

伊是名村 橋梁長寿命化修繕計画

1. 目的	1
2. 対象橋梁	1
3. 対象橋梁の老朽化の状況	2
3.1 管理施設数	2
3.2 健全性の判定区分の割合	2
4. 長寿命化修繕計画	3
4.1 計画期間	3
4.2 対策の優先順位	3
4.3 対策の目標	3
4.4 修繕等措置の着手状況	3
4.5 対策の内容と時期	4
5. 費用縮減や事業効率化のための取り組み	5
5.1 新技術の活用	5
5.2 費用の縮減	5
6. 定期点検結果(令和4年度)	6

令和5年 3月

令和8年3月(一部改定)

伊是名村役場 建設環境課

1. 目的

本村が管理する橋梁は令和4年度現在で19橋あり、架設後30年以上経過した橋梁は全体の約50%を占めている。今後、これらの橋梁が老朽化してくことで、近い将来、維持管理コストが増大することが予想される。そのため、より計画的な橋梁の維持管理を行い、限られた財源の中で効率的かつ効果的に橋梁の維持管理を行い、道路交通の安全性の確保を図ることを目的に、橋梁長寿命化修繕計画を策定する。

2. 対象橋梁

修繕計画の対象橋梁を表2-1に、位置図を図2-1に示す。

表 2-1 対象橋梁一覧表

No.	橋梁名	道路種別	路線名	橋長 (m)	全幅員 (m)	橋面積 (m ²)	構造幅 (m)	構造長 (m)	架設年度	供用 年数	橋種	前回 健全度 (2017年)
1	内花橋	1村	ゴハ線	20.6	13.0	267.8	-	-	1997年 (平成9年)	26年	PC(プレテン) 単純中空床版橋	I
2	ゴハ1号	1村	ゴハ線	5.8	13.0	75.4	-	-	1982年 (昭和57年)	41年	溝橋	II
3	クイジ1号	1村	クイジ線	4.5	8.9	40.1	-	-	1982年 (昭和57年)	41年	溝橋	I
4	クイジ2号	1村	クイジ線	3.6	9.4	33.8	-	-	1982年 (昭和57年)	41年	溝橋	I
5	上仲田1号	1村	上仲田線	4.6	10.2	46.9	2.6	30.3	1982年 (昭和57年)	41年	溝橋	I
6	南風原1号(新村橋)	1村	南風原線	2.9	13.3	38.6	-	-	1991年 (平成3年)	32年	溝橋	II
7	南風原3号	1村	南風原線	10.8	18.4	198.7	4.4	18.4	1993年 (平成5年)	30年	溝橋	II
8	チマイ1号(チマイ橋)	2村	チマイ線	10.1	8.0	80.8	-	-	1995年 (平成7年)	28年	RC単純床版橋	I
9	チマイ2号	2村	チマイ線	6.4	8.0	51.2	3.6	14.2	1993年 (平成5年)	30年	溝橋	I
10	チマイ3号	2村	チマイ線	4.6	6.4	29.4	4.2	7.0	1978年 (昭和53年)	45年	溝橋	II
11	サトモ1号	村	サトモ線	10.6	4.6	48.8	-	-	1982年 (昭和57年)	41年	RC単純T桁橋	III
12	サトモ2号	村	サトモ線	4.6	5.6	25.8	-	-	1982年 (昭和57年)	41年	溝橋	I
13	勢理客線(1号)	村	勢理客線	7.1	6.1	43.3	-	-	1995年 (平成7年)	28年	RC単純床版橋	I
14	勢理客11号線(1号)	村	勢理客11号線	10.8	6.2	67.0	-	-	2001年 (平成13年)	22年	RC単純床版橋	I
15	勢理客12号線(1号)	村	勢理客12号線	14.1	12.8	180.5	13.8	27.1	1999年 (平成11年)	24年	溝橋	II
16	勢理客14号線(1号)	村	勢理客14号線	2.5	5.4	13.5	-	-	1995年 (平成7年)	28年	溝橋	I
17	勢理客15号線(1号)	村	勢理客15号線	8.0	6.0	48.0	-	-	1995年 (平成7年)	28年	RC単純床版橋	I
18	勢理客14号線(2号)	村	勢理客14号線	3.4	7.3	24.8	3.4	9.0	1995年 (平成7年)	28年	溝橋	II
19	勢理客14号線(3号)	村	勢理客14号線	3.4	7.3	24.8	3.4	9.0	1995年 (平成7年)	28年	溝橋	II

※ 道路種別は、一級(二級)村道：「1(2)村」、一般村道：「村」とする。
 ※ 構造幅及び構造長は、斜角を有するボックスカルパートのみ記載する。
 ※ ボックスカルパートの橋長及び構造幅は、側壁厚が確認できない場合は推定値を記載する。

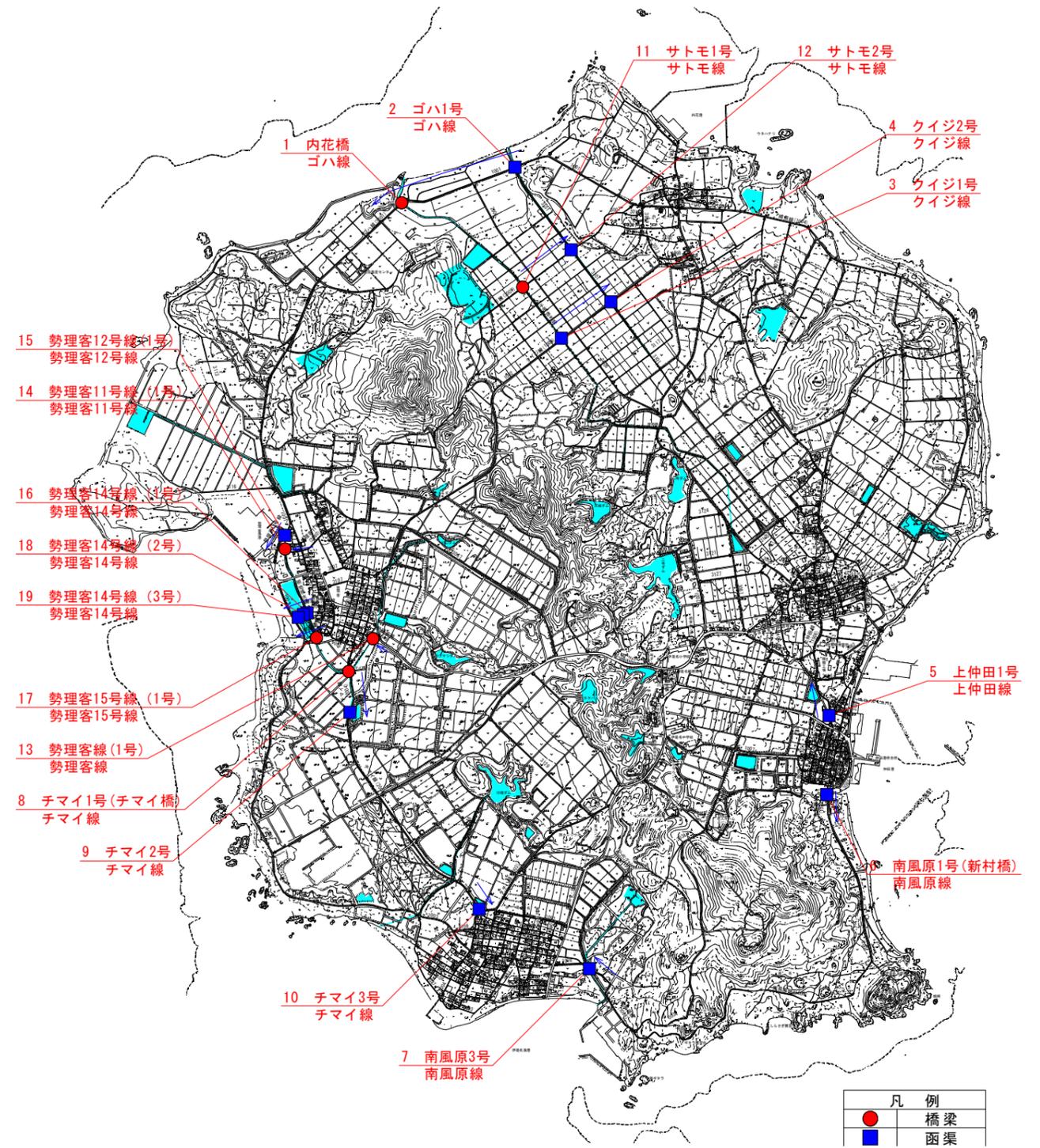


図 2-1 橋梁位置図

3. 対象橋梁の老朽化の状況

3.1 管理施設数

令和4年度時点での管理施設数は、19橋（橋梁6橋、溝橋13橋）である。

3.2 健全性の判定区分の割合

令和4年度の定期点検結果による橋の健全性の判定区分の割合を図3-1に示す。

健全性Ⅰの橋梁の割合が全体の74%を占めており、本村における管理橋梁は比較的高い健全性を維持している。

定期点検結果の詳細は、表6-1～表6-3に示す。

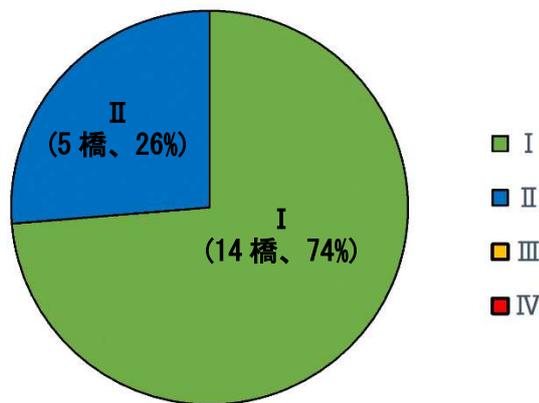


図 3-1 健全性の判定区分の割合（令和4年度定期点検結果）

表 3-1 健全性の判定区分

区 分		状 態
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、早期に措置を講ずるべき状態。
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、緊急に措置を講ずるべき状態。

4. 長寿命化修繕計画

4.1 計画期間

長寿命化修繕計画の計画期間は、令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 年間とする。

橋梁の定期点検は 5 年毎に実施し、新たな点検結果と対策の実施状況を踏まえて長寿命化修繕計画も 5 年毎に見直しを行う。

4.2 対策の優先順位

当面（今後 10 年間程度）は橋梁の劣化の進行を評価した健全性の低い橋梁（判定区分Ⅲに達する直前の橋梁）から順に対策を行っていく。ただし、管理区分がⅢに達する直前の橋梁が複数あり想定単年度予算を超える場合、「重要度」も考慮した修繕優先度を用いて優先順位をつけ、修繕優先度が低い橋梁は次年度に先送りをする（修繕優先度が同位の場合、損傷程度、重要度、架設年度、橋長の順に考慮して順位付けを行う）。

4.3 対策の目標

本村の橋梁は全体的に高い健全性を保っているが、健全性の診断でⅡが全体の 3 割程を占める状況である。そこで、本村においては劣化が顕在化しないⅡの段階から老朽化対策を行うこととし、現時点でⅡと診断された橋梁中、優先的に早期の対策が必要と判断された 3 橋については、本計画において修繕着手に取り組む事を当面の目標とする。

4.4 修繕等措置の着手状況

前回点検で健全性Ⅲ（早期措置段階）と判定された橋梁 1 橋（サトモ 1 号）については、本計画に基づき令和 4 年度から着手しており、令和 5 年 3 月時点で防護柵設置工を残し完了している。本計画には、完了している部分についての点検結果を反映している。残りの防護柵設置工は令和 5 年度中に着手し、工事完了後の点検調査結果を反映させるため、本計画の一部を改定する予定である。

4.5 対策の内容と時期

表 4-1 に、各橋梁の次回点検時期及び概ねの対策内容と時期を示す。

なお、本計画は、令和 4 年度の定期点検結果を基に想定したものであり、新たな点検結果を得た場合は、計画の見直しと更新を行うものである。

表 4-1 対策の内容と時期

凡例  対策を実施すべき時期を示す。

番号	橋梁名	道路種別	路線名	構造形式	橋長(m)	架設年度	供用年数	最新点検年次	橋の健全性	対策の内容・時期					今後の予定（次期計画による）					
										2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
										R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
1	内花橋	1村	ゴハ線	PC(フレン)単純中空床版橋	20.6	1997	26	R4	I					点検	補修設計					点検
2	ゴハ1号	1村	ゴハ線	溝橋	5.8	1982	41	R4	II					点検	 補修設計	 側壁：断面修復等				点検
3	クイジ1号	1村	クイジ線	溝橋	4.5	1982	41	R4	I					点検						点検
4	クイジ2号	1村	クイジ線	溝橋	3.6	1982	41	R4	I					点検						点検
5	上仲田1号	1村	上仲田線	溝橋	4.6	1982	41	R4	I					点検						点検
6	南風原1号（新村橋）	1村	南風原線	溝橋	2.9	1991	32	R4	I					点検			補修設計			点検
7	南風原3号	1村	南風原線	溝橋	10.8	1993	30	R4	II					点検			 補修設計	 側壁：断面修復等		点検
8	チマイ1号（チマイ橋）	2村	チマイ線	RC単純床版橋	10.1	1995	28	R4	I					点検						点検
9	チマイ2号	2村	チマイ線	溝橋	6.4	1993	30	R4	I					点検						点検
10	チマイ3号	2村	チマイ線	溝橋	4.6	1978	45	R4	I					点検						点検
11	サトモ1号	村	サトモ線	RC単純T桁橋	10.6	1982	41	R4	I	 防護柵点検				点検						点検
12	サトモ2号	村	サトモ線	溝橋	4.6	1982	41	R4	I	 防護柵設置工				点検						点検
13	勢理客線（1号）	村	勢理客線	RC単純床版橋	7.1	1995	28	R4	I					点検						点検
14	勢理客11号線（1号）	村	勢理客11号線	RC単純床版橋	10.8	2001	22	R4	I			補修設計		点検						点検
15	勢理客12号線（1号）	村	勢理客12号線	溝橋	14.1	1999	24	R4	II			 補修設計	 側壁：断面修復等	点検						点検
16	勢理客14号線（1号）	村	勢理客14号線	溝橋	2.5	1995	28	R4	I					点検						点検
17	勢理客15号線（1号）	村	勢理客15号線	RC単純床版橋	8.0	1995	28	R4	I			補修設計		点検						点検
18	勢理客14号線（2号）	村	勢理客14号線	溝橋	3.4	1995	28	R4	II		 補修設計	 頂版・側壁：断面修復等	点検							点検
19	勢理客14号線（3号）	村	勢理客14号線	溝橋	3.4	1995	28	R4	II		 補修設計	 頂版・側壁：断面修復等	点検							点検
点検費用（千円）										300				5,130						5,130
対策費用（千円）										6,000		7,370	10,320			8,240		8,560		
計画策定費用（千円）														2,500						2,500
設計委託費用（千円）											14,000	7,000			7,000		7,000			
合計（千円）										6,300	14,000	14,370	10,320	7,630	7,000	8,240	7,000	8,560	7,630	

5. 費用縮減や事業効率化のための取り組み

5.1 新技術の活用

(1) 新技術活用の方針

次回定期点検（令和 9 年度）では、国道交通省の新技術利用の際のガイドライン（案）を参考に、点検支援技術の活用を検討する。

また、修繕や更新を行などの対策を行う場合は、新技術情報提供システム（NETIS）を参考に新技術の活用を検討する。

(2) 新技術活用の目標

本計画中に予定している点検作業や点検結果の記録作業及び修繕工事において、経済的優位に効率よく高度化を図ることを目的とし、点検支援技術等の活用について検討することを目標とする。

また、橋梁の長寿命化に有効な新技術活用を検討することで、ライフサイクルコストの縮減を図ることや、修繕にあたり作業効率の良い新技術を活用することによるコスト縮減を目標とする。

5.2 費用の縮減

(1) 費用縮減の方針

長寿命化修繕計画を策定し、従来の事後的な修繕や架替えを行う維持管理方法から、予防的な修繕や更新を行う維持管理方法へ転換を図った上で、新技術や集約化を検討し費用の縮減を図る。

(2) 費用縮減の目標

今後 5 年間に長寿命化修繕計画に基づいて修繕を実施する橋梁 2 橋については劣化要因 ASR による橋面ひび割れに対し、費用の縮減や事業効率化等の効果が見込まれる新技術を活用し、1,000 千円のコスト縮減を目指します。

(3) 集約化・撤去、機能縮小

橋梁の老朽化に伴う維持管理費の増加が想定されるなかで、橋梁の延命化を図ると同時に、通行制限が必要となるような甚大な損傷を有する橋梁については、利用状況や代替ルート確保、迂回路等を考慮しながら、関係機関と調整を図り集約化・撤去・機能縮小について検討します。今後 5 年で重要度評価が最も低い 1 橋を対象とした集約・撤去や機能縮小の検討を行い、点検（150 千円）及び維持修繕費（設計費 7,000 千円、修繕工事費 8,560 千円）の縮減を図ります。

6. 定期点検結果（令和4年度）

令和4年度の定期点検結果を以下に示す。

表 6-1 点検結果一覧表（1）

番号	橋梁名 (構造形式)	路線名	供用開始年 (経過年数)	主な損傷		対策区分	部材の 健全性	橋の 健全性	総合評価
				部材名	損傷の種類				
1	内花橋 (PC単純プレテン 中空床版橋)	ゴハ線	1997年 (21年)	主桁 01	その他(残鉄)	B	I	I	床版(間詰めコンクリート部)で局所的な遊離石灰が確認された。 両翼壁では、局所的なひびわれが見られ、ひびわれ幅は最大で0.9mmである。 主要部材の損傷は局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていない状態と判断される。 ただし、 防護柵の支柱基礎及び親柱が伸縮装置を跨いで設置されている ため、道路橋の機能に支障が生じる可能性がある。 特にA1橋台側は可動支承となっており、橋の挙動を拘束する親柱は道路橋の機能に支障が生じる可能性が高いため、今後 必要に応じて対策を検討 する。
				床版 17	漏水・遊離石灰	B	I		
				側壁 01	漏水・遊離石灰	B	I		
				翼壁 01	ひびわれ	B	I		
				防護柵 01	腐食・防食機能の劣化	C1	II		
2	ゴハ1号 (RC1連ボックスカルバート)	ゴハ線	1982年 (36年)	頂版(主桁) 01	その他(残鉄)	B	I	II	両側壁(側壁)で広範囲のうきが確認された。 平成24年度点検時ですでにうきは確認されているが、うきの範囲は左右側壁ともに拡大している。 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補修等の対策を検討することが望ましい状態と判断される。 うきの発生原因が不明であることから、損傷原因を推定するため、 詳細調査の実施 が必要である。
				側壁(側壁) 01	うき	C1(S1)	II		
				側壁(側壁) 02	うき	C1(S1)	II		
				側壁(側壁) 02	剥離・鉄筋露出	B	I		
				地覆 01	うき	B	I		
3	クイジ1号 (RC1連ボックスカルバート)	クイジ線	1982年 (36年)	頂版(主桁) 01	ひびわれ	B	I	I	呑口側の頂版(主桁)側面で局所的なひびわれが確認された。 吐口側の防護柵の腐食がやや顕著に見られ、全体的に錆が発生している。 主要部材の損傷は局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていない状態と判断される。
				側壁(側壁) 01	ひびわれ	B	I		
				地覆 01	漏水・遊離石灰	B	I		
				防護柵 01	腐食・防食機能の劣化	C1	II		
				舗装 01	路面の凹凸	B	I		
4	クイジ2号 (RC1連ボックスカルバート)	クイジ線	1982年 (36年)	頂版(主桁) 01	その他(残鉄)	B	I	I	頂版(主桁)下面で局所的な剥離が確認された。 防護柵ではビーム部が部分的に腐食しており、反射鏡部の破断が確認された。 主要部材の損傷は局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていない状態と判断される。
				頂版(主桁) 01	剥離・鉄筋露出	B	I		
				地覆 01	変形・欠損	B	I		
				防護柵 01	腐食	B	I		
				舗装 01	路面の凹凸	M	II		
5	上仲田1号 (RC1連ボックスカルバート)	上仲田線	1982年 (36年)	頂版(主桁) 01	漏水・遊離石灰	B	I	I	頂版(主桁)、側壁(側壁)で局所的なうきや欠損、豆板が確認された。 ボックスカルバート内には、2箇所の目地部があり、呑口側の目地部に漏水が確認された。 主要部材の損傷は局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていない状態と判断される。
				頂版(主桁) 01	剥離・鉄筋露出	C1	II		
				側壁(側壁) 01	うき	B	I		
				側壁(側壁) 02	変形・欠損	B	I		
				側壁(側壁) 02	その他(豆板)	B	I		
6	南風原1号(新村橋) (RC1連ボックスカルバート) (プレキャスト)	南風原線	1991年 (27年)	頂版(主桁) 01	ひびわれ	B	I	II	プレキャストボックスカルバート連結部でモルタルの剥離やうきが確認された。 頂版や側壁では、局所的なひびわれが見られ、部分的に遊離石灰が発生している。 左右側壁に設けられた排水口は、施工時に鉄筋が切断されたものと推定され、露出した鉄筋に断面減少が確認された。 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補修等の対策を検討することが望ましい状態と判断される。 吐口側(橋梁範囲外)の 防護柵で部分的な破断 が確認されたため、 別途対策を検討 する必要がある。
				頂版(主桁) 01	剥離・鉄筋露出	C1	II		
				側壁(側壁) 01	うき	B	I		
				側壁(側壁) 01	漏水・遊離石灰	B	I		
				側壁(側壁) 02	その他(鉄筋切断)	C1	II		
7	南風原3号 (RC2連ボックスカルバート)	南風原線	1993年 (25年)	頂版(主桁) 01	ひびわれ	B	I	II	第1径間では、すべての部材でひびわれが確認され、隔壁(柱部・壁部)が特に顕著である。頂版(主桁)のひびわれには局所的な遊離石灰が発生している。 第2径間も同様に、隔壁(柱部・壁部)を中心にひびわれが確認された。 道路橋の機能には支障が生じていないが、ひびわれが多数見られるため、予防保全の観点から補修等の対策を検討することが望ましい状態と判断される。また、ひびわれの発生原因が不明であることから、 詳細調査の実施 が必要である。吐口側の 防護柵取付金物で部分的な破断 が確認されたため、 別途対策を検討 する必要がある。
				側壁(側壁) 01	ひびわれ	B	I		
				側壁(側壁) 02	剥離・鉄筋露出	C1	II		
				隔壁(柱部・壁部) 01	ひびわれ	C1(S1)	II		
				隔壁(柱部・壁部) 02	ひびわれ	C1(S1)	II		
8	チマイ1号(チマイ橋) (RC床版橋)	チマイ線	1995年 (23年)	側壁 01	漏水・遊離石灰	B	I	I	主桁下面は損傷が見られず、健全な状態である。 A1橋台、A2橋台ともに側壁に上部工からの漏水による遊離石灰が発生しているが、現時点で漏水等は認められない。 主要部材の損傷は局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていないと判断される。 ただし、施工当初から防護柵が設置されていないため、 道路利用者の安全性の確保及び第三者被害防止の観点から防護柵の設置を検討 する必要がある。
				胸壁 02	ひびわれ	B	I		
				側壁 02	漏水・遊離石灰	B	I		
				地覆 01	変形・欠損	B	I		
				地覆 02	ひびわれ	C1	II		

表 6-2 点検結果一覧表 (2)

番号	橋梁名	路線名	供用開始年 (経過年数)	主な損傷		対策区分	部材の 健全性	損傷の進行の 有無(主要部材)	橋の健全性		総合評価
				部材名	損傷の種類				前回(H29)	今回(R4)	
9	チマイ2号 (RC1連ボックスカルバート)	チマイ線	1993年 (30年)	側壁 01	漏水・遊離石灰	B	I	無	I	I	頂版で局所的な剥離や欠損、豆板が確認された。 側壁では、局所的なうき、遊離石灰が確認された。 いずれの損傷も局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていない状態と判断される。 防護柵の支柱基部で腐食が見られるため、維持工事で対応 する必要がある。
				側壁 02	うき	B	I				
				翼壁 02	剥離・鉄筋露出	B	I				
				防護柵 02	腐食	M	II				
				添架物 02	腐食	B	I				
10	チマイ3号 (RC1連ボックスカルバート)	タチハ線	1978年 (45年)	頂版 01	その他(残鉄)	B	I	無	II	I	頂版で局所的な剥離や残鉄が確認された。 側壁では、型枠止め金具部のモルタルが全体的にはく剥離、金具が腐食している。 前回点検時は底版の土砂の堆積により健全度がIIと判定されていたが、橋梁の耐久性には影響しないと判断し、 健全度を前回のIIからIに変更した 。 ただし、底版全体に土砂が堆積しているため、維持工事での対応が望ましい。 また、 前回点検時にIIIと判定された防護柵の損傷箇所は部材交換により改善 されている。
				側壁 01	その他(残鉄)	B	I				
				側壁 02	その他(残鉄)	B	I				
				底版 01	その他(土砂堆積)	M	II				
				舗装 01	路面の凹凸	B	I				
11	サトモ1号 (RC単純T桁橋)	サトモ線	1982年 (41年)	防護柵 01	破断	E2	IV	無 (補修工事が実施されている)	III	I	主桁や下部工は、前回点検時から断面修復等による補修工事が実施されており、損傷がない状態である。 主要部材については、前回の損傷箇所が補修が実施されており、損傷が見られないため、道路橋の機能に支障が生じていないと判断される(橋の健全性を変更III→I)。 ただし、 前回点検で見られた防護柵の支柱部の破断は令和5年度に修繕工事を実施し、損傷がない状態である 。
				防護柵 02	腐食	E2	IV				
12	サトモ2号 (RC1連ボックスカルバート)	サトモ線	1982年 (41年)	頂版 01	剥離・鉄筋露出	B	I	無	I	I	頂版で局所的な剥離や欠損、残鉄が確認された。 前回点検に確認された底版ハンチ部の欠損は水位があり目視確認できなかった。 いずれの損傷も局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていない状態と判断される。 ただし、 施工当初から防護柵が設置されていないため、道路利用者の安全性の確保及び第三者被害防止の観点から防護柵の設置を検討 する必要がある。
				頂版 01	変形・欠損	B	I				
				側壁 01	漏水・遊離石灰	B	I				
				翼壁 02	変形・欠損	B	I				
				舗装 01	路面の凹凸	M	II				
13	勢理客線(1号) (RC床版橋)	勢理客線	1995年 (28年)	主桁 01	その他(残鉄)	B	I	無	I	I	主桁下面は局所的な残鉄が1箇所あるのみで、健全な状態である。 A1橋台の壁面に上部工からの漏水による遊離石灰が発生している。 いずれの損傷も局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていないと判断される。 ただし、 施工当初から防護柵が設置されていないため、道路利用者の安全性の確保及び第三者被害防止の観点から防護柵の設置を検討 する必要がある。
				壁 01	漏水・遊離石灰	B	I				
				壁 02	剥離・鉄筋露出	B	I				
14	勢理客11号線(1号) (RC床版橋)	勢理客11号線	2001年 (22年)	主桁 01	ひびわれ	B	I	無	I	I	主桁下面では局所的なひびわれや残鉄が確認された。 両橋台ともに損傷はなく、健全な状態である。 防護柵の支柱取付部のボルト、ナットが全体的に腐食している。前回点検時よりやや腐食が進行している。 主要部材の損傷は局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていないと判断される。
				主桁 01	その他(残鉄)	B	I				
				防護柵 01	腐食	B	I				
				地覆 01	ひびわれ	B	I				
				地覆 02	その他(植生)	M	II				
15	勢理客12号線(1号) (RC2連ボックスカルバート)	勢理客12号線	1999年 (24年)	頂版 02	ひびわれ	B	I	有 (側壁のうき 範囲が拡大)	II	II	隔壁、側壁でうきやひびわれが確認された。前回点検時からうきの範囲が拡大している。 頂版のひびわれは、前回点検時と変化がなく、進行性がないと判断し、部材の健全度を前回のIIからIに変更した。前回点検時から損傷の進行状況を見ると、劣化原因は塩害と推定される。 前回点検時からうきの範囲が、予防保全の観点から補修等の対策を検討することが望ましい状態と判断される。 吐口側の防護柵で破断が見られるため、維持工事で対応 する必要がある。
				側壁 01	うき	C1	II				
				隔壁 02	ひびわれ	B	I				
				側壁 03	うき	C1	II				
				防護柵 03	破断	M	II				
16	勢理客14号線(1号) (RC1連ボックスカルバート)	勢理客14号線	1995年 (28年)	頂版 01	うき	B	I	無	I	I	頂版で局所的なうき、残鉄が確認された。 底版のハンチ部では、局所的な欠損が確認された。 いずれの損傷も局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていない状態と判断される。 ただし、 施工当初から防護柵が設置されていないため、道路利用者の安全性の確保及び第三者被害防止の観点から防護柵の設置を検討 する必要がある。
				頂版 01	その他(残鉄)	B	I				
				底版 01	その他(土砂堆積)	B	I				
				底版 01	変形・欠損	B	I				
				翼壁 02	ひびわれ	B	I				

表 6-3 点検結果一覧表 (3)

番号	橋梁名	路線名	供用開始年 (経過年数)	主な損傷		対策区分	部材の 健全性	損傷の進行の 有無(主要部材)	橋の健全性		総合評価
				部材名	損傷の種類				前回(H29)	今回(R4)	
17	勢理客15号線(1号) (RC床版橋)	勢理客15号線	1995年 (28年)	主桁 01	その他(残鉄)	B	I	無	I	I	主桁下面では型枠止め金具部のモルタルが部分的にはく離し、露出した金具が腐食している。両橋台の縦壁で局所的な剥離や漏水が確認された。いずれの損傷も局所的かつ軽微であり、道路橋の機能に支障が生じていないと判断される。ただし、施工当初から防護柵が設置されていないため、 道路利用者の安全性の確保及び第三者被害防止の観点から防護柵の設置を検討する必要がある。
				縦壁 01	剥離・鉄筋露出	B	I				
				縦壁 01	漏水・遊離石灰	B	I				
				地覆 01	変形・欠損	B	I				
				伸縮装置 01	変色・劣化	B	I				
18	勢理客14号線(2号) (RC1連ボックスカルバート) (プレキャスト)	勢理客14号線	1995年 (28年)	頂版 01	ひびわれ	C1(S2)	II	有 (頂版、側壁 のひびわれ 幅が拡大)	II	II	頂版から側壁にかけて、全体的に亀甲状のひびわれが多数確認された。前回点検時からひびわれ幅がやや拡大している。ひびわれ幅は最大で0.5mmとやや大きく、ひび割れ部から部分的に遊離石灰が発生している。ひびわれの発生状況から、 アルカリ骨材反応によるひびわれ と推定され、予防保全の観点から補修等の対策を検討することが望ましい状態と判断される。ただし、補修等の必要性の判定を行うにあたっての原因の確定には、 詳細調査の実施 が必要である。
				頂版 01	漏水・遊離石灰	B	I				
				側壁 01	ひびわれ	C1(S2)	II				
				側壁 02	ひびわれ	C1(S2)	II				
				舗装 01	路面の凹凸	M	II				
19	勢理客14号線(3号) (RC1連ボックスカルバート) (プレキャスト)	勢理客14号線	1995年 (28年)	頂版 01	ひびわれ	C1(S2)	II	有 (頂版、側壁 のひびわれ 幅が拡大)	II	II	頂版から側壁にかけて、全体的に亀甲状のひびわれが多数確認された。前回点検時からひびわれ幅がやや拡大している。ひびわれ幅は最大で0.4mmとやや大きく、ひび割れ部から部分的に遊離石灰が発生している。ひびわれの発生状況から、 アルカリ骨材反応によるひびわれ と推定され、予防保全の観点から補修等の対策を検討することが望ましい状態と判断される。ただし、補修等の必要性の判定を行うにあたっての原因の確定には、 詳細調査の実施 が必要である。
				頂版 01	剥離・鉄筋露出	B	I				
				頂版 01	漏水・遊離石灰	B	I				
				側壁 01	ひびわれ	C1(S2)	II				
				側壁 02	ひびわれ	C1(S2)	II				

※対策区分の黄色着色は、C2、S1、S2、E1、E2を示す。

対策区分の判定区分及び部材と橋の健全性の診断の区分を表 6-5 及び表 6-4 に示す。

表 6-5 対策区分の判定区分

判定区分	判定の内容
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。
B	状況に応じて補修を行う必要がある。
C1	予防保全の観点から、速やかに補修等を行う必要がある。
C2	橋梁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。
E1	橋梁構造の安全性の観点から、緊急対応の必要がある。
E2	その他、緊急対応の必要がある。
M	維持工事等で対応する必要がある。
S1	詳細調査の必要がある。
S2	追跡調査の必要がある。

表 6-4 健全性の診断の区分

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か、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。