

# 滋賀県橋梁長寿命化修繕計画

令和4年3月

高度経済成長期の1960-1980年代に建設された多くの道路橋が老朽化していく中、更新時期を迎える近い将来には更新費用が財政を圧迫する懸念があります。

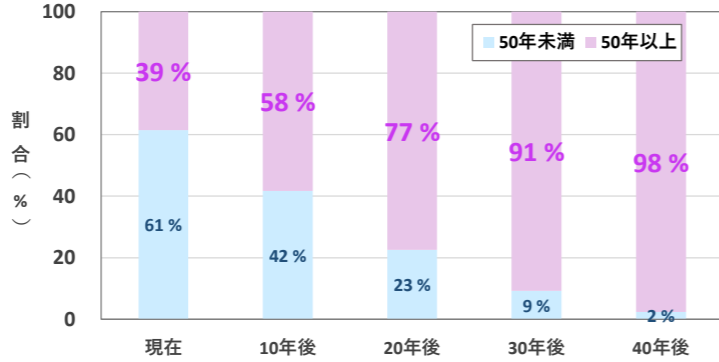
滋賀県においては、建設から50年経過する橋の割合は、20年後には全体の約8割となります。適切な維持管理を行うため、損傷が進んでから修繕を行う事後保全ではなく、損傷が大きくなる前に修繕を実施する予防保全を行い、修繕に必要な費用が集中しないよう、計画的な維持管理を行う必要があります。そこで、滋賀県の管理する3,037橋を対象に「橋梁長寿命化修繕計画（以下「本計画」という。）」を見直しました。

## 1 現状

### < 古い橋の増加 >

現在、滋賀県が管理する橋のうち、建設から50年以上が経った古い橋は半数以下ですが、今後、急速にその数が増えていきます。

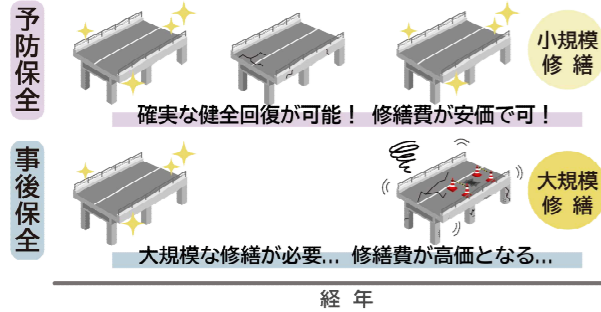
【建設から50年経過する橋の割合】



### < 予防保全での管理 >

古い橋が増える中、定期的に点検を実施し、早めの修繕を行うことで、橋を長持ちさせていきます。

#### 【予防保全・事後保全の違い】



#### 【継続的な維持管理】 (メンテナンスサイクル)

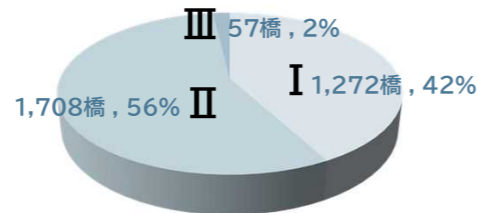


### < 点検の実施 >

滋賀県では5年に1度の間隔で、橋に問題がないか点検をしています。



#### 【橋全体の健全性】



### < 滋賀県の橋の現状 >

滋賀県で管理している橋全体の健全性は、現状として2/3の橋で何らかの損傷が発生していますが、大部分が健全性「Ⅱ」判定ですので、早めの対策を行うことで、橋を長持ちさせることができると考えられます。

健全性区分	橋の状態
I	健全
II	良好（損傷がない状態）
III	予防保全段階 損傷はあるが軽微な状態
IV	早期措置段階 早めの対策が必要
V	緊急措置段階 すぐに対策が必要

## 2 維持管理方針・対策

### < 維持管理方針 >

滋賀県における橋の維持管理は、予防保全段階の管理を基本とし、橋の長寿命化を図ります（橋を長持ちさせます）。

#### 維持管理水準(いつなおすか)

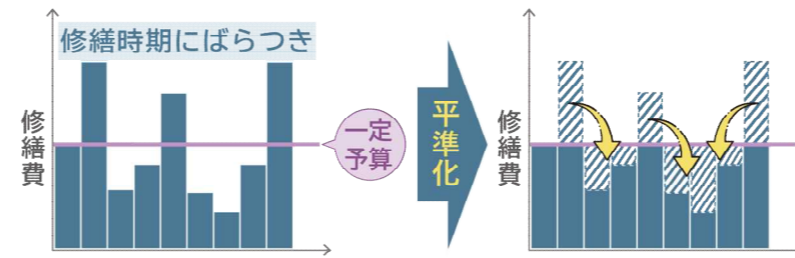
健全性区分「Ⅱ」の段階で橋を直す予防保全型を管理の基本とします。

#### 修繕の優先順位(どの橋からなおすか)

点検結果による「損傷度」と橋梁下の利用状況や交通量などの「重要度」を加味して修繕する順番を決めていきます。

#### 予算の平準化(予算を一定にする)

修繕時期のばらつきや修繕の費用が高くなる場合には、優先順位の高い橋から修繕を実施するなど、修繕時期を調整して、毎年の予算を一定にします。



#### 新しい技術の活用

新しい点検方法や修繕工法を積極的に取り入れて、安全で効率良く橋を管理します。



### < 対策の方法 >

本計画に従って、橋を直すことで長持ちさせます。



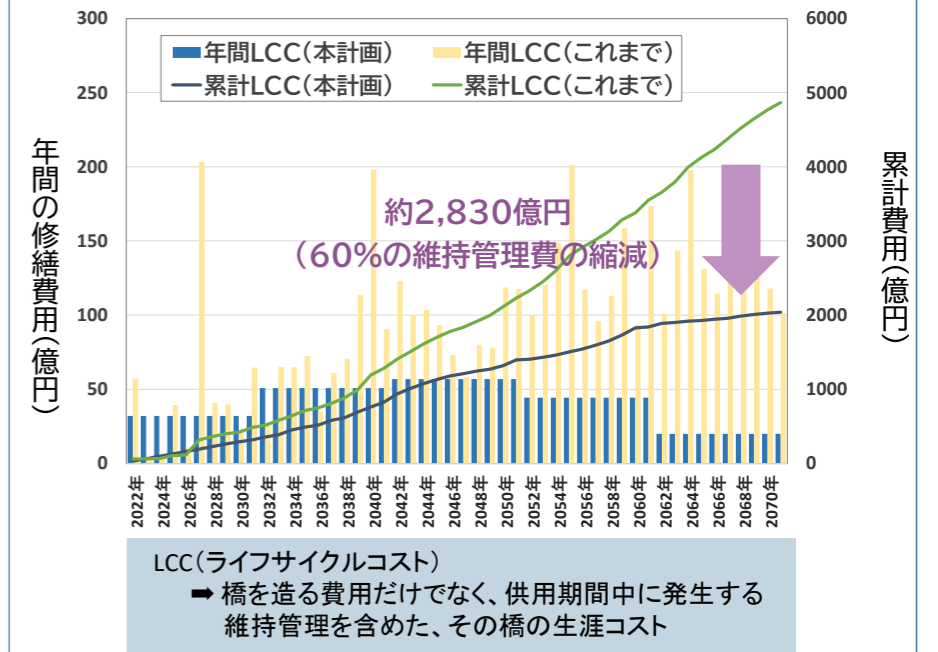
定期的塗り替えることで、橋を長持ちさせます

例：塗装塗り替え／修繕工法紹介

## 3 効果

### < 維持管理費用の縮減 >

本計画に従い橋の管理を実施することで、維持管理費用は今後50年間で約2,830億円下げることができると考えています。



## 4 今後の方針

- ❖ 本計画に基づき、計画的に修繕を実施することで、管理する全ての橋の健全性を回復させていきます。
- ❖ 定期点検の結果と修繕の進捗状況、また経済状況も踏まえながら適切な時期に本計画の見直しを行いながら、継続的に維持管理を実施します。
- ❖ 滋賀県では、今後も道路を利用する県民の皆さんの安心・安全を確保するため、長期的な視点で経済性に優れた維持管理に努めてまいります。

### < 意見聴取した学識経験者 >

長寿命化修繕計画を立案するにあたり、以下の学識経験者の方にご協力を頂きました。貴重なご意見、ご指導を頂きましたこと深謝申し上げます。

▼ご協力いただいた学識経験者  
 立命館大学 理工学部 環境都市工学科 野阪 克義 教授