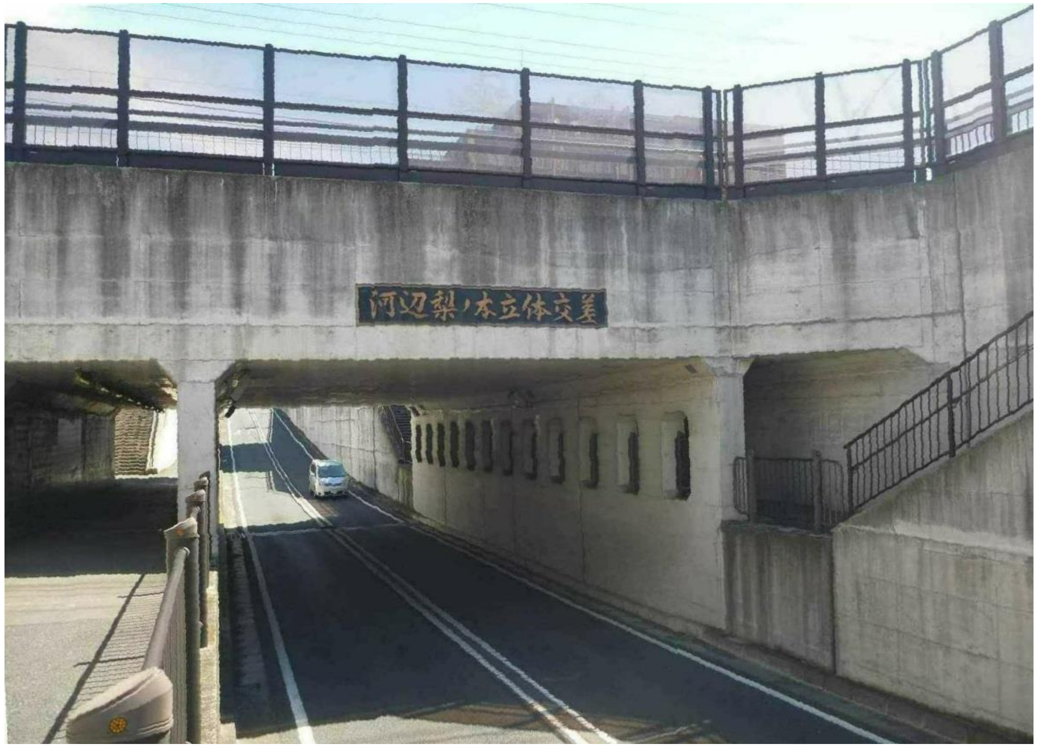
ア　点検の手法

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	「シェッド、大型カルバート等定期点検要領（技術的助言）（令和６年３月）国土交通省道路局」、「シェッド、大型カルバート等定期点検要領（技術的助言の解説・運用標準）（令和６年３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


河辺梨ノ木立体交差

イ　診断内容

点検基準に準拠した健全性の診断を実施します。

健全性の診断の区分および措置の基本的な考え方（表 4-12）

区分		定義	措置の基本的な考え方
Ⅰ	健全	施設の機能に支障が生じていない状態	次回定期点検までの間、予定される維持行為は必要であるが、特段の監視や対策を行う必要のない状態
Ⅱ	予防保全段階	施設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	次回定期点検までに、長寿命化を行うにあたって時宜を得た修繕等の対策を行うことが望ましい状態
Ⅲ	早期措置段階	施設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	次回定期点検までに、シェッド、大型カルバート等の構造物としての安全性の確保や第三者被害の防止のための措置等を行う必要がある状態
Ⅳ	緊急措置段階	施設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

（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

健全性の診断の区分にもとづき、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
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	「横断歩道橋定期点検要領（技術的助言）（令和６年３月）国土交通省道路局」、「横断歩道橋定期点検要領（技術的助言の解説・運用標準）（令和６年３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

docomo
AEON
AEON STYLE

イ　診断内容

点検基準に準拠した健全性の診断を実施します。

健全性の診断の区分および措置の基本的な考え方（表 4-16）

区分		定義	措置の基本的な考え方
Ⅰ	健全	横断歩道橋の機能に支障が生じていない状態	次回定期点検までの間、予定される維持行為等は必要であるが、特段の監視や対策を行う必要のない状態
Ⅱ	予防保全段階	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	次回定期点検までに、長寿命化を行うにあたって時宜を得た修繕等の対策を行うことが望ましい状態
Ⅲ	早期措置段階	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	次回定期点検までに、横断歩道橋の構造安全性の確保やそれが横架する道路機能の確保の観点から、修繕等の対策や第三者被害の防止のための措置等を行う必要がある状態
Ⅳ	緊急措置段階	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

（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

健全性の診断の区分にもとづき、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
横断歩道橋（河辺 びっぐぷらむ）	経過観察※1	経過観察※1 / 修繕等※2	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

令和元(2019)年度から令和 6(2024)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、橋りょう等点検・修繕計画について、令和 7(2025)年度から令和 10(2028)年度までの見直しを行い、新たに令和 11(2029)年度から令和 16(2034)年度までの策定を行いました。(表 5-1)

３　対策費用

点検・修繕計画により、今後の 10 年間で約３億３千万円の費用が必要となることが見込まれています。

年度別対策費用（表 5-1）　（単位：百万円）

年度	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031	R14 2032	R15 2033	R16 2034
対策費用	41	37	39	31	18	41	37	39	31	18

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　新技術等の活用方針

橋りょう等の点検、修繕の実施に当たっては、コスト縮減や効率化を図るため、「点検支援技術性能カタログ」や「新技術情報提供システム（NETIS)」等を参考とし、新技術の活用を検討します。

令和８年度末までに、管理する橋りょうのうち２橋で新技術を活用した修繕を実施し、従来技術と比較して約１７百万円のコスト縮減を目指します。

３　費用の縮減に関する具体的な方針

（１）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。

橋りょうの規模が小さく、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。

（２）集約化・撤去

人口減少による利用状況の変化や財政状況等を踏まえ、利用実態のない橋りょうや迂回路が存在する橋りょうについて、集約化・撤去の検討を行います。

令和１０年度末までに、管理する橋りょうのうち２橋の廃橋を行い、維持管理コストを約１１百万円縮減することを目指します。

４　技術者の育成

職員の技術や知識、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。

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８（2026）年１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）