岩倉市橋梁長寿命化修繕計画

大市場橋

令和７年３月

岩倉市　建設部　維持管理課

目　次

１　長寿命化修繕計画の目的 1
(1)　背景 1
(2)　目的 1
(3)　方針 1
２　長寿命化修繕計画の対象橋梁（対象橋梁の概況） 3
(1)　計画対象の橋梁数（令和７年３月現在） 3
(2)　橋梁の構成 3
(3)　橋梁の年齢 3
(4)　健全性の対策区分の割合 5
(5)　修繕等措置の着手状況 5
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 6
(1)　健全度の把握に関する基本的方針 6
(2)　日常的な維持管理に関する基本的方針 7
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 8
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 10
６　長寿命化修繕計画による効果 11
７　新技術の活用 12
８　今後の点検、修繕計画 17
現時点での橋長 15m以上の年次計画及び点検結果を別添資料 1、工事実績を別添資料２に示す。また、橋長 15m未満の年次計画及び点検結果を別添資料３に示す。 17
９　計画策定担当部署 17
計画策定担当部署 17

１　長寿命化修繕計画の目的

(1)　背景

国土交通省では、地方自治体が管理している 13 万箇所を超える道路橋の老朽化等に伴う損傷の早期発見とその補修を行うため、平成 19 年度に「長寿命化修繕計画策定事業費補助制度」を創設した。この制度は「長寿命化修繕計画」の策定に要する費用の一部を国が補助するもので、これまでの事後的な修繕・架替えから、今後は予防的修繕および計画的架替えへと政策転換を促すことを目的としている。

全国的に見て、建設後相当の期間を経過した橋梁を含む社会資本は増大する傾向にあり、老朽化に伴う障害事例が見られる。

愛知県においても、行動計画として平成 27 年度に「道路構造物長寿命化計画」を策定している。

岩倉市の橋梁は、高度経済成長期以降に整備されたものが多く、今後、高齢化の進行が予想される。こうした状況の下、今までのような事後的な修繕および架替えでは更新コストが増大し、市の財政状況が厳しくなり社会資本関連の予算が削減されつつある昨今の状況では、適切な維持管理の継続に振り分ける予算の確保が困難となる可能性がある。

(2)　目的

上記の背景のもと、今後急速に増大する高齢化した橋梁の維持管理に対応するため、従来型の事後的な修繕・架替えから予防的な修繕・計画的な架替えへと円滑な政策転換を図る必要がある。

このため、橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えにかかるコストの縮減を図りつつ、地域の道路網の安全性・信頼性を確保することを目的とした。

(3)　方針

長寿命化修繕計画は、橋梁定期点検結果を基礎データとして用いて立案する。計画は、重要な橋梁から優先的に実施するのが望ましいため、計画対象の橋梁を選定する必要がある。

本計画の対象となる橋梁は以下の条件で選定した。

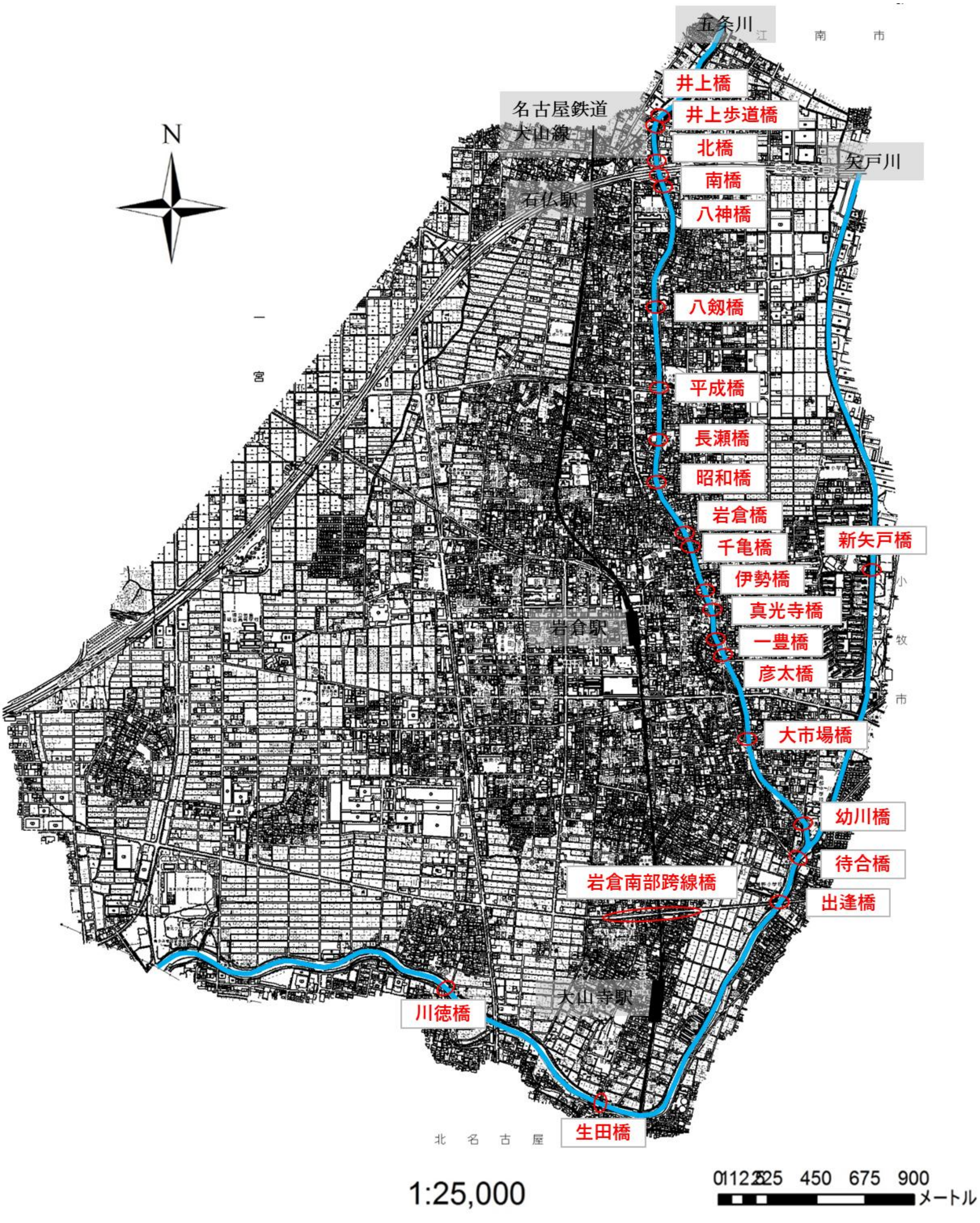
- 岩倉市が管理する橋長 2m 以上の橋梁

計算処理にあたっては、愛知県建設部道路維持課主催の委員会で検討された愛知県の橋梁アセットマネジメントシステムを利用して、今後 100 年間のライフサイクルコストが最小となるように計画した。

なお、本計画はコスト縮減及び安全性・信頼性を確保するために影響の大きくなる橋長 15m 以上の橋梁に重点を置いて計画の策定を行っているが、橋長 15m 未満の橋梁においても準用するものとする。

計画期間は今後５年間（令和７年度～令和 11 年度）とする。

(4)　橋梁位置図（橋長 15m 以上）



２　長寿命化修繕計画の対象橋梁（対象橋梁の概況）

(1)　計画対象の橋梁数（令和７年３月現在）

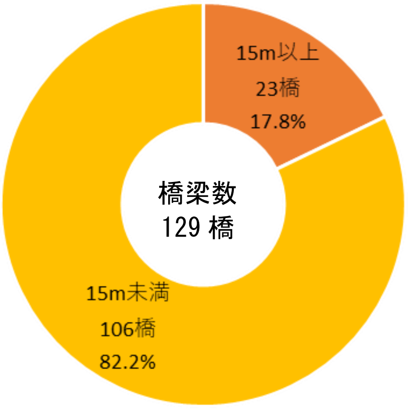
岩倉市が管理する 2m 以上の橋梁全 129 橋を計画対象とする。

(2)　橋梁の構成

129 橋のうち、橋長 15m 以上の橋が 23 橋、橋長 15m 未満の橋が 106 橋となっている。

橋長 15m 以上の橋 23 橋の橋種別橋梁割合は以下のとおりであり、鋼橋が 34.8%、RC 橋が 8.7%、PC 橋が 56.5%となっている。

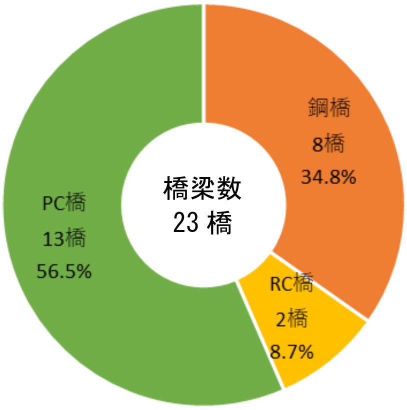
また、大気環境別の橋梁割合は、100%平野地帯となっている。



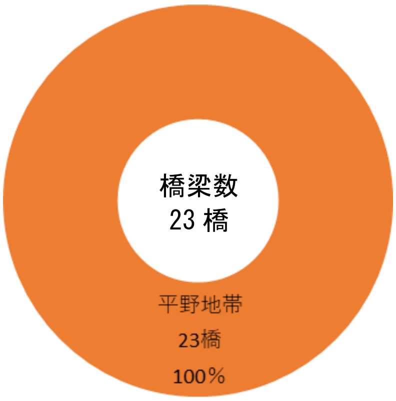
図−2.１　橋長別の橋梁割合

橋種	橋梁数	総橋長
鋼橋	8 橋	234.51m
RC 橋	2 橋	37.35m
PC 橋	13 橋	536.15m
計	23 橋	808.01m

表−2.１　橋種別の橋梁数・総橋長



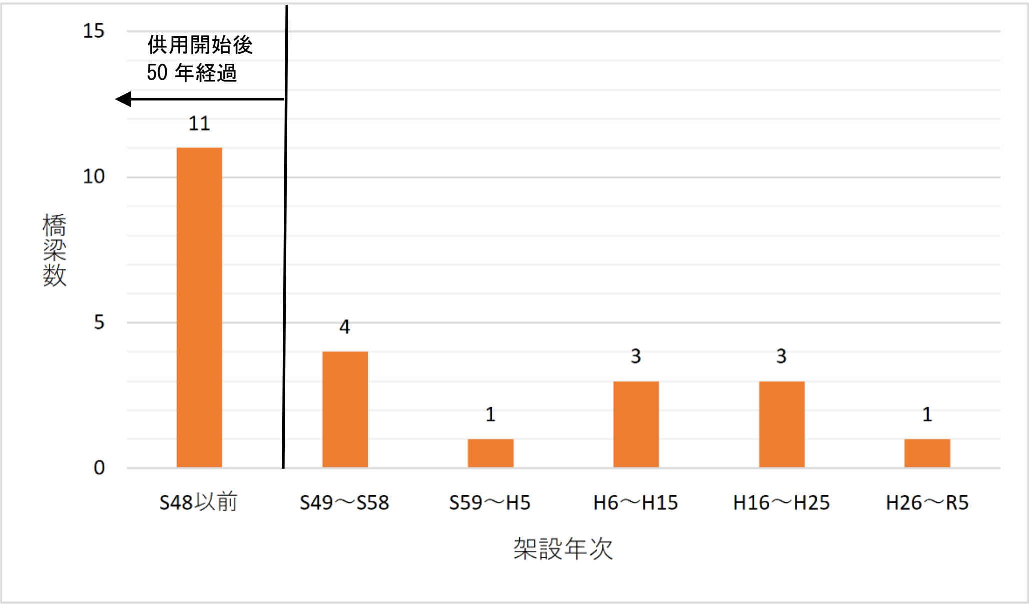
図−2.２　橋種別の橋梁割合



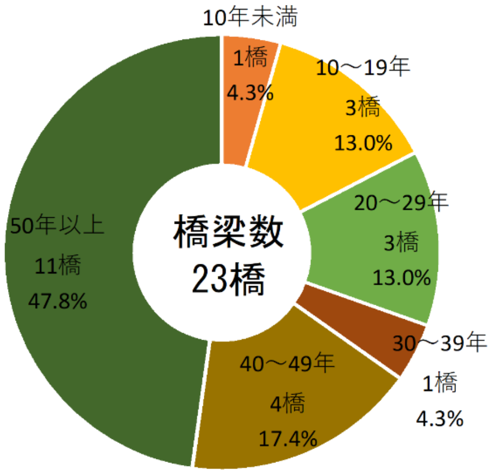
図−2.３　大気環境別の橋梁割合

(3)　橋梁の年齢

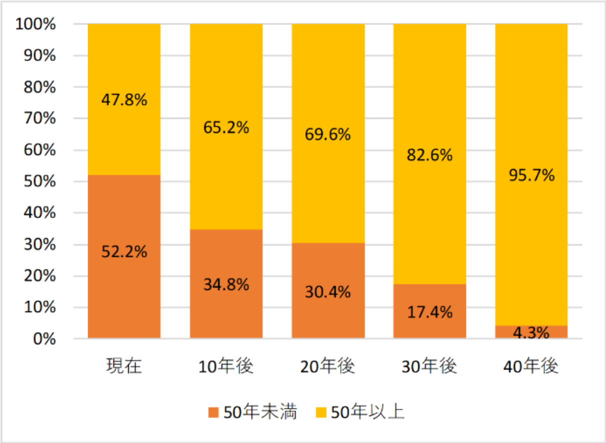
橋長 15m 以上の橋の供用開始年度別橋梁数は下図のとおりである。現時点では、架設後 50 年以上経過した橋梁は 11（47.8%）であるが、10 年後には 15 橋（65.2%）、20 年後には 16 橋（69.6%）と増加する。



図−2.4　現在の年齢別橋梁割合



図−2.5　供用開始年度別の橋梁数



図−2.6　供用開始後 50 年以上の橋梁割合推移

橋長 15m 未満の橋の供用開始年度別橋梁数は下図のとおりである。現時点では、架設後50 年以上経過した橋梁は 37 橋（69.8%）であるが、10 年後には 49 橋（92.5%）、20 年後には 51 橋（96.2%）と増加する。

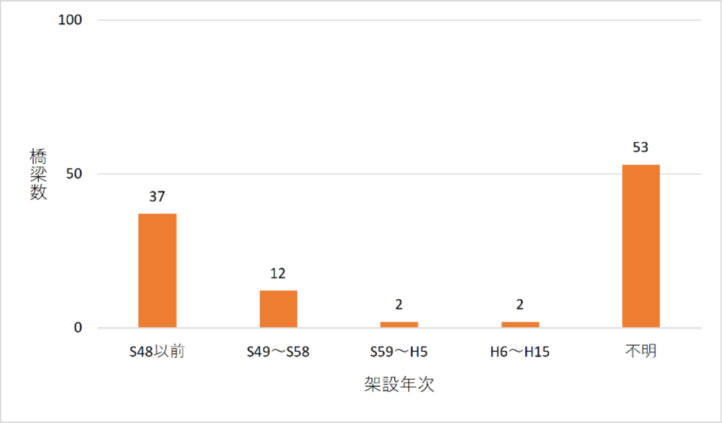


図-2.7　現在の年齢別橋梁割合

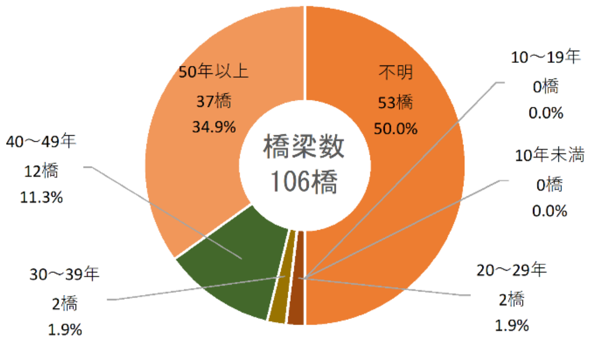


図-2.8　供用開始年度別の橋梁数

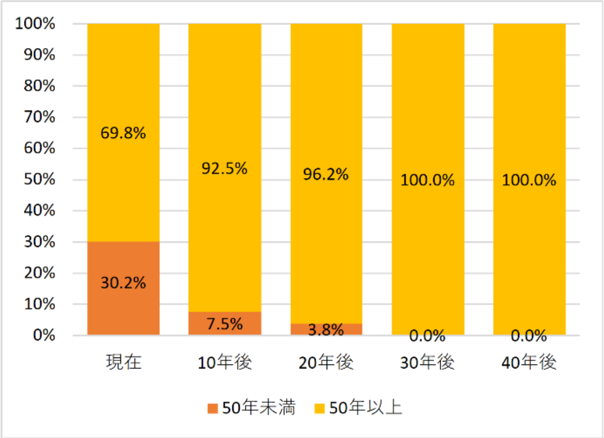


図-2.9　供用開始後 50 年以上の橋梁割合推移
※仮設年次が不明の橋梁を除く

(4)　健全性の対策区分の割合

橋長 15m 以上の橋の健全性の対策区分の割合は下図のとおりである。現時点では、橋単位で健全度Ⅲの橋梁は存在しない。健全度Ⅱが 19 橋(83.0%)、健全度Ⅰが 4 橋(17.0%)である。

橋長 15m 未満の橋の健全性の対策区分の割合は下図のとおりである。現時点では、橋単位で健全度Ⅲの橋梁は存在しない。健全度Ⅱが 62 橋(58.0%)、健全度Ⅰが 44 橋(42.0%)である。

(5)　修繕等措置の着手状況

橋長 15m 以上の橋について、2024 年近辺で修繕措置に着手した橋梁は、7 橋である。
2025 年以降 5 年のうち、3 橋について修繕工事を予定している。

橋長 15m 未満の橋について、2024 年近辺で修繕措置に着手した橋梁は、2 橋である。
2025 年以降 5 年のうち、1 橋について修繕工事を予定している。

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)　健全度の把握に関する基本的方針

健全度の把握については、橋梁の架設年度・構造や立地条件等を十分に考慮して点検計画を立て、5 年に 1 回の定期点検を実施する。定期点検においては、愛知県の「橋梁定期点検要領」に基づいて実施し、橋梁の損傷を早期に把握するよう心掛ける。

橋梁定期点検要領では、部材単位で細かく点検し、損傷の程度等に基づき対策の必要性を表-3. 1 に示すように判定している。

損傷が発見された橋梁については市職員が現地を確認し、道路の安全管理に万全を期す。また、日頃から維持管理の技術向上に努める。

表-3. 1　定期点検における橋梁の対策の必要性

判定区分 （新点検要領H26.9）		判定の内容
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。

写真-3. 1 専門業者による点検状況①

写真-3. 2 専門業者による点検状況②

(2)　日常的な維持管理に関する基本的方針

橋梁の保全を図るため、日常的な点検として道路パトロールを実施する。

道路パトロールでは、パトロール車で走行しながら目視点検を行い、異常が疑われる箇所については徒歩による目視点検を行う。

異常を発見した際、道路上の落下物等、現場において対応が可能であるものについてはその場で対応する。具体例として、排水の目詰まりや土砂堆積等を発見した際には必要に応じて堆積土砂の除去等を実施する。

道路パトロールにおける橋梁に関する目視点検項目を下表に示す。

表-3.2　橋梁に関する点検項目

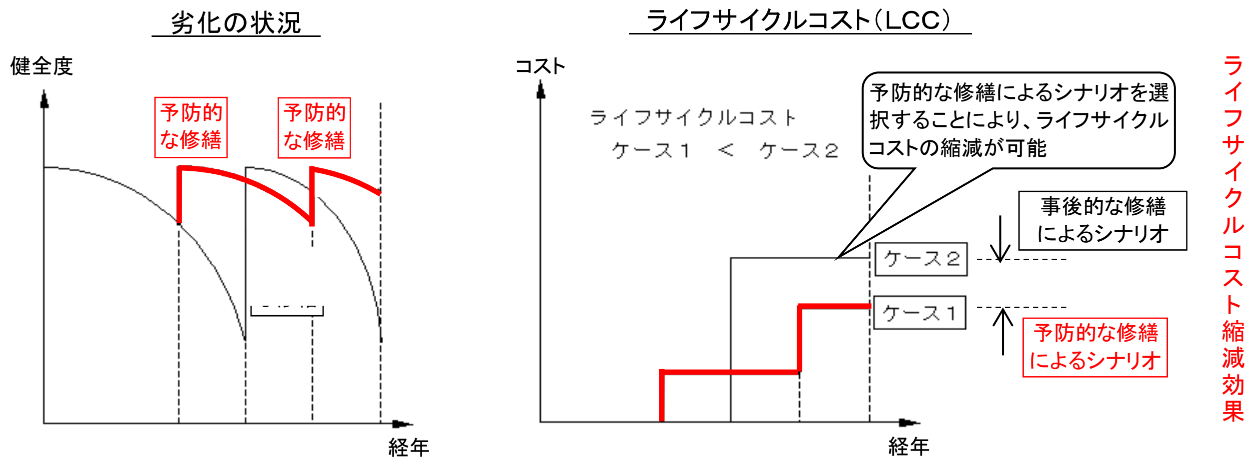
点検項目	確認内容
破損	対象のサイズ（縦(m)×横(m)）、個数
腐食	
剥離	
鉄筋露出	
ボルト外れ・ゆるみ	個数
落書き	対象のサイズ（縦(m)×横(m)）、個数
接合部の段差	
土砂堆積	
排水不良	個数
その他	

写真-3.3 職員による点検状況①

写真-3.4 職員による点検状況②

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

日常の道路パトロールの中で清掃等を実施し、橋梁定期点検の中で損傷の度合いおよび対策の必要性を定めるとともに、従来の事後的な修繕から予防的な修繕等の実施へ移行し、コストが掛かる架替えを極力なくすことにより、橋梁の長寿命化を目指す。また、長寿命化を適切に計画することにより、修繕・架替えに係る事業費の大規模化および高コスト化を回避し、ライフサイクルコスト（ＬＣＣ）の縮減を図る。



修繕種別	工法（例）	実施サイクル
予防的な修繕	塗装塗替え（ふっ素）＋3 種ケレン A	19 年毎
事後的な修繕	塗装塗替え（ふっ素）＋1 種ケレン＋当て板補修	34 年毎

図−4.1　ライフサイクルコスト（ＬＣＣ）と劣化予測の関連イメージ

～新矢戸橋の撤去及び維持管理におけるコスト縮減の検討～

社会経済情勢や施設の利用状況等の変化に応じた適正な配置のための橋梁や横断歩道橋の集約化・撤去、機能縮小などによる費用の縮減を地元の意見を踏まえながら検討する。

岩倉市が管理する 15m以上の橋梁のうち、竣工年が最も古く、現在にあたり多くの損傷が発生している新矢戸橋について、橋を撤去することにより、計画期間中に今後の維持管理費用の削減を目指す。

新矢戸橋について、残寿命 39 年（架設年次：1964 年）を維持管理していくうえで、以下の費用が発生する。

- 定期点検（脚立点検）
- 補修工事

断面修復工、ひび割れ補修工、舗装打換え工、橋面防水工、伸縮装置補修工

（2017 年（平成 29 年）点検結果より、補修項目を想定）

次頁に LCC を含めた概算費を示す。

表-4.1　新矢戸橋　維持管理費算出表

残寿命	年次	内容		費用	備考
40	2024				
39	2025	補修工事	想定される補修工 （舗装打換え・橋面防水、伸縮装置補修、断面修復、高欄取換え工）	¥18, 200, 000	・伸縮装置は、新技術であるAOS工法を採用することを想定する。（耐用年数15年） ・舗装打換えと橋面防水に関しては、耐用年数15年を想定する。 ・断面修復とひび割れ補修は、随時補修することとし、初期費用のみ計上する。
38	2026				
37	2027	定期点検	脚立点検、調書等作成	¥350, 000	
36	2028				
35	2029				
34	2030				
33	2031				
32	2032	定期点検	脚立点検、調書等作成	¥350, 000	
31	2033				
30	2034				
29	2035				
28	2036				
27	2037	定期点検	脚立点検、調書等作成	¥350, 000	
26	2038				
25	2039				
24	2040	補修工事	舗装打換え・橋面防水、伸縮装置補修	¥6, 400, 000	
23	2041				
22	2042	定期点検	脚立点検、調書等作成	¥350, 000	
21	2043				
20	2044				
19	2045				
18	2046				
17	2047	定期点検	脚立点検、調書等作成	¥350, 000	
16	2048				
15	2049				
14	2050				
13	2051				
12	2052	定期点検	脚立点検、調書等作成	¥350, 000	
11	2053				
10	2054				
9	2055	補修工事	舗装打換え・橋面防水、伸縮装置補修	¥6, 400, 000	
8	2056				
7	2057	定期点検	脚立点検、調書等作成	¥350, 000	
6	2058				
5	2059				
4	2060				
3	2061				
2	2062	定期点検	脚立点検、調書等作成	¥350, 000	
1	2063				
0	2064	架け替え			
合計				¥33, 800, 000	諸経費込み

表-4.2　新矢戸橋　橋の架替え費用の算出

撤去費用

項目	規格	費用		
構造物撤去	上部工	￥	8,645,000	
	下部工	￥	1,014,000	
護岸復旧工	作業土工	￥	1,171,000	
	護岸復旧	￥	1,654,700	
仮設工	土のう	￥	313,820	
合計		￥	12,798,520	直工費
		￥	27,200,000	経費込

新設費用

項目	費用		
上部工	￥	12,100,000	
下部工	￥	5,700,000	
橋梁附属物工	￥	3,700,000	
合計	￥	21,500,000	直工費
	￥	45,300,000	経費込

上表より撤去することで今後の維持管理費より、¥-6, 600, 000 円程度（33, 800, 000（維持管理費）-27, 200, 000 （撤去費用））のコスト縮減が図ることができる。

架替え費用¥72, 500, 000 円=（撤去費用（27, 200, 000 円）+新設費用（45, 300, 000 円））

架替え費用及び維持管理を行うことで、¥+106, 300, 000 円程度（72, 500, 000 円（表 4-2. 架替え費）+33, 800, 000（表 4-1. 維持管理費））のコストがかかる。

よって撤去を行うことで、今後の架替え費用及び維持管理費のコストの縮減を図ることができる。

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

長寿命化修繕計画の基本的な考え方は、愛知県の「社会資本長寿命化基本計画」を参考に以下のように設定した。

①　劣化予測

劣化予測は、「社会資本長寿命化基本計画」において諸元情報及び点検結果を基に類型化したグループ単位で統計的に分析された結果を用いた。

②　ＬＣＣ分析

将来的に発生する維持管理コスト、運営コスト、廃棄コスト、更新コスト等を踏まえた経済性の評価を行うことで、中長期的な視点からの戦略的管理計画を立案することを目的にＬＣＣ分析を行った。

ＬＣＣ分析は、

a)橋梁に著しい損傷が発生してから補修する場合（事後保全タイプ）

b)定期的に点検を実施し損傷が軽微なうちに補修する場合（予防保全タイプ）

の２タイプによりコスト比較を行った。

③　優先度判定

点検の結果、対策が必要と判断された損傷に対して、限られた予算で維持補修を行うには、優先度を付け工事計画を立案する必要がある。優先度の考え方を以下に示す。

・　主部材の損傷状況	主桁、床版等の主部材の損傷が著しい橋梁の修繕を優先
・　塗装系	劣化が早い塗装系の橋梁を優先
・　適用示方書	旧い基準が適用されている橋梁の修繕を優先
・　主桁の端部	劣化が早い主桁の端部の修繕を優先
・　交通量	利用度の高い橋梁の修繕を優先
・　大型車交通量	大型車交通量が多く、床版の疲労劣化の著しい橋梁の修繕を優先
・　重要路線	重要路線に位置する橋梁を優先

６　長寿命化修繕計画による効果

以上の長寿命化に係わる基本方針に基づき作成した今後 100 年間の長寿命化修繕計画の効果を以下に示す。

①　トータルコストの縮減効果

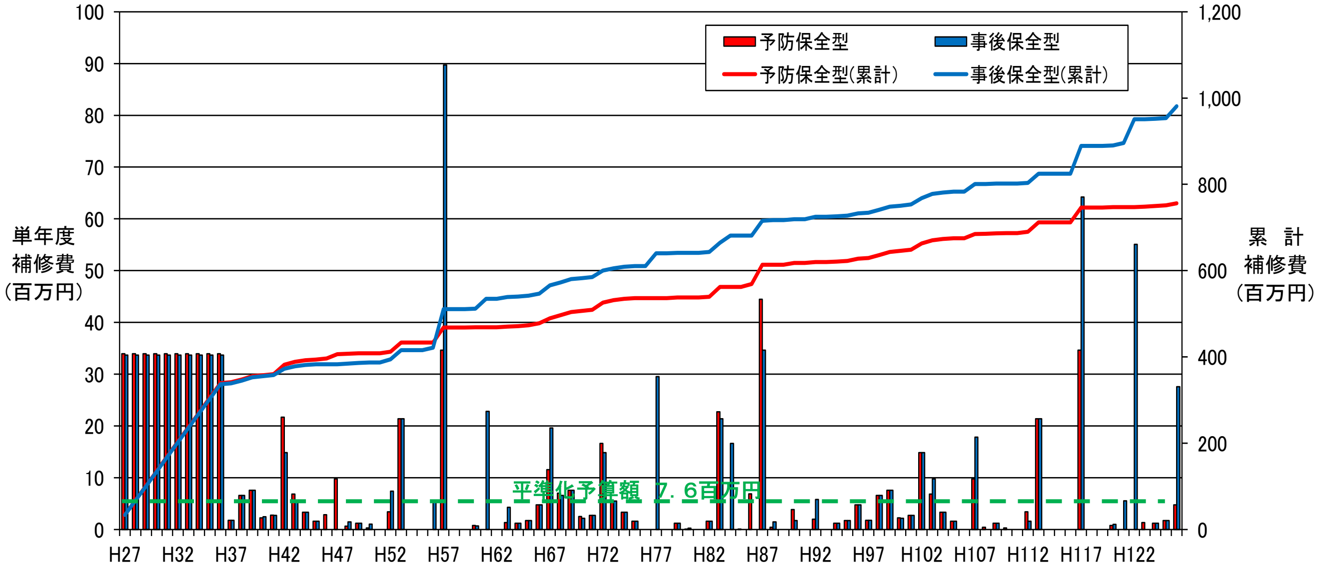
橋梁に著しい損傷が発生してから補修する場合（事後保全タイプの補修）、定期的に点検を実施し損傷が軽微なうちに補修する場合（予防保全タイプの補修）の 2 タイプのコスト比較を実施した。

橋長 15m以上の橋梁を対象とした場合、今後 100 年間の補修費（詳細設計費等を除く）は事後保全タイプの約 981 百万円から、予防保全タイプの約 756 百万円となり、約 225 百万円（約 23%）の縮減が見込まれる。

②　補修費を平準化した場合の年間予算額

橋長 15m以上の橋梁における今後 100 年間の予防保全タイプの補修費約 756 百万円を 100 年で単純に平準化した場合、約 7.6 百万円/年となる。

この補修費を全管理橋梁で比例配分した場合､約 42 百万円/年の補修費が必要となる。



図−6.1 計画による効果

注）補修費に点検費は含まれていない、当初 10 年は単純に平準化している。

7　新技術の活用

より実効性のある長寿命化修繕計画の策定を促進するため、今後は修繕や点検等に係る費用の縮減や事業の効率化等の効果が見込まれる新技術の活用の検討を行う必要がある。

新技術については、以下のホームページに掲載されている工法等について、従来工法との比較検討により、最適な工法選定を行う。

・新技術情報提供システム（NETIS） https://www.netis.mlit.go.jp/NETIS ・国土交通省「点検支援技術性能カタログ（案）」 https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/inspection-support/

＜補修工事＞

岩倉市が管理する 129 橋（15m以上の橋梁：23 橋、15m未満の橋梁：106 橋）のうち、補修工事に関しては、10 橋について、計画期間中に新技術を活用することを目標とし、コスト縮減を図れる有効な手段として、積極的に努めます。

（１）代表的な新技術

管理橋梁の老朽化は、日々進行しており、橋梁の長寿命化および維持管理の効率化を図るため、「新技術情報提供システム（NETIS）」を参照し、有用な新技術の活用を目指します。

経済性、施工性、品質等、総合的な観点において、従来工法と比べて同等以上となる新技術は、「１.塗装塗替（素地調整）　工法名：循環式ハイブリッドシステム」と「２.伸縮装置補修　工法名：伸縮装置及び床版防水の一体化工法(ARCHIST ONEPIECE-GEL SYSTEM 工法)」である。

現地の損傷状況及び詳細調査から、上記 2 つの補修工が想定され、新技術を活用する条件をクリアしている橋を次頁に抽出した。

No.	橋名	路線名	所在地	架設年次（西暦）	橋長(m)	幅員(m)	橋梁の種類	塗装塗替	伸縮装置補修
1	井上橋	市道三ツ渕線	井上町畑田	1996	19.0	6.5	PC橋	—	—
2	井上歩道橋	市道三ツ渕線	井上町畑田	1981	21.0	1.5	鋼溶接橋	○	—
3	北橋	市道名神側道北線	石仏町稲葉	1965	20.0	6.0	PC橋	—	—
4	南橋	市道名神側道南2号線	井上町畑田	1964	20.0	6.0	PC橋	—	○
5	八神橋	市道北46号線	神野町郷浦	1978	21.0	5.6	鋼溶接橋	○	—
6	八剱橋	市道北161号線	八剱町樋口	1975	23.0	5.0	鋼溶接橋	○	—
7	平成橋	市道一宮春日井線	東町仙敷	2000	27.0	18.6	PC橋	—	—
8	長瀬橋	市道仙奈保育園北線	東町藤塚	1973	21.0	7.8	PC橋	—	—
9	昭和橋	市道北363号線	東町東市場屋敷	1970	16.0	7.3	PC橋	—	○
10	岩倉橋	市道岩倉橋線	中本町中市場	1935	20.0	7.8	RC橋	—	—
11	千亀橋	市道北409号線	中本町中市場	2010	22.0	2.5	鋼溶接橋	○	—
12	伊勢橋	市道伊勢橋線	下本町真光寺	1978	18.0	2.5	鋼溶接橋	○	—
13	真光寺橋	市道南185号線	下本町真光寺	1937	17.0	5.5	RC橋	—	—
14	一豊橋	市道一豊橋線	下本町天神塚	1995	24.0	2.5	PC橋	—	—
15	彦太橋	市道彦太橋線	下本町天神塚	1968	19.0	6.0	PC橋	—	—
16	大市場橋	市道南377号線	下本町丸之内	1967	21.0	6.6	PC橋	—	—
17	幼川橋	市道団地西線	曽野町江毛	1974	27.0	6.0	鋼溶接橋	○	—
18	待合橋	市道南890号線	曽野町東野	1971	31.0	8.8	PC橋	—	—
19	出逢橋	市道北島藤島線	曽野町井森	2011	54.0	11.0	鋼溶接橋	○	—
20	生田橋	市道名古屋岩倉線	大山寺町生田	2011	49.0	7.0	PC橋	—	—
21	川徳橋	市道川徳橋線	川井町郷前	1985	50.0	5.0	鋼溶接橋	○	—
22	新矢戸橋	市道南57号線	東新町釜之口	1964	19.0	4.5	PC橋	—	—
23	岩倉南部跨線橋	市道乙北島藤島線	曽野町下街道	2017	251.0	10.9	PC橋	—	—

凡例↓

（桃色）	:新技術活用が可能であると想定される橋

上表の**１０橋**について、新技術活用を目標とする。
次頁以降に従来工法と新技術の施工費比較表を示す。

2024 年～2111 年の期間中 10 橋について、従来工法と新技術のコスト縮減費を算出する（コスト縮減費=従来技術-新技術）

（コスト縮減費=従来技術-新技術）合計コスト縮減費¥-25,226,828 円

2. 井上歩道橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
57	2024				
～					
54	2027	塗装塗替	1,409,228	1,087,834	-321,395
～					
24	2057	塗装塗替	1,409,228	1,087,834	-321,395
～					
0	2081				
合計			2,818,456	2,175,667	-642,789

4. 南橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
40	2024				
～					
32	2032	伸縮装置補修	970,800	882,869	-87,931
～					
17	2047	伸縮装置補修	970,800	882,869	-87,931
～					
2	2062	伸縮装置補修	970,800	882,869	-87,931
～					
0	2064				
合計			2,912,400	2,648,607	-263,793

5. 八神橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
54	2024				
～					
28	2050	塗装塗替	3,128,557	2,415,045	-713,512
～					
0	2078				
合計			3,128,557	2,415,045	-713,512

6. 八劔橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
51	2024				
～					
24	2051	塗装塗替	2,784,550	2,149,494	-635,056
～					
0	2075				
合計			2,784,550	2,149,494	-635,056

9. 昭和橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
46	2024				
≀					
36	2034	伸縮装置補修	970, 800	882, 869	-87, 931
≀					
21	2049	伸縮装置補修	970, 800	882, 869	-87, 931
≀					
6	2064	伸縮装置補修	970, 800	882, 869	-87, 931
≀					
0	2070				
合計			2, 912, 400	2, 648, 607	-263, 793

11. 千亀橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
86	2024				
≀					
70	2040	塗装塗替	2, 414, 760	1, 864, 040	-550, 720
≀					
40	2070	塗装塗替	2, 414, 760	1, 864, 040	-550, 720
≀					
10	2100	塗装塗替	2, 414, 760	1, 864, 040	-550, 720
≀					
0	2110				
合計			7, 244, 280	5, 592, 119	-1, 652, 161

12. 伊勢橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
54	2024				
≀					
25	2053	塗装塗替	2, 059, 599	1, 589, 878	-469, 721
≀					
0	2078				
合計			2, 059, 599	1, 589, 878	-469, 721

17. 幼川橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
50	2024				
≀					
24	2050	塗装塗替	6, 436, 535	4, 968, 591	-1, 467, 943
≀					
0	2074				
合計			6, 436, 535	4, 968, 591	-1, 467, 943

19. 出逢橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
87	2024				
≀					
70	2041	塗装塗替	24, 322, 076	18, 775, 081	-5, 546, 995
≀					
40	2071	塗装塗替	24, 322, 076	18, 775, 081	-5, 546, 995
≀					
10	2101	塗装塗替	24, 322, 076	18, 775, 081	-5, 546, 995
≀					
0	2111				
合計			72, 966, 228	56, 325, 243	-16, 640, 986

21. 川徳橋

残寿命	年次	補修部材	従来	新技術	コスト縮減
61	2024				
≀					
29	2056	塗装塗替	10, 861, 299	8, 384, 225	-2, 477, 074
≀					
0	2085				
合計			10, 861, 299	8, 384, 225	-2, 477, 074

＜定期点検＞

岩倉市が管理する 129 橋（15m以上の橋梁：23 橋、15m未満の橋梁：106 橋）のうち、橋梁点検における新技術を活用することは、現段階では困難な状況である。

桁下空間や水位、周辺状況等から、物理的に使用可能な技術があるが、近接目視・打音検査を実施する場合は新技術と併用する形で従来工法を実施しなければならないため、コスト縮減は期待できない。

しかし、物理的に使用可能な技術は存在するため、点検方法の選定協議にて、損傷程度から点検レベルの調整等行えば、今後、コスト面等から新技術の活用は可能となる。

８　今後の点検、修繕計画

現時点での橋長 15m以上の年次計画及び点検結果を別添資料 1、工事実績を別添資料２に示す。また、橋長 15m未満の年次計画及び点検結果を別添資料 3 に示す。

なお、この計画は今後の点検結果等により適宜修正する。

今後の老朽化対策に必要となる費用の縮減については、以下の方策を実施する。

・新技術を活用し、定期点検におけるコスト縮減を図る。

・修繕橋梁の優先順位を設定し、維持管理に係るコストを縮減するとともに、予算の平準化を図る。

・修繕工事において、新技術を活用し、工事を効率化することで工期の短縮等によるコストの縮減を図る。

９　計画策定担当部署

計画策定担当部署

岩倉市 建設部維持管理課　TEL：0587-38-5813

以　上

岩倉市橋梁長寿命化修繕計画

平成 26 年１月	策定
平成 26 年４月	公表
平成 28 年 12 月	改訂
平成 31 年３月	改訂
令和２年３月	改訂
令和３年３月	改訂
令和４年６月	改訂
令和４年 12 月	改訂
令和５年３月	改訂
令和６年３月	改訂
令和７年３月	改訂