

パブリックコメント手続の実施について

1 実施概要

(1) 公表する資料

- ・資料 1 - 2 南相馬市橋梁長寿命化修繕計画【改訂版】(素案) について (概要)
- ・資料 1 - 3 南相馬市橋梁長寿命化修繕計画【改訂版】(素案)
- ・資料 1 - 4 橋梁位置図

(2) 意見の提出方法

- ① 意見提出の書式は自由、住所、氏名、電話番号を明記
- ② 提出方法は持参、郵送、FAX 及び電子メール

(3) 意見の提出期限・公表期間

令和 4 年 3 月 1 日 (火) から 3 月 20 日 (日) まで

(4) 公表場所

土木課、市民課、小高区と鹿島区の各市民総合サービス課
各生涯学習センター、市民情報交流センター、市ホームページ

(5) 提出・問合せ先

〒975-8686
南相馬市原町区本町二丁目 27 番地
建設部土木課
TEL 24-5258 FAX 24-6151
電子メール doboku@city.minamisoma.lg.jp

2 今後のスケジュールについて

No.	日程	項目
1	令和 4 年 2 月 9 日	企画調整会議 (パブリックコメント手続前)
2	2 月 17 日	庁議 (パブリックコメント手続前)
3	2 月 21 日	議会への報告 (棚入れ)
4	2 月 24 日～25 日	小高・鹿島・原町区 地域協議会 (報告)
5	3 月 1 日～20 日	パブリックコメント手続
6	4 月	企画調整会議 (パブリックコメント手続後)
7	4 月	庁議 (パブリックコメント手続後)
8	5 月	計画策定・公表

南相馬市橋梁長寿命化修繕計画【改訂版】（素案）について （概要）

1 趣旨

高度経済成長期に建設された高齢化橋梁は、設計基準の改訂、交通量の増大、建設地域の環境条件の変化などに伴い、耐荷力不足、部材の損傷、材料の劣化に対応するため、橋梁の性能の維持管理に要する費用はこれまで以上に増大することが予想され、今後、橋梁の高齢化の進行とともに損傷の顕在化が進むことから、適切な維持管理を行わないと危険な状態の発生等が懸念されます。

このことから、定期的な点検と健全度の診断により損傷が顕在化する前に対策を講じる予防的な修繕を実施し、国が推進する「橋梁長寿命化修繕計画」※¹に基づき、平成27年3月に、「南相馬市 橋梁長寿命化修繕計画（当初）」を策定し、対処療法型の維持管理から予防保全型の維持管理へと転換を図ってきたところです。

計画策定後に、下記に示す社会情勢の変化等により、道路構造物（道路橋梁・トンネル等）に関わる国の制度改正が行われたことを受け、当初計画を見直す必要が生じました。

- 
- 平成24年12月 中央自動車道・笹子トンネル天井版崩落事故発生
 - ・道路構造物の老朽化が社会問題化
 - 平成26年4月 「道路老朽化対策の本格実施に関する提言」
 - ・社会資本整備審議会（道路分科会）建議
 - 平成26年7月 道路法施行規則改正
 - ・定期点検の義務化、点検手法を規定（近接目視、健全度判定区分等）
 - 令和2年4月 個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）創設※²
 - ・地方自治体が補助制度要件を満たした長寿命化修繕計画を策定・公表することで国が道路構造物の老朽化対策を支援
 - 令和3年4月 個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）の改正※³
 - ・長寿命化修繕計画に老朽化対策における基本方針、新技術の活用方針および費用の縮減に関する具体的な方針を定める。

橋梁長寿命化修繕計画の改訂に当たっては、道路法施行規則改正に伴い、近接目視による定期点検により管理する全橋梁561橋のうち、判定Ⅲ「早期に措置を講ずるべき状態」にある65橋を対象に修繕を計画するとともに、道路メンテナンス補助制度に規定される要件※²について、本市における方針及必要な事項について定めるものです。

また、今回の改訂により、橋梁長寿命化修繕計画（当初）の目標でもある橋梁の長寿命化、修繕コストの縮減及び維持管理の平準化をより具体化するとともに、新技術を活用し、限られた財源及び人材の中で、安全、強靱かつ持続可能な道路インフラを維持するため実施可能な修繕計画に改訂します。

※1「橋梁長寿命化修繕計画」：長寿命化修繕計画策定事業費補助制度要綱について

(国道国防第 215 号、国道地環第 43 号 平成 19 年 4 月 2 日 国土交通省道路局長)

※2 個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）：道路メンテナンス事業補助制度要綱

(国道国技第 152 号 令和 2 年 3 月 31 日 国土交通省通知)

※3 個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）の改正：道路メンテナンス事業補助制度要綱（改正）(国道メ企第 30 号 令和 3 年 3 月 30 日 国土交通省通知)

○南相馬市橋梁長寿命化修繕計画（当初）（平成 27 年 3 月策定）

【目的】

- ・長寿命化、ライフサイクルコストの縮減及び維持管理費の平準化を図る。

【手段】

- ・橋梁の機能が大きく低下してからの大規模な修繕、架替えを行う「対症療法型」から損傷が顕在化する前に修繕を行う「予防保全型」への変換
- ・日常パトロールによる予防活動と、5 年毎の定期点検をおこない、橋梁の状態を的確に把握する。
- ・長寿命化計画を策定し、修繕、評価、点検と継続的な維持管理を実施する。

【効果】

- ・予防保全により健全度を維持しながら橋梁の長寿命化が図られる。
- ・「対症療法型」から「予防保全型」の修繕により、維持管理コストの縮減が図られる。
- ・長寿命化計画により事業の平準化が図られる。
- ・道路交通網の安全・安心、強靱な道路インフラが確保される。



○南相馬市橋梁長寿命化修繕計画（改訂）（令和 4 年）

【目的】

- ・長寿命化、ライフサイクルコストの縮減及び維持管理費の平準化を図る。
- ・将来にわたり持続的かつ効率的な維持管理を行う。

【手段】

- ・橋梁トリアージ（重要度に応じたグループ分け）を行い、優先順位や措置内容を決定する。
- ・橋梁の健全度や劣化状況を的確に把握し、早期対応するため、点検・診断体制を強化する。
- ・限られた財源・人材で膨大な橋梁を維持管理していくため、福島ロボットテストフィールドの有効利用や、橋梁維持管理業務のDX化など、新技術活用の推進を図る。

【効果】

- ・予防保全により健全度を維持しながら橋梁の長寿命化が図られる。
- ・橋梁トリアージによるメリハリのある維持管理を行い、コストの縮減が図られる。
- ・点検・診断体制を強化し、早期措置によりコストの縮減が図られる。
- ・長寿命化計画の改訂により事業の平準化をより具体化し、持続的かつ効率的な維持管理が図られる。
- ・新技術活用により、限られた財源・人材で持続的かつ効率的な維持管理が図られる。
- ・道路交通網の安全・安心かつ強靱な道路インフラが確保される。

※今回の改訂に伴い追加された考え方については赤色文字にて表示。

2 計画の概要

(1) 計画の位置づけ

南相馬市復興総合計画（後期基本計画）

政策の柱 4 都市基盤・環境・防災

(2) 橋梁長寿命化修繕計画（当初）の課題

計画（当初）では、損傷が顕著化する前に「予防保全型修繕」対策を計画的に行い、修繕に対する要求性能は建設当時の性能まで回復することを基本方針としていました。しかし、計画実施から約7年間の状況を検証した結果、以下のような課題があるのが分かりました。

- ① 橋梁をとりまく環境の変化（東日本大震災の余波）
 - ・土地利用の変化
 - ・修繕コストの増加
- ② 近接目視点検の原則化（点検制度の向上と費用増加のジレンマ）
 - ・道路法施行規則の改正
 - ・近接目視による損傷の顕著化
 - ・点検費用の増加
- ③ 橋梁維持管理に携わる技術者不足（技術者不足の慢性化）
 - ・人材不足、専門性の向上
- ④ 国の道路メンテナンス事業補助制度創設への対応
 - ・橋梁長寿命化修繕計画（当初）の見直し後の公表

(3) 計画見直しの基本方針

課題を解決し、橋梁長寿命化修繕を計画的に実施するため、3つの基本方針を設定します。

【基本方針 1】

メリハリのある効果的な維持管理計画の推進（橋梁トリアージ）

- ・橋梁の重要度に応じてグループ分けを行い、措置の内容や優先順位を決定します。
- ・重要インフラを跨ぐ橋梁、交通量、防災上重要路線、生活道路等を考慮してフローチャートに基づきグループ分けを行います。
- ・重要度が高いと判断された橋梁は、予防保全型修繕を行います。
- ・重要度が低いと判断された橋梁は、当面、点検の実施と部分的な簡易補修による延命処置を行い、将来的には更新を検討します。
- ・極端に交通量が少なく、概ね1 km以内に迂回路がある橋梁は、統廃合の検討を行います。

【基本方針 2】

点検・診断体制の強化（スキルアップ）

- ・橋梁の健全度や劣化状況を的確に把握し、早期措置を要する損傷へ

の対応や維持管理費の平準化を図るため、点検・診断体制の強化を図ります。

- ・土木系技術職員の点検・診断に必要なスキル向上を図ります。

【基本方針 3】

新技術活用の推進（D X化）

- ・点検・修繕に係る新技術やインフラD X化を積極的に導入します。
- ・橋梁点検業務において、特記仕様書に新技術の提案を明記し、新技術の活用促進を図ります。
- ・橋梁点検のむ効率化を図るため、「3 Dモデルを用いたデジタル点検」、「近接目視点検」との比較を実施します。
- ・橋梁維持管理を持続的かつ効率的にマネジメントしていくために、橋梁データベースの構築を検討します。

（４）当初計画と改訂後の比較

今回の計画（改定）では、持続的かつ効果的な維持管理を推進するために、優先度の考え方や維持管理の水準を整理するとともに、維持管理コストは修繕費用だけでなく定期点検費用も含めて検討しました。

項目	当 初	改訂後
対象橋梁数	6 0 6 橋	5 6 1 橋（復興事業等の統廃合により減少）
年次計画策定橋梁数	2 3 0 橋（重要橋梁全て、1 4. 5 m未満の利用頻度や損傷度合いの高い橋梁を選定）	6 5 橋（橋梁点検の判定結果により決定）
計画期間	5 0 年	1 5 年
優先順位設定	橋梁の評価値を用いて設定	橋梁トリアージ後、橋梁の評価値を用いて設定
事業費	1 億円（上限）／年	3 億円（上限）／年

* 重要橋梁：橋長 1 4. 5 m以上の橋梁

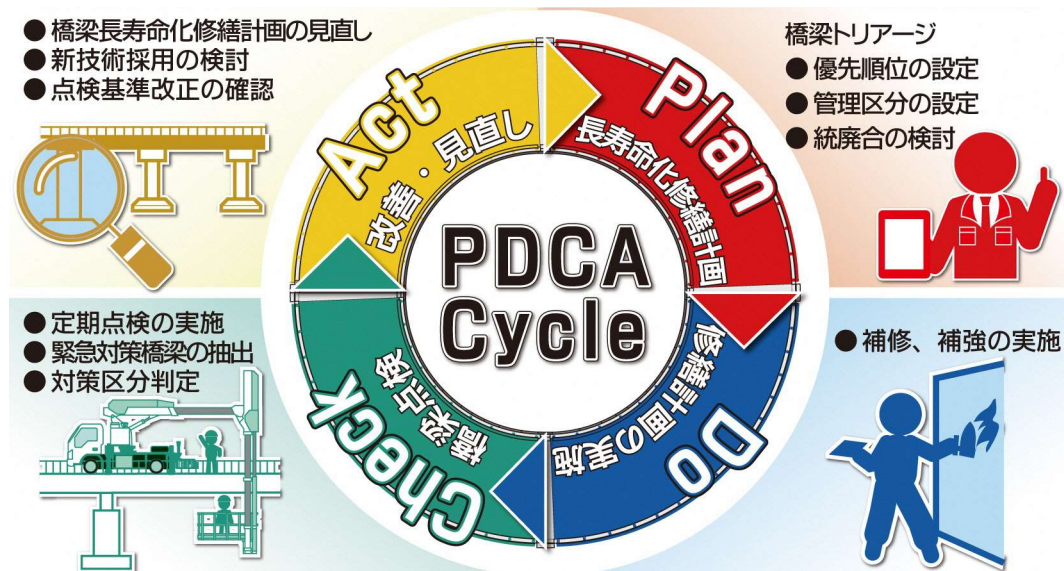
3 パブリックコメント手続にて公表する資料

- ・資料 1 南相馬市橋梁長寿命化修繕計画【改訂版】（素案）について（概要）
- ・資料 2 南相馬市橋梁長寿命化修繕計画【改訂版】（素案）
- ・資料 4 橋梁位置図

4 今後のスケジュール

No.	日程	項目
1	令和4年2月 9日	企画調整会議（パブリックコメント手続前）
2	2月17日	庁議（パブリックコメント手続前）
3	2月21日	議会への報告（棚入れ）
4	2月24日～25日	小高・鹿島・原町区 地域協議会（報告）
5	3月 1日～20日	パブリックコメント手続き
6	4月	企画調整会議（パブリックコメント手続後）
7	4月	庁議（パブリックコメント手続後）
8	5月	計画策定・公表

南相馬市 橋梁長寿命化修繕計画 (改訂版) (素案)



平成27年3月 (策定)

令和 4年 月 (改訂)

目次

§ 1 「南相馬市 橋梁長寿命化修繕計画（改訂版）」の概要.....	1
1-1 趣旨	1
1-2 当初計画と改訂後の比較.....	3
§ 2 相馬市橋梁長寿命化修繕計画見直しの背景と目的.....	4
2-1 社会情勢の変化	4
2-2 南相馬市における橋梁の現状.....	5
2-3 橋梁長寿命化計画見直しの目的.....	6
2-4 橋梁長寿命化計画の対象橋梁数.....	6
2-5 SDGs との関連性	7
§ 3 橋梁長寿命化修繕計画の課題.....	8
§ 4 橋梁長寿命化修繕計画の見直しの基本方針	11
§ 5 橋梁長寿命化修繕計画（改訂）の策定.....	12
5-1 計画フローチャート	12
5-2 橋梁長寿命化修繕計画（改訂）の概要	13
5-3 橋梁トリアージ	14
5-4 事業計画実施順位	16
5-5 年次計画一覧表	17
5-6 維持管理コストの比較.....	18
§ 6 点検・診断体制の強化の具体的な取り組み	19
6-1 点検体制の強化.....	19
6-2 診断体制の強化（人材育成の取り組み）	20
§ 7 新技術活用の推進の具体的な取り組み.....	21
7-1 福島ロボットテストフィールド（RTF）の有効活用.....	21
7-2 橋梁点検業務における新技術の導入	22
7-3 橋梁維持管理業務の DX 化	23

§ 1 「南相馬市 橋梁長寿命化修繕計画（改訂版）」の概要

1-1 趣旨

高度経済成長期に建設された高齢化橋梁は、設計基準の改訂、交通量の増大、建設地域の環境条件の変化などに伴い、耐荷力不足、部材の損傷、材料の劣化に対応するため、橋梁の性能の維持管理に要する費用はこれまで以上に増大することが予想され、今後、橋梁の高齢化の進行とともに損傷の顕在化が進むことから、適切な維持管理を行わないと危険な状態の発生等が懸念されます。

このことから、定期的な点検と健全度の診断により損傷が顕在化する前に対策を講じる予防的な修繕を実施し、国が推進する「橋梁長寿命化修繕計画」※¹に基づき、平成27年3月に、「南相馬市 橋梁長寿命化修繕計画（当初）」を策定し、対処療法型の維持管理から予防保全型の維持管理へと転換を図ってきたところです。

計画策定後に、下記に示す社会情勢の変化等により、道路構造物（道路橋梁・トンネル等）に関わる国の制度改正が行われたことを受け、当初計画を見直す必要が生じました。

- 
- 平成24年12月 中央自動車道・笹子トンネル天井版崩落事故発生
 - ・道路構造物の老朽化が社会問題化
 - 平成26年4月 「道路老朽化対策の本格実施に関する提言」
 - ・社会資本整備審議会（道路分科会）建議
 - 平成26年7月 道路法施行規則改正
 - ・定期点検の義務化、点検手法を規定（近接目視、健全度判定区分等）
 - 令和 2年4月 個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）創設※²
 - ・地方自治体が補助制度要件を満たした長寿命化修繕計画を策定・公表することで国が道路構造物の老朽化対策を支援
 - 令和 3年4月 個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）の改正※³
 - ・長寿命化修繕計画に老朽化対策における基本方針、新技術の活用方針および費用の縮減に関する具体的な方針を定める。

橋梁長寿命化修繕計画の改訂に当たっては、道路法施行規則改正に伴い、近接目視による定期点検により管理する全橋梁561橋のうち、判定Ⅲ「早期に措置を講ずるべき状態」にある65橋を対象に修繕を計画するとともに、道路メンテナンス補助制度に規定される要件※²について、本市における方針及び必要な事項について定めるものです。

また、今回の改訂により、橋梁長寿命化修繕計画（当初）の目標でもある橋梁の長寿命化、修繕コストの縮減及び維持管理の平準化をより具体化するとともに、新技術を活用し、限られた財源及び人材の中で、安全、強靱かつ持続可能な道路インフラを維持するため実施可能な修繕計画に改訂します。

※1「橋梁長寿命化修繕計画」：長寿命化修繕計画策定事業費補助制度要綱について

（国道国防第215号，国道地環第43号 平成19年4月2日 国土交通省道路局長）

※2個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）：道路メンテナンス事業補助制度要綱

（国道国技第152号 令和2年3月31日 国土交通省通知）

※3個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）の改正：道路メンテナンス事業補助制度要綱（改正）（国道メ企第30号 令和3年3月30日 国土交通省通知）

○南相馬市橋梁長寿命化修繕計画（当初）（平成27年3月策定）

【目的】

- ・長寿命化、ライフサイクルコストの縮減及び維持管理費の平準化を図る。

【手段】

- ・橋梁の機能が大きく低下してからの大規模な修繕、架替えを行う「対症療法型」から損傷が顕在化する前に修繕を行う「予防保全型」への変換
- ・日常パトロールによる予防活動と、5年毎の定期点検をおこない、橋梁の状態を的確に把握する。
- ・長寿命化計画を策定し、修繕、評価、点検と継続的な維持管理を実施する。

【効果】

- ・予防保全により健全度を維持しながら橋梁の長寿命化が図られる。
- ・「対症療法型」から「予防保全型」の修繕により、維持管理コストの縮減が図られる。
- ・長寿命化計画により事業の平準化が図られる。
- ・道路交通網の安全・安心、強靱な道路インフラが確保される。



○南相馬市橋梁長寿命化修繕計画（改訂）（令和4年）

【目的】

- ・長寿命化、ライフサイクルコストの縮減及び維持管理費の平準化を図る。
- ・将来にわたり持続的かつ効率的な維持管理を行う。

【手段】

- ・橋梁トリアージ（重要度に応じたグループ分け）を行い、優先順位や措置内容を決定する。
- ・橋梁の健全度や劣化状況を的確に把握し、早期対応するため、点検・診断体制を強化する。
- ・限られた財源・人材で膨大な橋梁を維持管理していくため、福島ロボットテストフィールドの有効利用や、橋梁維持管理業務のDX化など、新技術活用の推進を図る。

【効果】

- ・予防保全により健全度を維持しながら橋梁の長寿命化が図られる。
- ・橋梁トリアージによるメリハリのある維持管理を行い、コストの縮減が図られる。
- ・点検・診断体制を強化し、早期措置によりコストの縮減が図られる。
- ・長寿命化計画の改訂により事業の平準化をより具体化し、持続的かつ効率的な維持管理が図られる。
- ・新技術活用により、限られた財源・人材で持続的かつ効率的な維持管理が図られる。
- ・道路交通網の安全・安心かつ強靱な道路インフラが確保される。

※今回の改訂に伴い追加された考え方については赤色文字にて表示。

1-2 当初計画と改訂後の比較

橋梁長寿命化修繕計画（改訂）では、持続的かつ効果的な維持管理を推進するために、優先度の考え方や維持管理の水準を整理するとともに、維持管理コストは修繕費用だけでなく定期点検費用も含めて検討を行いました。

橋梁長寿命化修繕計画（当初）

- ・計画期間：50 年
- ・予算：1 億円／年
- ・対象橋梁数：230 橋／606 橋
- ・対象橋梁（選定理由）：橋長 14.5m以上：人道橋を除く全橋を選定
橋長 14.5m 未満：利用頻度や損傷度合いより選定
- ・修繕の考え方：全橋予防保全型修繕※4

橋梁長寿命化修繕計画（改訂）

- ・計画期間：15 年（対象橋梁数、財政的制約、人的資源を考慮）
- ・予算：3 億円（上限）／年（点検費 0.5 億円＋設計委託・工事費 2.5 億円）
- ・対象橋梁数：65 橋／561 橋
- ・対象橋梁：5 年以内の補修が目安となる判定区分Ⅲの橋梁
- ・修繕の考え方：予防保全型修繕※4 と簡易補修※5 で分類

※4 予防保全型修繕：損傷が進行し深刻化する前に補修を行うこと。本計画では、橋面防水の設置、伸縮装置の交換等、損傷原因の除去を含みます。

※5 簡易補修：判定区分Ⅲの損傷のみ補修を行います。損傷原因の除去は行いません。設計委託を実施せず、発注者主導で修繕工事の見積もりを施工業者へ依頼し、修繕を実施します。

§2 南相馬市橋梁長寿命化修繕計画見直しの背景と目的

2-1 社会情勢の変化

南相馬市では、平成19年度に国が長寿命化計画策定事業の創設に伴い、管理する橋梁の健全度を把握するための橋梁点検（任意点検）を実施し、平成27年3月には管理する606橋のうち230橋を対象に長寿命化計画を策定して以来、対処療法型の維持管理から予防保全型の維持管理へと転換を図ってきたところです。（図1-1 参照）

以下に橋梁長寿命化修繕計画の見直しに関係する主要な社会情勢の変化について記載します。

- 平成24年12月の中央自動車道・笹子トンネル天井板崩落事故を受けて道路法施行規則が改正（平成26年7月施行）され、橋梁、トンネル等は5年に1回の近接目視による点検（以下、定期点検という）が義務化されました。
- 令和2年度から従来の社会資本整備総合交付金に代わり、個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）が創設されました。この制度は地方公共団体が個別補助制度における要件を満たした長寿命化修繕計画（個別施設計画）を策定・公表することで、国が地方公共団体の計画的・効率的な老朽化対策を支援するものです。
- 急速に進展する道路施設の老朽化に対し、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策」及びインフラメンテナンス等をより効率的に進めるための「インフラDX化」を重点的かつ集中的に実施するため、令和2年12月に「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和3～7年度）」が閣議決定されました。

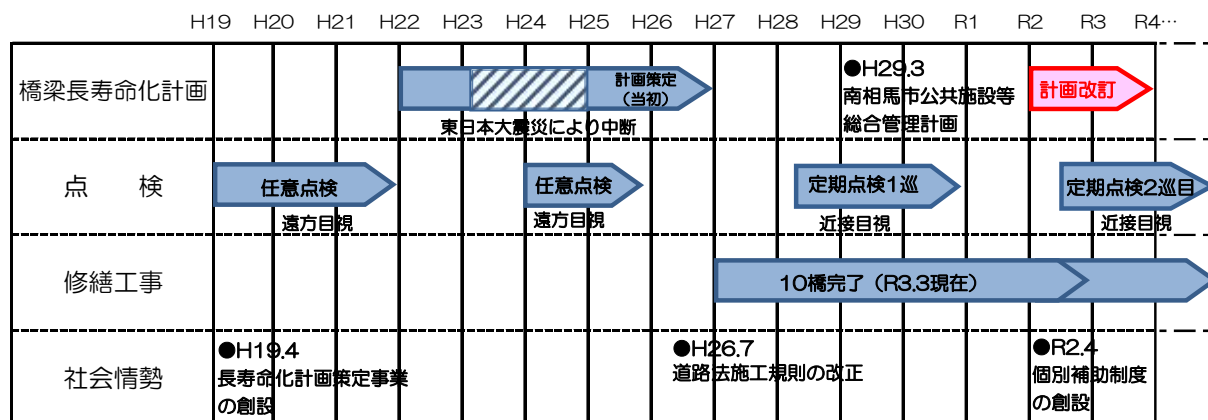


図1-1 南相馬市のこれまでの取組み

【上位計画である南相馬市公共施設等総合管理計画との関連性】

南相馬市公共施設等総合管理計画は、南相馬市の公共施設等の全体の状況を把握し、全市的・長期的な視点を持って、公の施設等の見直し・配置の最適化と効率的な施設の保安全管理を進めることで、財政負担の軽減と平準化をはかり、持続可能な南相馬市の実現を目的として各施設の基本的な方針を計画したものです。本計画はその対象施設の中の「橋りょう」の基本方針に基づき実施します。

2-2 南相馬市における橋梁の現状

■南相馬市にて管理する橋梁は561橋（令和3年3月現在）あり、管理橋梁の多くは1954年～1973年頃の高度経済成長期に集中的に整備されました。近い将来、これらは架設後50年を迎え、劣化や損傷が急激に増加することが懸念されています。（図1-2、図1-4参照）

■定期点検1巡目では、早期に措置を講ずるべき状態の判定区分Ⅲの橋梁が81橋ありました（図1-3参照）。現在、判定Ⅲのうち修繕・更新等に着手した橋梁は16橋（令和3年3月現在）であり、対策に遅れが生じています。

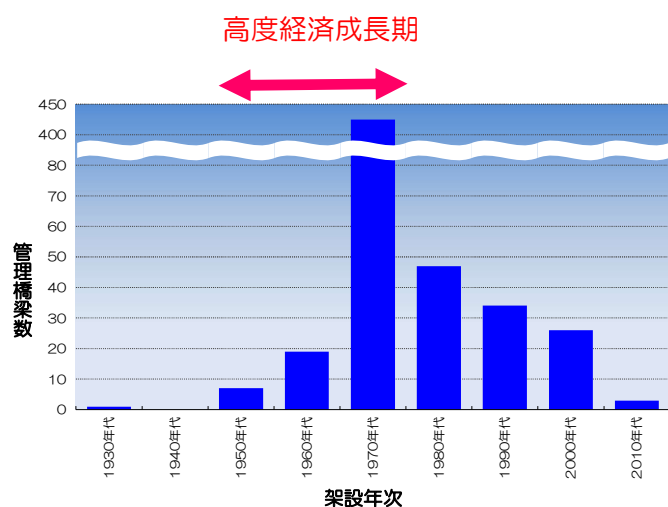


図1-2 南相馬市の橋梁架設年の分布

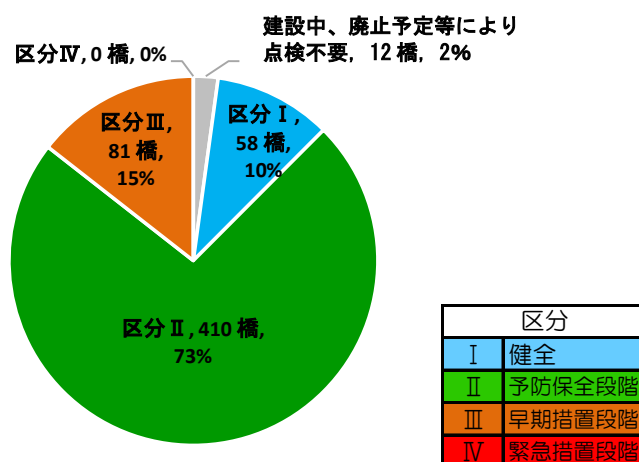


図1-3 定期点検1巡目の判定結果

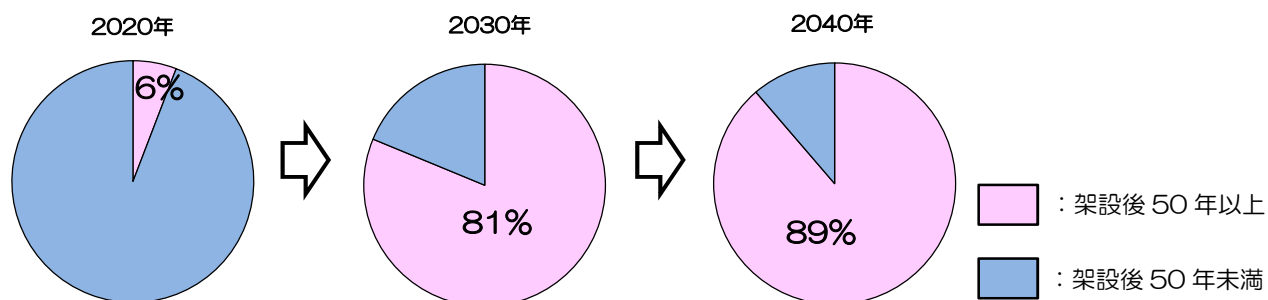


図1-4 架設後50年以上の橋梁割合の推移

【橋梁にも寿命があります】

橋梁の寿命は50年から100年程度と言われており、国土交通省では道路構造物の老朽化を示す際の指標として、「架設後50年以上の橋梁割合」を利用しています。H29道路橋示方書では設計供用期間を100年としており、近年建設された橋梁の寿命は100年程度と考えられます。

2-3 橋梁長寿命化計画（当初）見直しの目的

南相馬市では平成27年3月に橋梁長寿命化修繕計画（当初）を策定し、道路ネットワークの安全性・信頼性を確保すべく、橋梁の維持管理を行ってきました。計画に基づき修繕をしていく中で、土地利用の変化、修繕コストの増加、技術者不足といった社会情勢の変化や、道路法施行規則の改正による定期点検手法の変更などの維持管理の施策にも大きな変更がありました。また、令和2年度から個別補助制度（道路メンテナンス事業補助制度）が創設され、これに対応するためには、新たな点検結果を得た場合は計画の見直しを行うとともに、「老朽化対策における基本方針、新技術等の活用方針、費用の縮減に関する具体的な方針（集約化・撤去等を含めた検討）」を検討し、定める必要があります。

このような状況を踏まえ、将来にわたって持続的かつ効率的な維持管理を行うことを目的に橋梁長寿命化修繕計画（当初）の見直しを行います。

2-4 橋梁長寿命化計画（改訂）の対象橋梁数

橋梁長寿命化修繕計画（改訂）では、復興事業等による統廃合により、現在管理している全橋梁 561 橋のうち、平成 28 年から平成 30 年に実施した定期点検の結果において、「早期に措置を講ずるべき状態」の判定Ⅲと診断され、令和 3 年度時点で未修繕の 65 橋を対象とします。これは、予算的な制約、技術者不足により橋梁の修繕が遅れている中で、判定区分Ⅲの橋梁が判定区分Ⅳへ移行する前に修繕することを最優先に考えたためです。

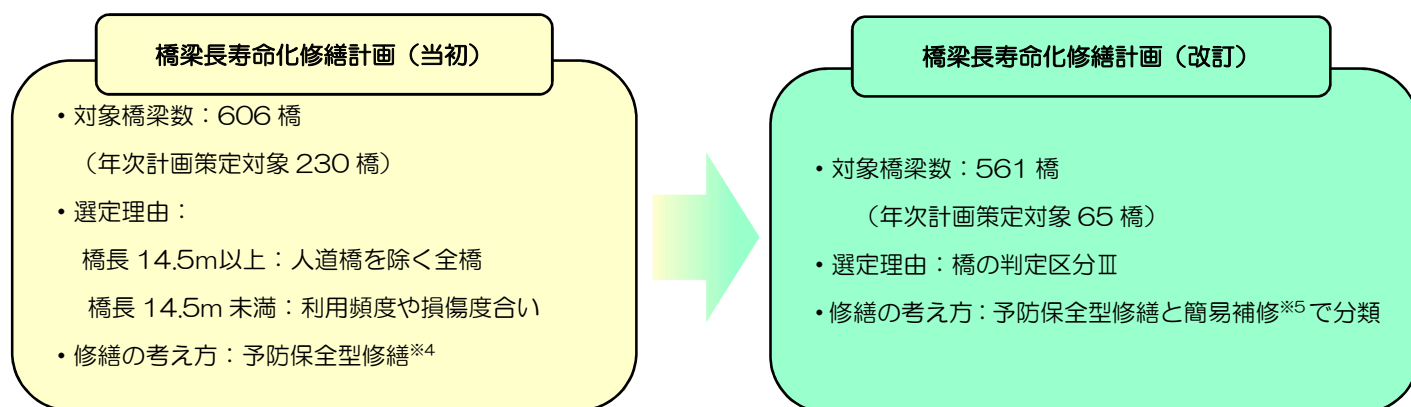


図 1-5 橋梁長寿命化修繕計画（当初）・（改訂）の概要

※4 予防保全型修繕：損傷が進行し深刻化する前に補修を行うこと。本計画では、橋面防水の設置、伸縮装置の交換等、損傷原因の除去を含みます。

※5 簡易補修：判定区分Ⅲの損傷のみ補修を行います。損傷原因の除去は行いません。設計委託を実施せず、発注者主導で修繕工事の見積りを施工業者へ依頼し、修繕を実施します。

【対象外橋梁(判定区分Ⅱ)は定期点検時に修繕の要否を判断します】

橋梁長寿命化修繕計画（改訂）対象橋梁外（判定区分Ⅱ）の橋梁は、定期点検実施後に後述のトリアージを行います。それによりグループ ABC に該当し、かつ、橋長が 14.5m 以上の場合は、経済性の観点から修繕の要否を判断します。

2-5 SDGs との関連性

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない（leave no one behind）」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標です。2015 年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で掲げられました。2030 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。SDGs は世界各国で政府、自治体や企業、一般市民に至るまで取り組みが進んでいます。

南相馬市では、「南相馬市復興総合計画基本構想」を実現するために 4 つの基本目標、6 つのまちづくりの基本指針を掲げ、後期基本計画の政策目標を定め、取組を進めています。

橋梁長寿命化修繕計画（改訂）の策定においても、SDGs の要素を最大限に反映します。



図 1-6 SDGs の目標（出典：外務省 HP 持続可能な開発目標（SDGs）と日本の取組）

【橋梁長寿命化修繕計画と関係が深い SDGs】



3 すべての人に健康と福祉を

高齢者、障がい者など移動手段が限られている人を含めすべての人が安全に通行できるインフラを維持します。



9 産業と技術革新の基盤をつくろう

強靱なインフラを整備し、包括的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図ります。



11 住み続けられるまちづくりを

都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能な整備をします。



12 つくる責任つかう責任

高度経済成長期につくられたインフラは将来に向けた適切な維持管理を行います。

§3 橋梁長寿命化修繕計画の課題

橋梁長寿命化修繕計画（当初）では、損傷が顕在化する前に「予防保全型修繕」対策を計画的に行い、修繕に対する要求性能は建設当時の性能まで回復することを基本方針としていました。しかし、計画実施から約 7 年間の状況を検証した結果、以下のような課題があるのが分かりました。

課題① 橋梁をとりまく環境の変化（東日本大震災の余波）

■土地利用の変化

東日本大震災から 10 年が経過した現在、津波被害を受けた沿岸部は災害危険区域指定により居住が制限され、福島第一原子力発電所の事故により避難指示区域となった地域は避難指示が解除され居住人口が震災以前の約 3 割にとどまっています。このように土地利用状況や居住分布が当初計画時から変化しており、橋梁の重要度に係る指標の見直しが必要となりました。

■修繕コストの増加

東日本大震災以降、人件費・材料単価の高騰、工事における現場管理や安全対策に係る経費の増加等により、1 橋の修繕に要する費用が増加しました。このため当初計画と実績の事業費に乖離が生じており、事業費の見直しが必要となりました。



写真 2-1 真野右田海老地区



写真 2-2 原町東地区

課題② 近接目視点検の原則化（点検精度の向上と費用増加のジレンマ）

■道路法施行規則の改正

道路法施行規則の改正（平成 26 年 7 月施行）に伴い、全橋梁について原則として 5 年に 1 回の近接目視点検が義務化になりました。

■近接目視による損傷の顕在化

平成 30 年に、更新・廃橋予定、更新中の橋梁を除く全 549 橋の定期点検 1 巡目が終わり、早期の措置を講ずる必要がある判定Ⅲの橋梁が 81 橋ありました。判定区分Ⅲの橋梁の中には、橋梁長寿命化修繕計画（当初）において年次計画未策定の橋梁もあり見直しが必要となりました。

■点検費用の増加

近接目視点検は改正前の遠方目視点検に比べて時間と費用を要し、点検費用が大きく増加しました。



遠方より全体的な状況を把握するため損傷を見落としやすい



近接することで損傷の見落としを防ぎ、たたき試験により目視出来ない損傷を把握する

写真 2-3 遠方目視点検のイメージ

写真 2-4 近接目視点検のイメージ

課題③ 橋梁維持管理に携わる技術者不足（技術者不足の慢性化）

■人材不足

官民ともに土木系技術職員や橋梁維持管理の専門知識を有する職員が慢性的に不足しており、橋梁維持管理の専門知識を有する技術者の高齢化や点検を行う技術者不足が生じています。

■専門性の向上

橋梁維持管理の分野では、人材不足等に対応すべく新技術の活用や維持管理 DX 化の推進など、効率化が求められています。このため、従来以上に専門的知識が求められています。

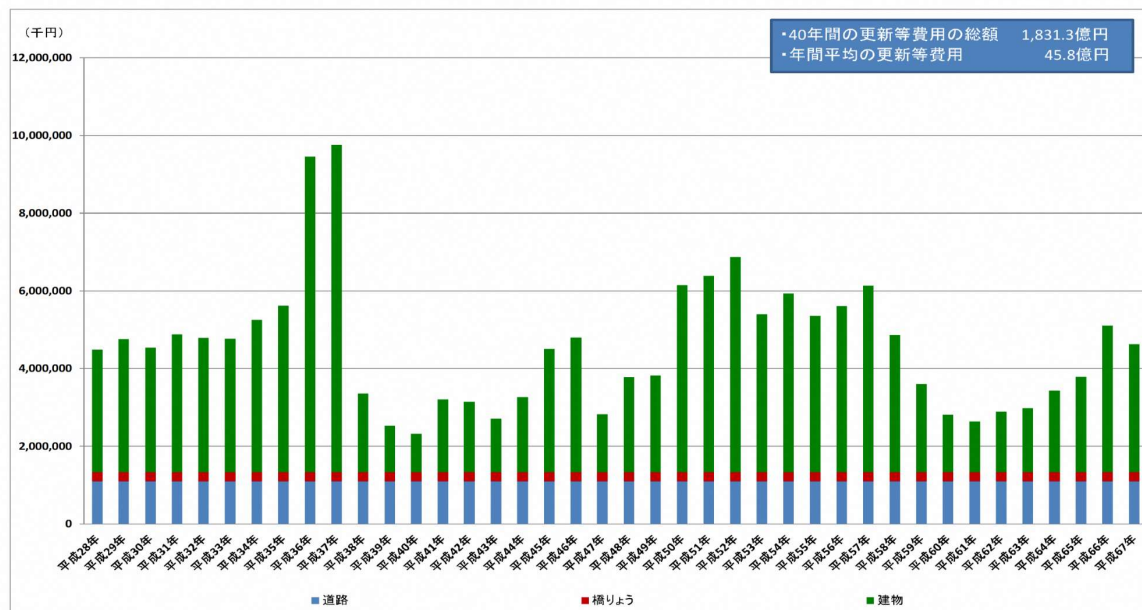


表 2-1 公共施設等の将来の更新等費用
(南相馬市公共施設等総合管理計画より)

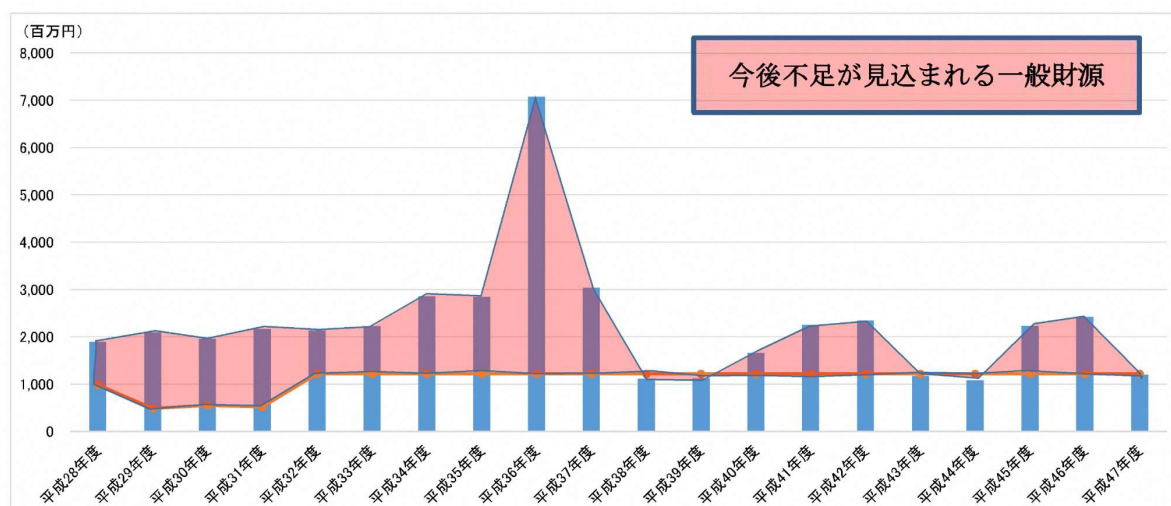


表 2-2 不足する一般財源
(南相馬市公共施設等総合管理計画より)

【より効率的・効果的な維持管理計画が求められています】

南相馬市の令和3年度当初予算は約453億円、そのうち土木関係予算は約6%の約27億円で、道路、橋梁、公園、公営住宅などの整備・管理に使われています。

平成29年3月に策定した「南相馬市公共施設等総合管理計画」では、本市が保有する公共施設等の更新・維持補修等の費用は、今後20年間で更新に必要な一般財源が約228.4億円不足が見込まれています。

日常生活や経済活動を維持していくためには、すべての予算を橋梁の維持だけに使うことはできません。今後、予算の増加が見込めない状況では、どの橋を優先的に修繕・更新するのか、選択していかなければなりません。

§ 4 橋梁長寿命化修繕計画の見直しの基本方針

前述の課題を解決し橋梁長寿命化修繕を計画的に実施するため、3つの基本方針を設定します。

基本方針①：メリハリのある効果的な維持管理計画の推進（橋梁トリアージ）

- 限られた資源（予算・人材）で効果的な維持管理を推進するため、橋梁の重要度に応じてグループ分けを行い、措置の内容や優先順位を決定します。
- 重要インフラを跨ぐ橋梁、交通量、防災上重要路線、生活道路等を考慮してフローチャートに基づきグループ分けを行います。
- 重要度が高いと判断された橋梁は、予防保全型修繕を行います。
- 重要度が低いと判断された橋梁は、当面、点検の実施と部分的な簡易補修による延命処置を行い、将来的には更新を検討します。
- 極端に交通量が少なく、概ね 1km 以内に迂回路がある橋梁は、統廃合の検討を行います。

基本方針②：点検・診断体制の強化（スキルアップ）

- 橋梁の健全度や劣化状況を的確に把握し、早期措置を要する損傷への対応や維持管理費の平準化を図るため、点検・診断体制の強化を図ります。
- 上記に対応するため、土木系技術職員の点検・診断に必要なスキル向上を図ります。

基本方針③：新技術活用の推進（DX 化）

- 限られた資源（予算・人材）で、数多くの橋梁を持続的かつ効率的に維持管理（点検・設計・施工）していくために、点検・修繕に係る新技術やインフラ DX 化※を積極的に導入します。
- 橋梁点検業務において特記仕様書に新技術の提案を明記し、新技術の活用促進を図ります（ロボットカメラの適用等）。
- 橋梁点検の効率化を図るため、「3D モデルを用いたデジタル点検」「近接目視点検」との比較を実施します（民間企業との協定、ドローンによる 3D 化、AI による損傷の検出等）。
- 橋梁維持管理を持続的かつ効率的にマネジメントしていくために、橋梁データベースの構築を検討します。

※インフラ DX 化：進化したデジタル技術を浸透させ、インフラ分野をより良いものへと変革すること。

【必要な橋梁を健全な状態で将来世代へ引き継ぐ必要があります】

道路や橋梁は、私たちの日常生活や経済活動を支えていく上で、必要不可欠な社会インフラ施設です。しかし、高度成長期以降、都市の拡大を背景に整備された膨大な社会インフラは、人口減少や高齢化が進行するこれからの社会においては過剰となり、それらは急速に老朽化が進みました。我々は、限りある資源を適正かつ効果的にマネジメントし、適正な量・質の橋を将来世代へ引き継ぐ必要があります。

§5 橋梁長寿命化修繕計画（改訂）の策定

5-1 計画フローチャート

前述の現状と課題を踏まえ、南相馬市では以下のフローチャートのように長寿命化修繕計画（改訂）の策定を行います。

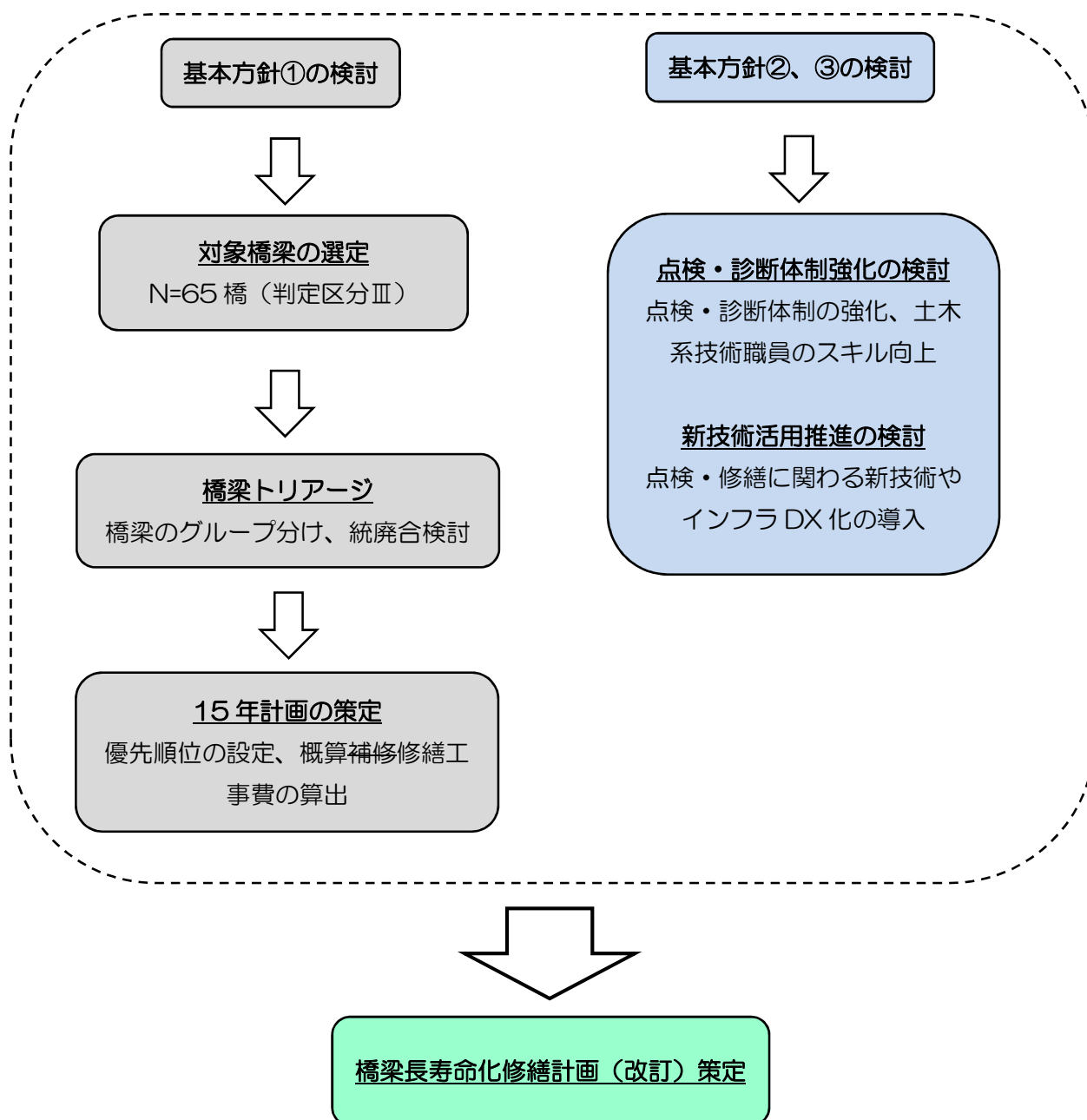


図 4-1 長寿命化修繕計画（改訂）策定フローチャート

5-2 橋梁長寿命化修繕計画（改訂）の概要

今回の長寿命化修繕計画（改訂）では、持続的かつ効果的な維持管理を推進するために、優先度の考え方や維持管理の水準を整理します。また、維持管理コストは修繕費用だけでなく定期点検費用も含めて検討します。

年間あたりの事業費は、定期点検に係るコスト、修繕コストの増加、判定Ⅲと診断された橋梁数等から3億円（上限）／年とします。また、計画期間は対象橋梁数や財政的制約、人的資源等を総合的に勘案し15年間とします。

本計画は、定期点検（1巡目）において、判定Ⅲに診断された橋梁を優先的に実施することを基本としますが、5年毎に実施する定期点検の結果を踏まえ必要に応じて優先順位を検証します。将来的には予防的保全への転換を目指します。

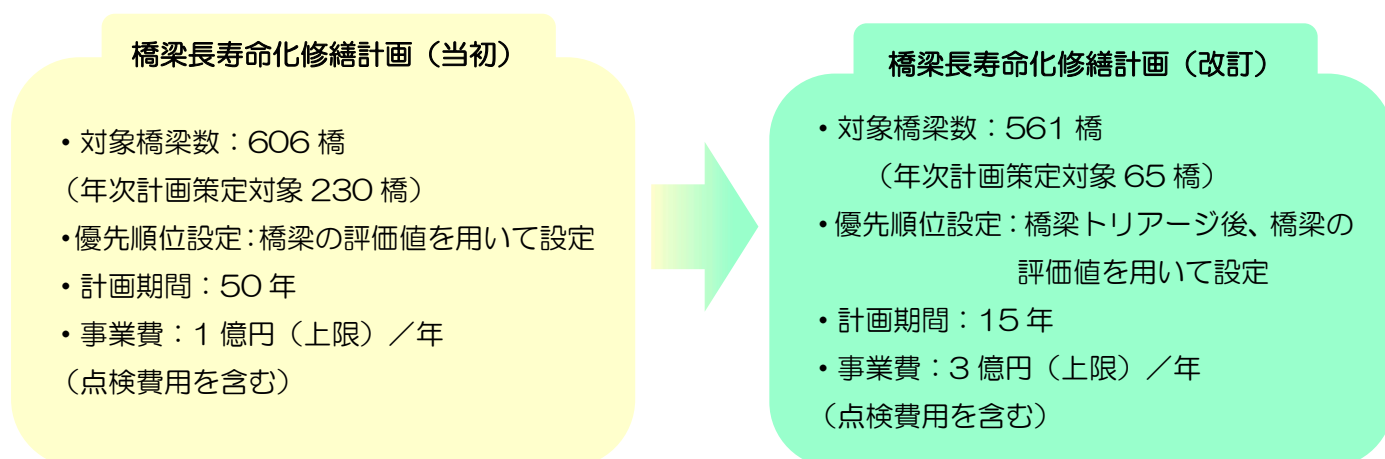


図 4-2 橋梁長寿命化修繕計画（当初）・（改訂）の概要

【事業費：3 億円（上限）／年について】

事業費は点検費 0.5 億円＋設計委託・工事費 2.5 億円＝3 億円程度として検討しました。また、官民ともに技術者不足が生じていることを考慮し、設計委託と修繕工事を合わせて 10 件／年間を超えないことを目安に検討します。そのため、年間事業費が 1 億円に満たない年度もあります。

これは、定期点検を実施していく中で判定区分Ⅲの橋梁が追加されること、前述の計画対象外橋梁(判定区分Ⅱ)は定期点検時に修繕の要否を判断することによる、設計委託、修繕工事件数の増加を考慮して、余裕を持った計画とするためです。

5-3 橋梁トリアージ

橋梁トリアージでは、第三者被害の恐れの有無、交通量の多少、防災上重要路線の有無などを評価しグループ分けを行うとともに、上位、下位グループで対策工法を分類し、メリハリのある効果的な維持管理を実施実現します。

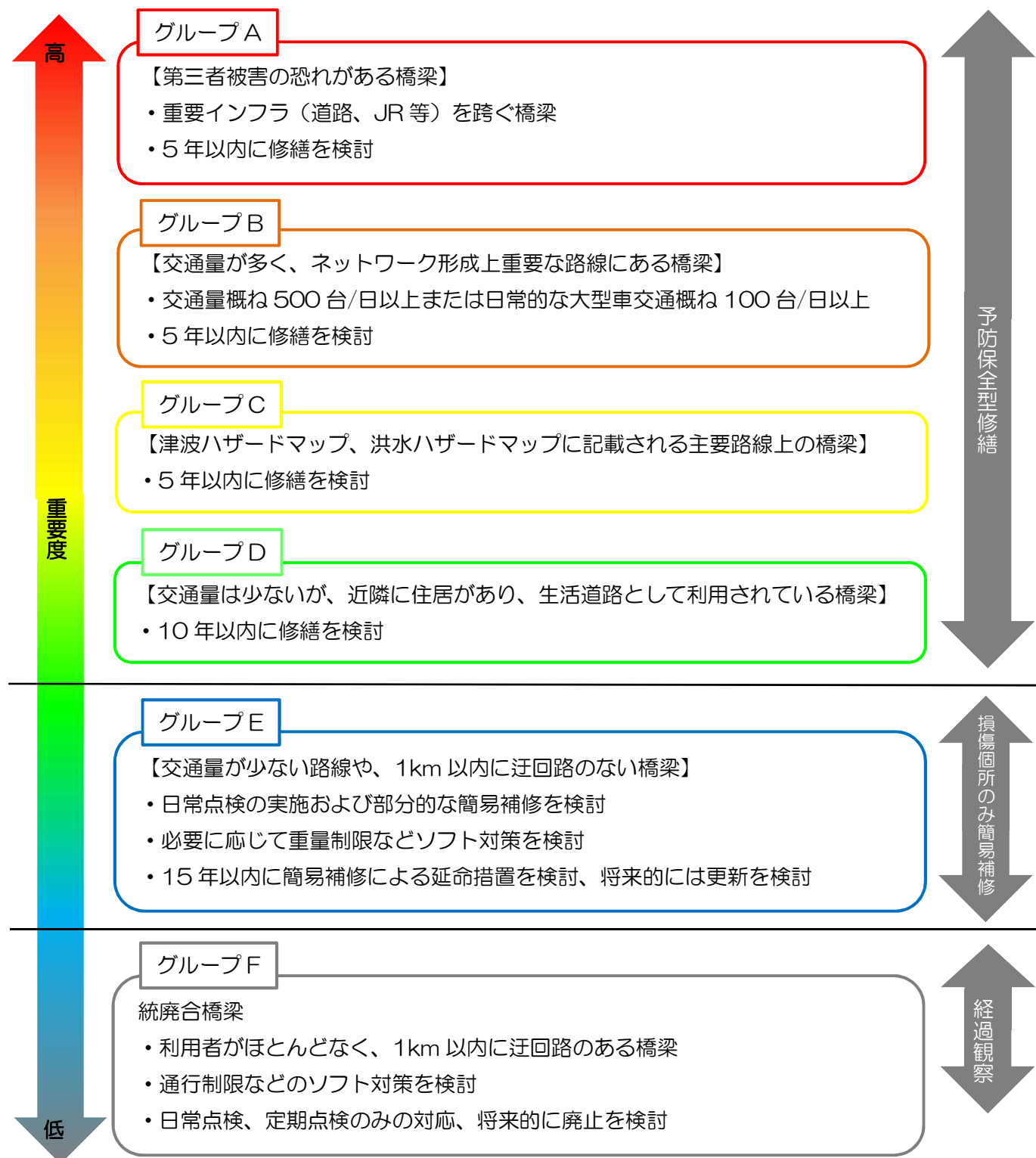


図 4-3 グループ分けと管理方針および修繕の考え方

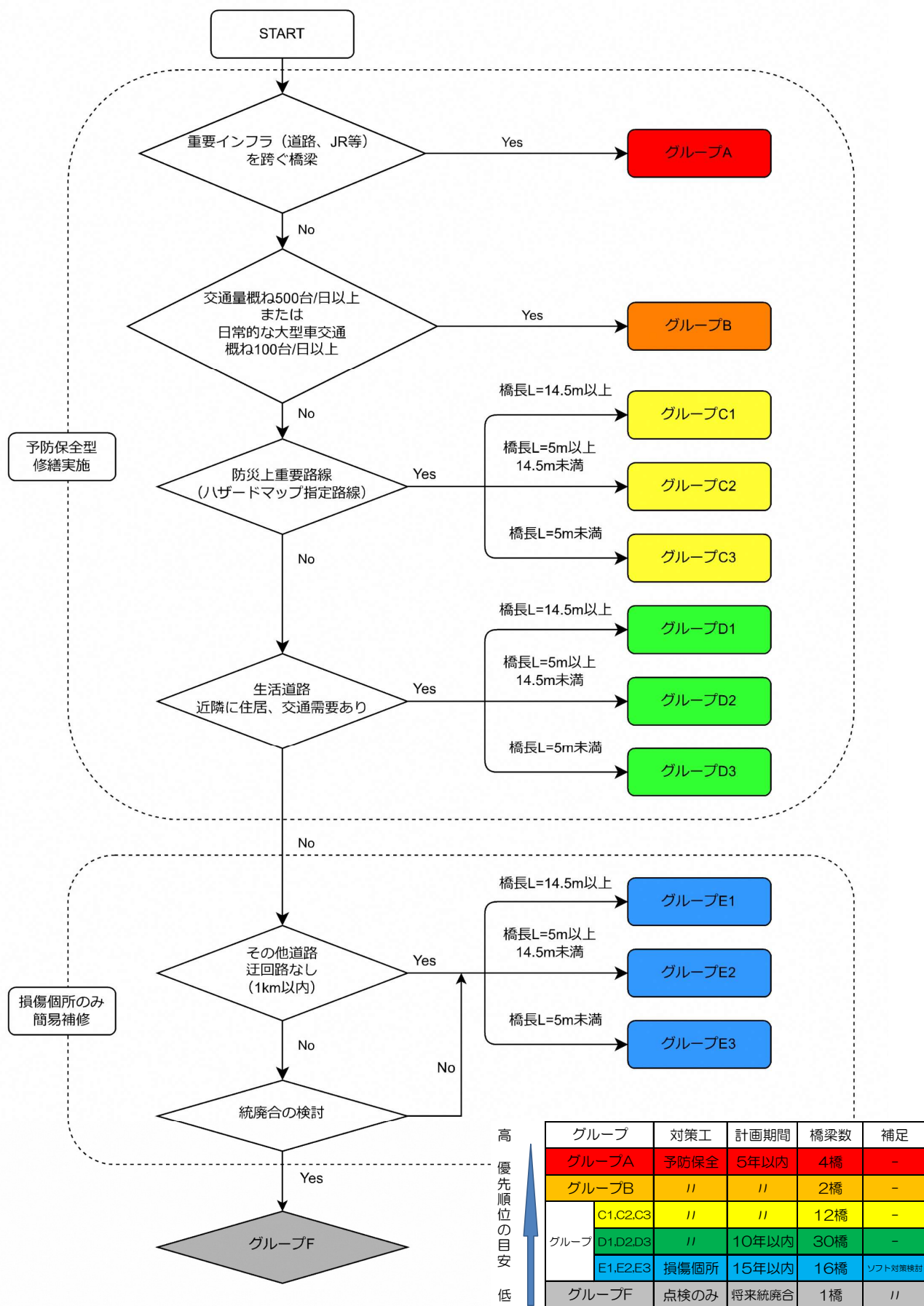
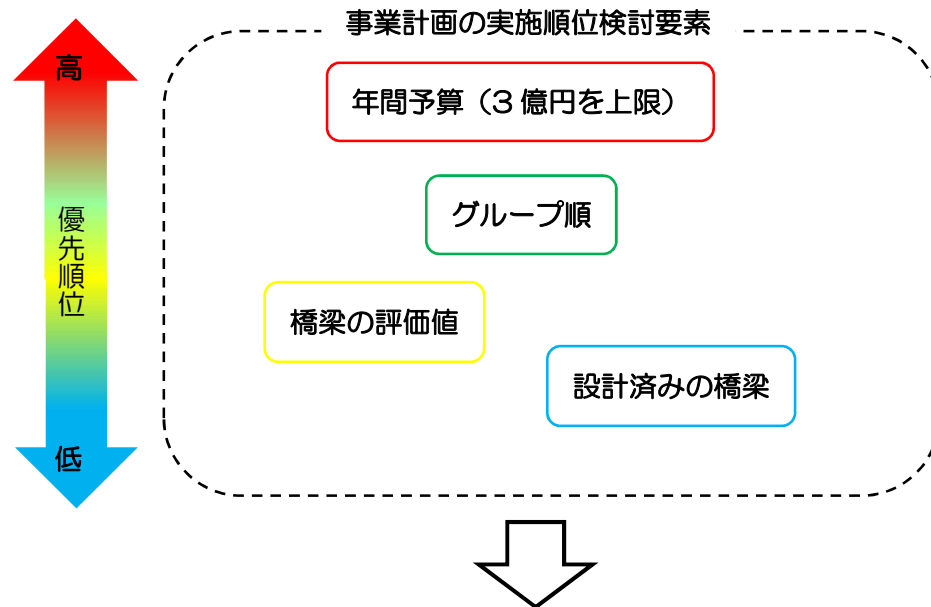


図 4-4 橋梁トリージフローチャート

5-4 事業計画の優先順位

橋梁トリアージで分類されたグループを基に、事業計画の優先順位を検討します。



上記条件のもと、予算の平準化を図りつつ優先順位を設定し、かつ、官民の技術者不足による設計委託、修繕工事における作業量を考慮した上で計画を行います。
これにより、実施可能な15年計画を検討します。

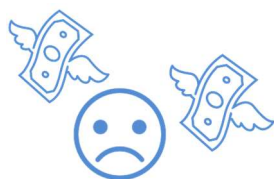
5-5 年次計画一覧表

別紙のとおり

5-6 維持管理コストの比較

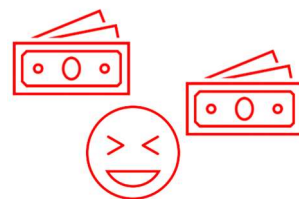
橋梁トリアージに基づくメリハリのある橋梁マネジメントによるコスト縮減効果を評価するため、橋梁長寿命化修繕計画（当初）の「すべての橋梁を建設当時の性能まで回復させる管理方針」と橋梁長寿命化修繕計画（改訂）の「重要度に応じて管理水準を設定したメリハリのある管理方針（統廃合を含む）」について、対象橋梁を橋梁長寿命化修繕計画（改訂）による56橋とし、15年間の修繕計画を実施したケースを想定しコストの比較を行いました。

その結果、橋梁トリアージに基づくメリハリのある橋梁マネジメントにより、15年間の計画による必要コストを1億6千万円程度縮減できるほか、設計委託費の削減、橋梁統廃合により業務の効率化を図ることが可能であることが解りました。



橋梁長寿命化修繕計画（当初手法）

15年間事業費：33億1千万円
修繕工事数：65橋（予防保全型修繕）
設計委託数：65橋（全橋考慮）
橋梁統廃合による効率化：0橋



橋梁長寿命化修繕計画（改訂手法）

15年間事業費：31億5千万円
修繕工事数：64橋（うち簡易補修17橋）
設計委託数：47橋（簡易補修により17橋削減）
橋梁統廃合による効率化：1橋

【維持管理コストの削減とその影響】

補修による維持管理コストを1億6千万円程度削減の内訳は、以下の通りです。

- ・グループEの設計委託費削減：1億1千万程度
- ・グループEの簡易補修※5 グループFの橋梁統廃合による維持管理コスト削減：5千万円程度。

簡易補修により橋梁の寿命は短くなりますが、グループEの橋梁は利用頻度の低い橋梁であり、将来的に統廃合を行うグループFに移行すると考えています。

グループEの設計委託費の削減は施工業者への負担増が考えられますが、それは後述の【南相馬市職員のスキルアップ】により対応していきます。

※5 簡易補修：判定区分Ⅲの損傷のみ補修を行います。損傷原因の除去は行いません。設計委託を実施せず、発注者主導で修繕工事の見積もりを施工業者へ依頼し、修繕を実施します。

§ 6 点検・診断体制の強化の具体的な取り組み

6-1 点検体制の強化

安全性の確保と計画的・効率的な維持管理を行うことを目的とし、道路パトロールによる日常点検と、5年に1回の定期点検により、橋梁の状態・変状を早期かつ的確に把握します。また災害発生後は、必要に応じた点検も実施します。

日常点検：清掃箇所や異常箇所などを早期に発見し予防的活動を行うため、日常巡回や道路パトロールでの点検を行います。

定期点検：橋梁の損傷状況の把握及び健全性の診断を行うため、5年に1回、近接目視による点検を行います。

緊急（異常時）点検：地震や台風等の災害発生時に点検を行います。

事例紹介

【日常点検および緊急（異常時）点検について】

道路パトロール等において異常が確認された箇所については、速やかに通行者の安全を確保するため通行規制等の措置を講じるとともに速やかに修繕を行います。

地震や台風等の災害発生時には道路等のパトロールを行い、通行に支障がある橋梁については通行止め等の措置を講じ詳細の点検を行います。



写真 5-1 平成 30 年 5 月 8 日 日常点検による異常確認 新小川橋（原町区小川町地内）

6-2 診断体制の強化（人材育成の取り組み）

南相馬市では福島工業高等専門学校（以下、福島高専）が設置する「浜通り地域社会基盤メンテナンス教育推進協議会」に参画し、福島県浜通りを中心とする地域における社会基盤メンテナンスに関わる技術者の育成について産学官の協力のもと、課題等の調査・共有および教育プログラムの検証・普及等に取り組んでおります。

（１）組織構成

会長、副会長、委員（行政機関（南相馬市外２市町）・教育機関（福島高専）、アドバイザー（国土交通省東北地方整備局磐城国道事務所・福島県）

（２）活動内容

- ① 福島高専が実施するインフラメンテナンスのリカレントプログラム事業^{※4}（福島-REIM）に対する地域ニーズの情報交換、講習運営への要望・アドバイス
- ② 福島-REIM への参画および講座への受講促進
- ③ 福島-REIM の教材充実のための撤去橋梁の情報提供などの協力
- ④ 若手人材や異業種人材の育成のための課題の共有、協議

（３）活動期間

令和４年１月から令和５年度末まで

事例紹介

【南相馬市職員のスキルアップ】

福島高専が実施するインフラメンテナンスのリカレントプログラム^{※6}事業（福島-REIM）により実施された e+iMec 講習会【基礎編（橋梁点検）】等の各種講習会に参加し、インフラメンテナンスに必要な知識・技能を習得しています。限られた予算や人的資源で持続的かつ効率的に維持管理を行っていくためには、職員の技術力の向上が重要です。

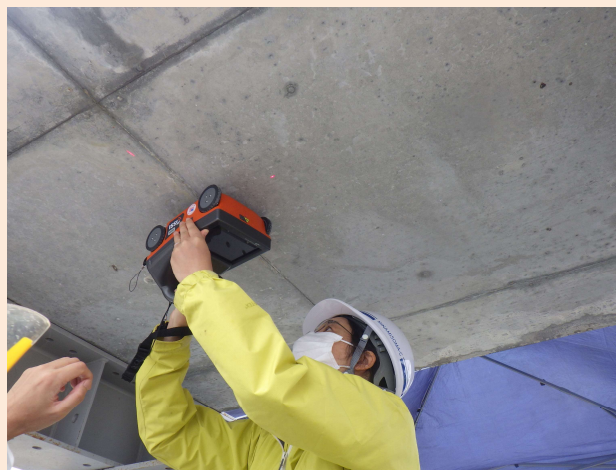


写真 5-2 令和３年８月３１日 e+iMec 講習会【基礎編（橋梁点検）】（福島 RFT）

※6 リカレントプログラム：社会人になった後も、必要なタイミングで教育機関や社会人向け講座に戻り、学び直すことを指します。

§ 7 新技術活用の推進の具体的な取り組み

・ 7-1 福島ロボットテストフィールド（RTF）の有効活用

福島イノベーション・コースト構想に基づき整備された「福島ロボットテストフィールド（RTF）」は陸・海・空のフィールドロボットの一大開発実証拠点です。インフラや災害現場など実際の使用環境を再現しており、ロボットの性能評価や操縦訓練等ができる世界に類を見ない施設です。

南相馬市では本施設を有効利用するとともに、福島ロボットテストフィールド（RTF）を活用している企業や地元企業と連携し、新技術活用の推進を図ります。

事例紹介

【ドローンを用いた福島ロボットテストフィールドでの実証実験】

本試験では試験用橋梁の上部工、下部工に敷設されたひび割れテストピースに対して、カメラを搭載し自動飛行する UAV が、近接距離や撮影角度を変えながら撮影を行いました。隣接する簡易計測室では、橋梁の 3D データ化とオルソ画像でのひび割れ解析も行われました。全国で進めている橋梁点検サービスの試験用橋梁における実力把握が目的です。



写真 6-1 実証状況

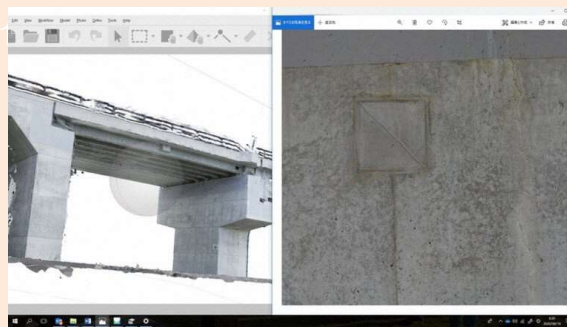


写真 6-2 実証状況

7-2 橋梁点検業務における新技術の導入

南相馬市では、「地方自治体に向けた維持管理への新技術導入の手引き（案）」に基づき、橋梁点検、補修業務において、新技術の導入を検討しています。具体的には橋梁点検業務等において、特記仕様書に新技術の提案を明記します。

事例紹介

【橋梁点検ロボットカメラ（NETIS 登録番号：KT-160016-A）の使用】

橋梁等構造物の橋桁の下面、支承部等の、近接目視が困難な箇所に対し、タブレット PC から点検カメラを遠隔操作することにより、部材に生じている損傷について点検、測定、映像記録採取を行う技術です。

以下にロボットカメラを適用した事例を示します。当該橋梁は幅員 $W=4.0\text{m}$ で橋梁点検車を使用するためには通行止めの措置が必要でした。本件ではロボットカメラを使用することにより通行止めや橋梁点検車を不要とし、看板などの安全施設を最小限にとどめることで、点検の効率化を図ることが出来ました。



図 6-1 ロボットカメラの概要



写真 6-3 ロボットカメラ【懸垂型】使用状況

【引用：国土交通省 新技術情報提供システム NETIS 】

7-3 橋梁維持管理業務のDX化

南相馬市では民間企業と協定を結び、橋梁維持管理業務のDX化の実証実験を行っています。現在、ドローン等により撮影したデータを3D化し、AI※7解析による損傷抽出を行う点検手法の実証実験を進めるとともに、点検調書の作成を自動化できるような検討を行っています。

また、橋梁維持管理を持続的かつ効率的にマネジメントしていくために、橋梁データベース（プラットフォーム）の構築を検討します。

事例紹介

【民間企業との協定による橋梁維持管理のDX化】

南相馬市では以下のように民間企業と連携協定を結び、橋梁維持管理のDX化を推進しています。

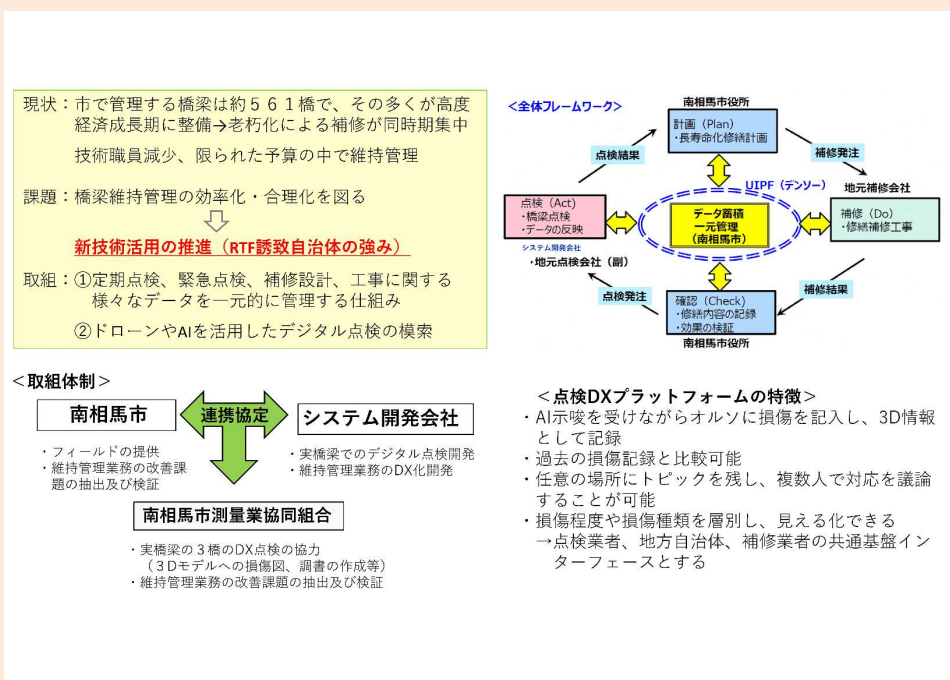


図 6-2 橋梁維持管理のDX化

※7 AI: 人工知能のことです。人間の知的ふるまいの一部についてソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、人間が行うように柔軟にタスクを実行します。

優先 順位	橋梁コード	区分	橋梁名	供用開始年	橋長(m)	総幅員(m)	交差状況	事業計画(15ヵ年)																	
								年度	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18		
1	K重要-035	A	千倉跨線人道橋	1980	162.0	3.0	鉄道		修繕工事																
2	K一般-103	A	中55号線1号橋	1967	12.0	3.0	鉄道		修繕工事																
3	H重要-050	A	南原町跨線橋	1979	67.0	11.0	鉄道			修繕工事															
4	H重要-046	A	東町桜井町跨線橋	1971	94.0	3.0	鉄道			修繕工事															
5	K重要-007	B	落合橋	1973	113.0	7.0	河川				調査設計		修繕工事												
6	H重要-001	B	道場橋	1986	32.0	17.0	河川				調査設計		修繕工事												
7	K重要-001	C1	下川原橋	1980	169.0	8.0	河川				修繕工事														
8	O重要-022	C1	小屋木橋	1964	26.0	4.0	河川				修繕工事														
9	K重要-010	C1	薬師堂橋	1986	174.0	8.0	河川				調査設計		修繕工事												
10	H重要-011	C1	須賀内橋	1970	132.0	5.0	河川				調査設計			修繕工事											
11	O重要-007	C1	藤木橋	1979	37.0	8.0	河川				修繕工事														
12	H重要-013	C1	大高橋	1973	17.0	5.0	河川					修繕工事													
13	K重要-006	C1	新牛河内歩道橋	1993	35.0	3.0	河川					調査設計		修繕工事											
14	H重要-003	C1	山黒橋	1973	31.0	5.0	河川					調査設計		修繕工事											
15	H一般-048	C3	牛来・益田線1号橋	1973	4.0	11.0	開水路					調査設計		修繕工事											
16	K一般-003	C2	1-3号線3号橋	1973	7.0	12.0	開水路					調査設計		修繕工事											
17	O一般-125	C3	行津耳谷1号橋	1973	2.0	7.0	開水路					調査設計			修繕工事										
18	H一般-030	C3	桜井・萱浜線2号橋	1973	4.0	6.0	開水路					調査設計			修繕工事										
19	K重要-004	D1	川崎橋	1976	18.0	6.0	河川					修繕工事													
20	O重要-020	D1	善丁橋	1959	58.0	4.0	河川					修繕工事													
21	O重要-016	D1	大行2号橋	1964	35.0	4.0	河川						調査設計		修繕工事										
22	O重要-040	D1	西田橋	1959	24.0	4.0	河川						調査設計		修繕工事										
23	H重要-039	D1	川畑橋	1968	71.0	5.0	河川				修繕工事					修繕工事									
24	O重要-017	D1	大行橋	1963	34.0	4.0	河川						調査設計			修繕工事									
25	K重要-013	D1	鍵取橋	1972	64.0	5.0	河川								修繕工事										
26	O重要-044	D1	飯崎橋	1966	28.0	8.0	河川								修繕工事										
27	H一般-099	D2	押釜・馬場線2号橋	1973	7.0	5.0	開水路								修繕工事										
28	K重要-009	D1	久保橋	1980	42.0	8.0	河川							調査設計		修繕工事									
29	K一般-015	D2	1-10号線7号橋	1973	7.0	6.0	河川								修繕工事										
30	K一般-140	D2	中251号線1号橋	1973	9.0	5.0	河川							調査設計		修繕工事									
31	O一般-105	D2	西田2号橋	1933	13.0	4.0	河川								修繕工事										
32	H一般-100	D2	押釜・馬場線3号橋	1973	7.0	6.0	開水路									修繕工事									
33	H重要-036	D1	門前橋	1976	110.0	7.0	河川						調査設計			修繕工事									
34	K重要-033	D1	新地平橋	1976	25.0	5.0	河川						調査設計				修繕工事								
35	K重要-015	D1	潤谷橋	1988	17.0	5.0	河川							調査設計		修繕工事									
36	K重要-029	D1	新宮前橋	1986	30.0	5.0	河川								修繕工事										
37	H重要-057	D1	中居橋	1974	31.0	4.0	河川								調査設計		修繕工事								
38	H一般-098	D2	押釜・馬場線1号橋	1973	7.0	6.0	開水路									修繕工事									
39	K一般-123	D3	中120号線1号橋	1973	4.0	6.0	開水路									修繕工事									
40	H重要-033	D1	神前橋	1979	17.0	5.0	河川		修繕工事							調査設計		修繕工事							
41	H一般-101	D2	押釜・馬場線4号橋	1973	6.0	7.0	開水路									調査設計			修繕工事						
42	H一般-022	D3	上高平西殿青葉町1号橋	1973	4.0	6.0	開水路									調査設計			修繕工事						
43	H一般-058	D2	国見町馬場線1号橋	1973	5.0	5.0	河川											修繕工事							
44	O重要-031	D1	芦ヶ迫橋	1968	17.0	5.0	河川									調査設計		修繕工事							
45	O重要-012	D1	緩橋	1968	27.0	5.0	河川										調査設計		修繕工事						
46	O一般-081	D3	鍛俗地橋	1973	4.0	5.0	開水路										調査設計		修繕工事						
47	H一般-109	D2	牛来藤沼線2号橋	1973	14.0	4.0	河川										調査設計			修繕工事					
48	K一般-102	D3	中21号線1号橋	1973	5.0	5.0	開水路										調査設計			修繕工事					
49	K一般-054	E2	東61号線1号橋	1973	7.0	6.0	開水路												簡易補修						
50	O重要-032	E1	搦手橋	1966	27.0	4.0	河川												簡易補修						
51	O一般-063	E2	芦谷地橋	1973	12.0	4.0	開水路												簡易補修						
52	O重要-034	E1	柴崎橋	1966	27.0	5.0	河川												簡易補修						
53	K一般-134	E3	中156号線1号橋	1973	3.0	4.0	開水路													簡易補修					
54	O一般-083	E2	仲島橋	1972	12.0	5.0	河川													簡易補修					
55	K一般-124	E3	中126号線1号橋	1973	3.0	5.0	開水路													簡易補修					
56	K一般-135	E3	中167号線1号橋	1973	3.0	5.0	開水路													簡易補修					
57	O一般-112	E3	裕松橋	1973	5.0	4.0	開水路													簡易補修					
58	O重要-033	E1	落合橋	1966	27.0	4.0	河川													簡易補修					
59	O一般-056	E3	南新田3号橋	1973	3.0	7.0	開水路																簡易補修		
60	K一般-159	E2	西3号線2号橋	1973	5.0	5.0	開水路																簡易補修		
61	K一般-120	E3	中113号線1号橋	1973	4.0	5.0	開水路																簡易補修		
62	O一般-089	E2	太良谷地橋	1973	6.0	5.0	開水路																簡易補修		
63	H一般-094	E3	館ノ山線1号橋	1973	2.0	7.0	開水路																簡易補修		
64	K一般-090	E3	東347号線1号橋	1973	4.0	5.0	開水路																簡易補修		
65	K一般-034	F	東18号線	1973	4.0	2.4	開水路																簡易補修		



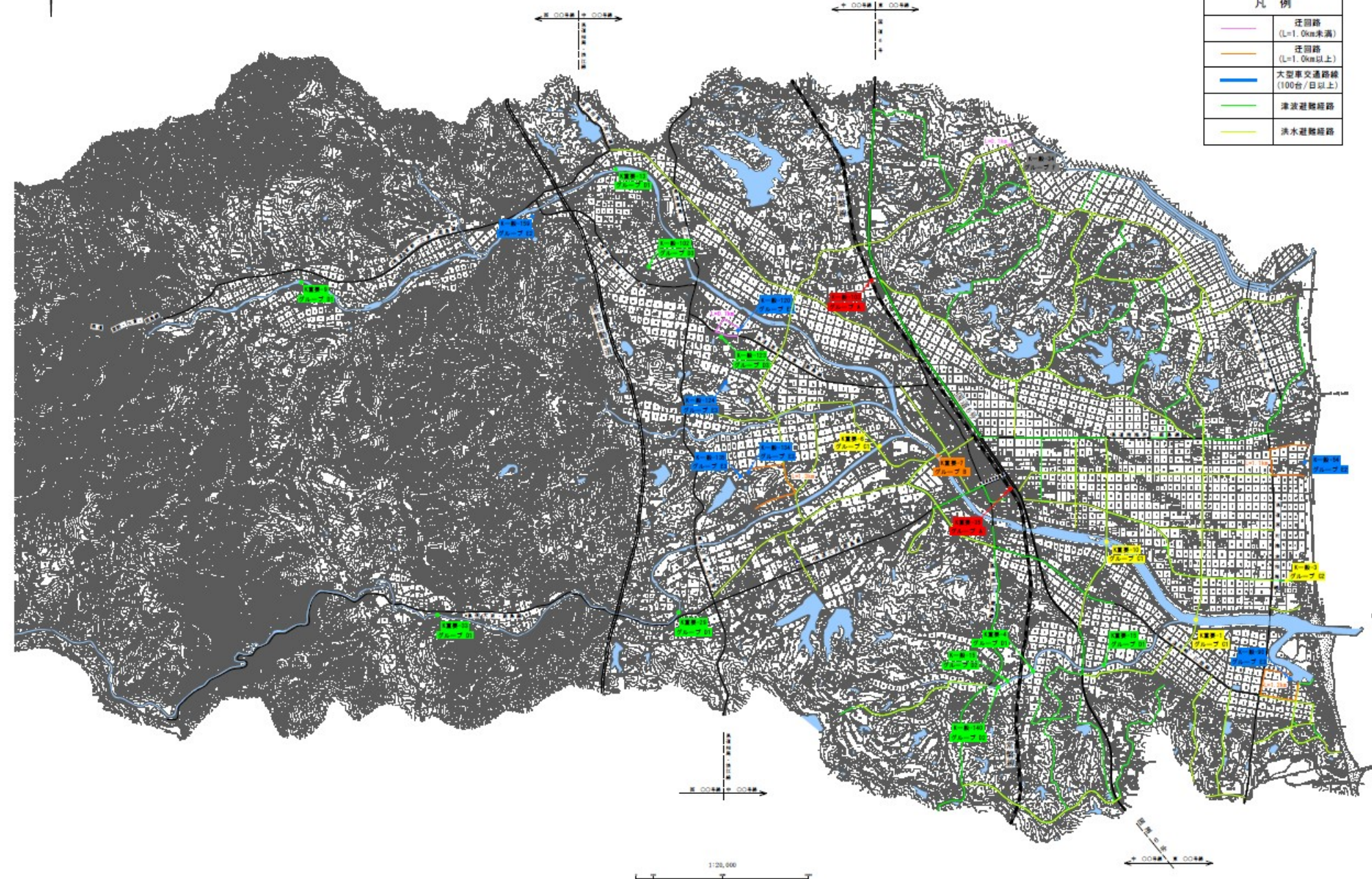
橋梁位置図

S=1:20,000

鹿島区

資料1-4

凡 例	
	迂回路 (L=1.0km未満)
	迂回路 (L=1.0km以上)
	大型車交通路線 (100台/日以上)
	津波避難経路
	洪水避難経路





橋梁位置図

S=1:20,000

原町区

資料 1 - 4

凡 例	
	迂回路 (L=1.0km未満)
	迂回路 (L=1.0km以上)
	大型車交通路線 (100台/日以上)
	津波避難経路
	洪水避難経路

1:20,000



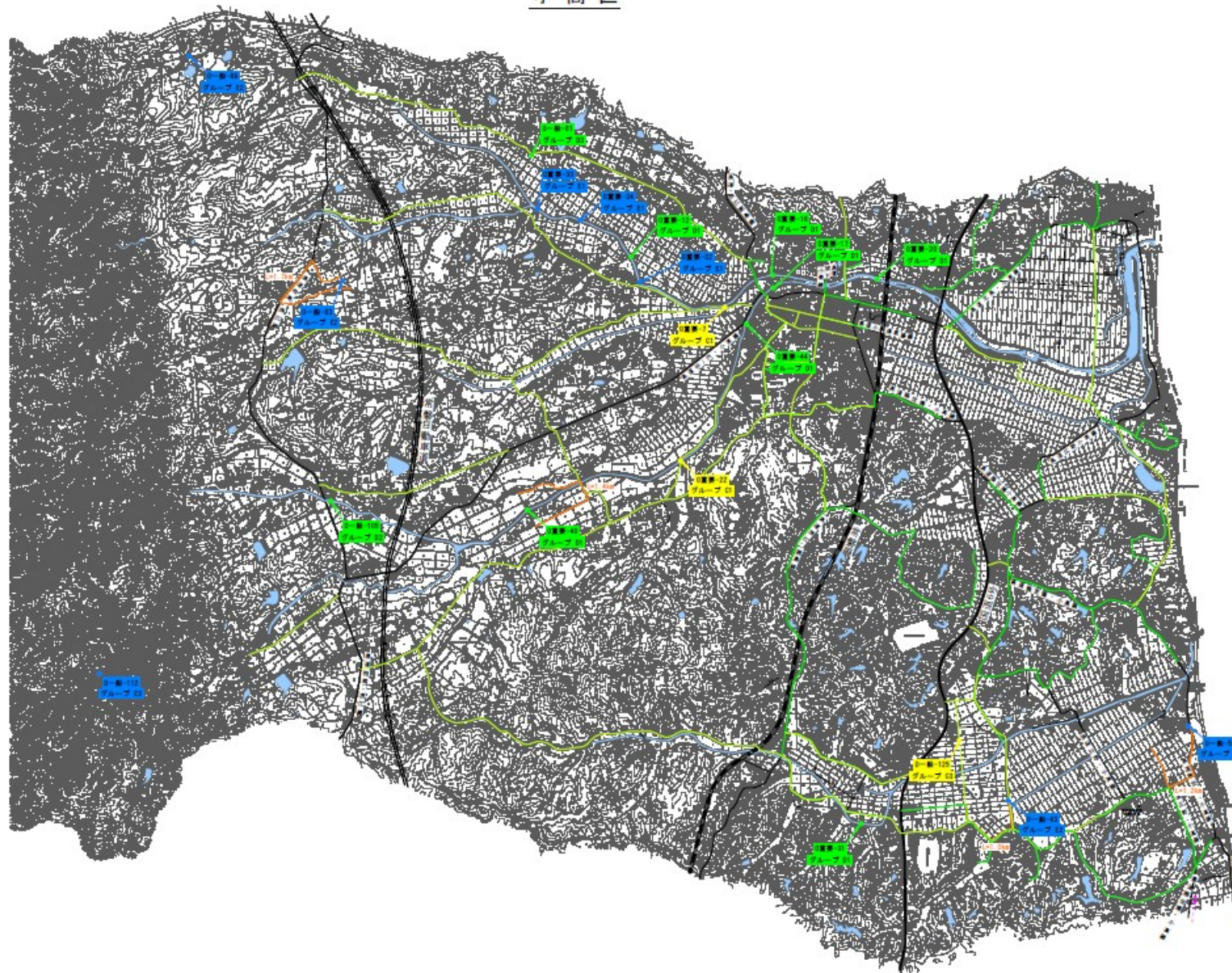


橋 梁 位 置 図
小 高 区

S=1:20,000

資料 1 - 4

凡 例	
	迂回路 (L=1.0km未満)
	迂回路 (L=1.0km以上)
	大型車交通路線 (100台/日以上)
	津波避難経路
	洪水避難経路



1:20,000