

# 国分寺市橋りょう長寿命化修繕計画

令和8年3月



国分寺市



# 目 次

第1章 計画の概要	1
1.1 背景	1
1.2 更新の目的	1
1.3 計画の位置づけ	2
1.4 計画期間	2
第2章 これまでの取り組み	3
2.1 既定計画の概要	3
2.2 橋りょう点検の実施状況	4
2.3 補修工事の実施状況	7
第3章 橋りょうの現況整理	12
3.1 対象橋りょう	12
3.2 橋りょう諸元に関する整理	16
3.3 橋りょうの健全性	23
3.4 劣化予測と対策実施時期の設定	37
第4章 計画の改正における課題	38
第5章 橋りょう長寿命化修繕計画の基本方針	39
5.1 橋りょう長寿命化修繕計画の基本方針	39
5.2 実施方針	39
第6章 予防保全型管理の効果	41
6.1 予防保全型管理の効果	41
6.2 ライフサイクルコストの検討条件	42
6.3 今後50年間のライフサイクルコスト	44
6.4 費用の平準化	44
第7章 短期計画	45
7.1 対策優先順位の設定	45
7.2 短期計画の作成	49
7.3 短期計画の作成結果	50
第8章 メンテナンスサイクルの構築と継続的改善	52
8.1 現場領域とマネジメント領域におけるPDCAサイクルの確立	52
8.2 維持管理に関するデータの管理と維持管理業務を通じた技術的知見の継承	53



# 第1章 計画の概要

## 1.1 背景

現在、国分寺市は、19 橋の橋りょうを管理しています。平成 20 年度に 1 巡目の総点検を実施し、橋りょう長寿命化修繕計画を策定しました。

計画策定の後、平成 25 年に、内閣府より地方公共団体も含めたインフラ管理者に対して「インフラ長寿命化基本計画」と個別施設毎の長寿命化計画の策定が求められ、平成 26 年には、国土交通省が「インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定し、省令・告示によって橋りょうは 5 年に一度の定期点検が義務づけられました。国分寺市では、平成 25 年度、26 年度に、2 巡目の定期点検、平成 31 年、令和 2 年に 3 巡目となる定期点検を実施し、令和 2 年度に橋りょう長寿命化修繕計画の改正を行いました。現在、4 巡目の定期点検を終え、日常管理も含め、橋りょうの状態把握及び適切な措置に努めています。

高度経済成長期に集中的に整備されたインフラ施設が、建設後 50 年以上経過し、急速に劣化することで機能低下や事故発生のリスクが懸念されており、これまで以上にインフラ施設の安全性への重要度が高まっています。

国分寺市では、前回の橋りょう長寿命化修繕計画の改正から 5 年経過したことを踏まえ、管理橋りょう 19 橋について、蓄積された点検・補修のデータを基に、安全で適切な橋りょうの維持管理を実施するため、橋りょう長寿命化修繕計画の更新を行いました。

## 1.2 更新の目的

令和 2 年度に国分寺市橋りょう長寿命化修繕計画を改正した後、5 年が経過しました。今回の計画更新の目的は、管理橋りょうの最新の点検結果や新たな知見を踏まえ、現状を再整理するとともに、これまでの取り組みに対する検証を行うことで最適な維持管理方針を策定し、管理橋りょうの健全性維持とライフサイクルコスト縮減を実現することです。

### 【主な更新点】

- **最新の点検・診断結果**を踏まえた更新

既定計画改正後、令和 5 年度と令和 6 年度に管理橋りょうの定期点検を実施しております。最新の点検・診断結果から管理橋りょうの状態を把握するとともに、劣化予測や今後の管理水準の見直しを行いました。

- **既定計画の実施状況の把握**と**今後の維持管理方針の見直し**

既定計画に基づく維持管理の実施状況を把握し、課題や今後の維持管理方針を定めるとともに、中長期的な目標を定めました。

### 1.3 計画の位置づけ

本計画は、以下に示します国分寺市の基本構想等と連携する分野別計画のひとつです。

また、国が策定した「インフラ長寿命化基本計画（平成 25 年 11 月）」の行動計画として策定した国分寺市公共施設等総合管理計画（令和 7 年 2 月改訂）における各インフラ施設の長寿命化計画として位置づけられています。

#### ●国分寺市の基本構想等

- 国分寺市公共施設等総合管理計画（平成 28 年 2 月、令和 7 年 2 月改定）

#### ●体系図

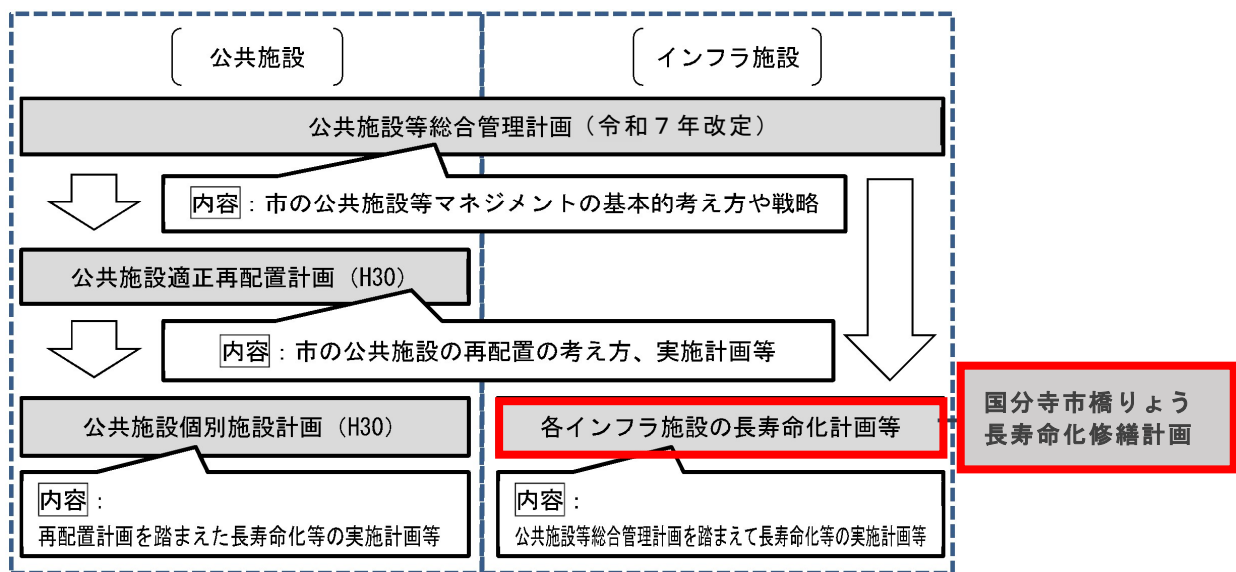


図 1.1 体系図

【出典：国分寺市公共施設等総合管理計画（令和 7 年 2 月改定） P34】

### 1.4 計画期間

令和 8～57 年度（2026～2075 年度）までの 50 年間を計画期間とし、令和 8～17 年度（2026～2035 年度）までの直近 10 年間は、短期計画としてとりまとめました。

## 第2章 これまでの取り組み

### 2.1 既定計画の概要

国分寺市は、平成 20 年度に管理する 19 橋について点検を行い、その点検結果を基本とし「橋りょう長寿命化修繕計画」を策定しました。その後、2 巡目、3 巡目の定期点検を実施し、令和 3 年に国分寺市橋りょう長寿命化修繕計画を改正しました。令和 2 年度に改正した国分寺市橋りょう長寿命化修繕計画の概要を以下に示します。

#### 【計画の目的】

今後増大が見込まれる橋りょうの修繕・架替えに要する経費に対し、可能な限りのコスト縮減への取り組みが不可欠です。道路交通の安全性を確保する上で、これまでの事後的な対応から計画的かつ予防的な対応へ転換を図り、長寿命化によるコスト縮減を図ることを目的とします。

#### 【対象橋りょう】

管理橋りょう 19 橋を対象とし、重要度に基づき、ランク 1～ランク 3 の 3 区分に分類します。

- ・ランク 1 – 重要度高：交差条件が鉄道又は道路の橋りょう
- ・ランク 2 – 重要度中：ランク 1、3 に該当しない橋りょう
- ・ランク 3 – 重要度低：河川を跨ぎかつ人道橋である橋りょう

#### 【基本の方針】

- (1) 点検の実施による損傷の早期発見と健全性の把握
- (2) 維持管理費用の平準化とコスト縮減
- (3) メンテナンスサイクルの構築と継続的改善

#### 【管理水準】

全橋りょう健全性Ⅱで修繕

#### 【短期計画】

- (1) 重要度ランク及び橋りょうの状態（健全性）から優先順位を設定します
- (2) 計画期間：10 年間
- (3) 計画規模：

工事	21 件	1,167,000 千円
設計委託	17 件	40,900 千円
点検	19 橋	115,160 千円
計		1,323,060 千円

## 2.2 橋りょう点検の実施状況

平成 20 年度「橋りょう長寿命化修繕計画」を策定時に、管理橋りょう 19 橋の点検を実施し、現在、4 巡目の定期点検を終えました。

### (1) 点検実績

- これまでの定期点検は、いずれも外部委託により実施をしています。
- 2 巡目以降は、2 か年に分け点検を実施しています。
- 3 巡目以降は、鉄道を跨ぐ橋りょうと、それ以外の橋りょうに分け点検を実施しています。

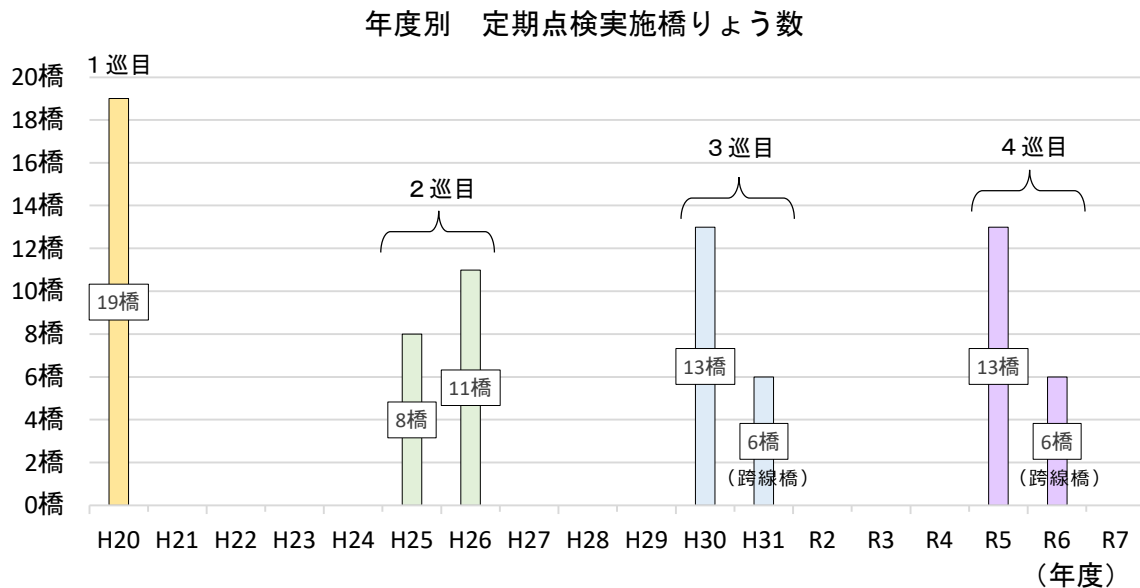


図 2.1 年度別定期点検実施橋りょう数

(2) 過去の点検で適用した定期点検要領

- 過去4回の定期点検は国土交通省が定める点検要領に基づき実施しています。
- 国土交通省の点検要領はその都度改定されています。過去に使用した点検要領は表2.1の通りです。

表 2.1 過去の点検で適用した定期点検要領と橋りょう一覧

橋りょう			点検実施年度							
			1回	2回		※	3回		4回	
			H20	H25	H26	H27	H30	H31	R5	R6
1	築山橋	一般部	①		③			⑤、⑥		⑥、⑦
		跨線部			②			⑤、⑥		⑥、⑦
2	戸倉橋	一般部	①		③			⑤、⑥		⑥、⑦
		跨線部			②			⑤、⑥		⑥、⑦
3	内藤橋	一般部	①		③			⑤、⑥		⑥、⑦
		跨線部			②			⑤、⑥		⑥、⑦
4	花沢橋	一般部	①		③	③、④		⑤、⑥		⑥、⑦
		跨線部			②	③、④		⑤、⑥		⑥、⑦
5	恋ヶ窪人道橋		①		③			⑤、⑥		⑥、⑦
6	武蔵野線人道橋	一般部	①		③			⑤、⑥		⑥、⑦
		跨線部			②			⑤、⑥		⑥、⑦
7	西国分寺人道橋		①		③		③、④		⑤、⑥	
8	鞍尾根橋		①		③		③、④		⑤、⑥	
9	長谷戸橋		①		③		③、④		⑤、⑥	
10	長谷戸人道橋		①		③		③、④		⑤、⑥	
11	平安橋		①	①			③、④		⑤、⑥	
12	丸山橋		①	①			③、④		⑤、⑥	
13	もみじ橋		①	①			③、④		⑤、⑥	
14	不動橋		①	①			③、④		⑤、⑥	
15	緑橋		①	①			③、④		⑤、⑥	
16	あやめ橋		①	①			③、④		⑤、⑥	
17	押切橋		①	①			③、④		⑤、⑥	
18	無名橋		①		③		③、④		⑤、⑥	
19	仲よし橋		①	①			③、④		⑤、⑥	

- ① H19道路橋に関する基礎データ収集要領(国土交通省 国土技術政策総合研究所)  
 ② H25総点検実施要領(国土交通省 道路局)  
 ③ H26道路橋定期点検要領(国土交通省道路局)  
 ④ H26橋梁定期点検要領(国土交通省道路局 国道・防災課)  
 ⑤ H31道路橋定期点検要領(国土交通省道路局)  
 ⑥ H31橋梁定期点検要領(国土交通省道路局 国道・技術課)  
 ⑦ R6道路橋定期点検要領(国土交通省 道路局)

※H27の花沢橋はH26定期点検後のボルト点検です。

### (3) 点検費用

平成 20 年度から令和 7 年度までの定期点検の実績を整理しました。

- 平成 20 年度では、総額約 1,974 千円の費用を費やしています。
- 平成 25 年度から平成 27 年度の 3 年間で 166,538 千円の費用を費やしています。
- 平成 30 年度から平成 31 年度の 2 年間で 57,580 千円の費用を費やしています。
- 令和 5 年度から令和 6 年度の 2 年間で 42,378 千円の費用を費やしています。
- 定期点検に加え、花沢橋はボルト点検を行ったため、平成 25 年度から平成 27 年度の 3 年間の点検費用は、高くなっています。
- 跨線橋とそれ以外の橋りょうの 1 m<sup>2</sup>当りの費用を令和 5 年度と令和 6 年度で比較すると、跨線橋の点検費用は約 1.9 倍高くなっています。

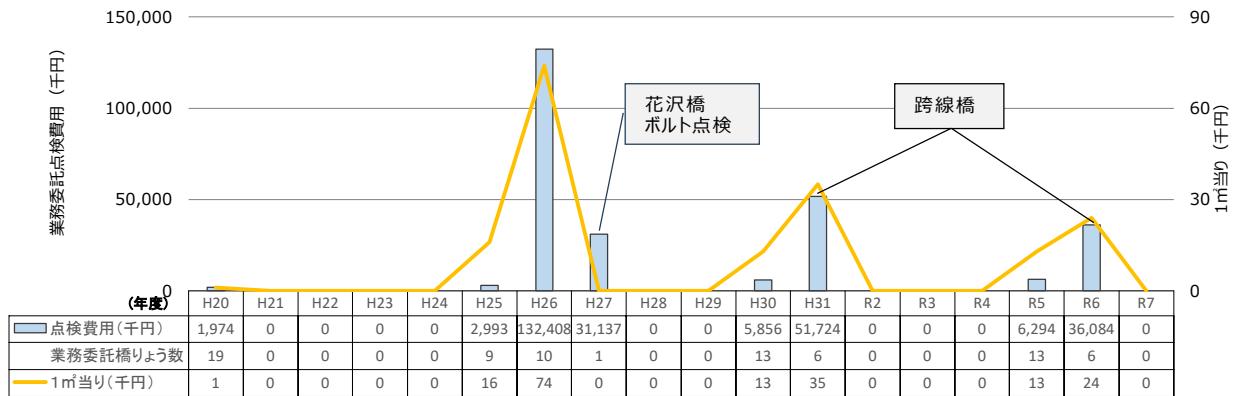


図 2.2 年度別点検費用

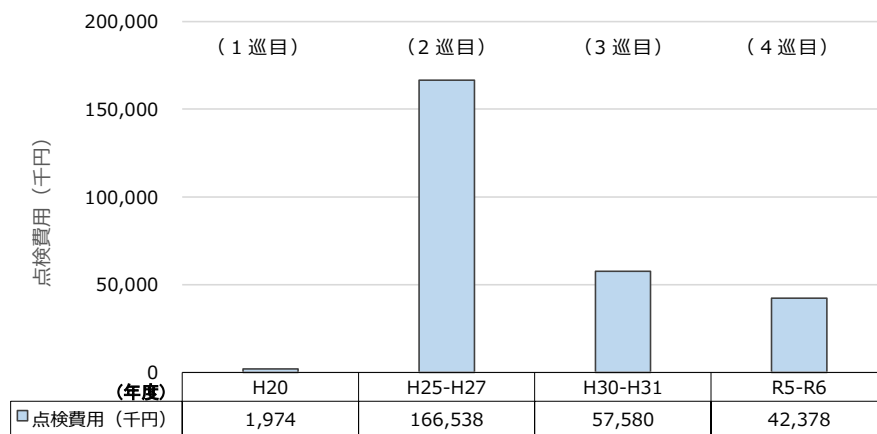


図 2.3 1～4 巡目の点検費用比較

## 2.3 補修工事の実施状況

---

### (1) 令和3年度～令和7年度の補修工事の実施状況

令和2年度（令和3年度修正）の橋りょう長寿命化修繕計画は、橋りょうの重要度ランクと健全性を考慮して対策の優先順位を設定しています。令和3年度から令和7年度の5年間で、重要度ランク1（跨線橋、跨道橋）で健全性Ⅲの3橋及び健全性Ⅱの7橋について、補修工事を実施する計画としています。また、重要度ランク1で健全性Ⅱの1橋については補修設計を行う計画としています。

鋼橋については鋼材腐食に対して予防的な修繕が必要と判定され塗装塗替や当て板補修を実施するとともに、損傷原因である橋面や伸縮装置からの漏水の対策として橋面防水工や伸縮装置の取替を実施するよう計画されていました。

コンクリート橋については、コンクリート部材の損傷に対して予防的な修繕が必要と判定され、ひびわれ補修や断面修復を実施するように計画されていました。

令和3年度以降の補修工事の実績について以下の通り整理しました。

- 跨線橋で健全性Ⅲの花沢橋、内藤橋の2橋の補修工事を令和7年度までに実施。戸倉橋は令和8年度の完了に向けて補修工事を実施中。
- 跨線橋で健全性Ⅱの築山橋、武蔵野線人道橋、恋ヶ窪人道橋の3橋及び跨道橋で健全性Ⅱの無名橋の計4橋について、計画に基づく補修工事は未実施。武蔵野線人道橋、恋ヶ窪人道橋は定期点検の結果等により応急修繕工事を実施。
- 補修設計を行う計画としていた跨道橋で健全性Ⅱの西国分寺人道橋の補修設計は未実施。定期点検に基づき応急修繕工事を実施。
- 利用者の安全性等への配慮から補修が計画されていない橋りょうにおいて、応急修繕工事を実施。

計画年次とずれがあるものの、健全性Ⅲと判定された花沢橋、内藤橋の補修工事を終え、戸倉橋は令和8年度の完了に向けて、補修工事を実施しています。また、定期点検や日常点検等により発見した新たな損傷に対して適切な措置を講じ、利用者の安全確保を図りました。一方、健全性Ⅱと判定された未対策の築山橋、武蔵野線人道橋、西国分寺人道橋は、最新の定期点検の結果、健全性Ⅲと判定されています。今後もさらに老朽化が進むことから予防保全型管理の推進を図るために、計画の更新が必要となります。

令和3年度から令和7年度に対策を実施した各橋りょうの主な工事内容は以下の通りです。代表的な工事写真を次ページに示します。

#### 【健全性Ⅲ】

- 花沢橋：令和3年度から令和5年度の3か年の計画としていましたが、令和3年度から令和4年度の2か年で塗装塗替、ボルト取替、ひびわれ補修等の補修工事を実施
- 内藤橋：令和3年度から令和4年度の2か年の計画としていましたが、令和3年度から令和5年度の3か年で塗装塗替、ボルト取替、当て板補修等の補修工事を実施。さらに、橋脚鋼部材の損傷部に対処するために令和7年度に補修工事を実施。
- 戸倉橋：令和5年度の単年度の計画としていましたが、令和5年度から令和7年度の3か年で塗装塗替、ボルト取替、当て板補修等を実施。令和8年度に塗装塗替、コンクリート補修等の補修工事を実施する必要があります。

#### 【健全性Ⅱ】

- 武蔵野線人道橋：令和6年度に溶接補強等の応急修繕工事を実施。
- 恋ヶ窪人道橋：令和5年度に部分再塗装等の応急修繕工事を実施。
- 西国分寺人道橋：令和7年度に床版コンクリートの剥落防止工等の応急修繕工事を実施。

#### 【5年の間に修繕計画の無い橋りょう】

- 丸山橋：令和6年度に防護柵溶接補強、防護柵塗装を実施
- 不動橋：令和4年度に防護柵取替、防護柵塗装を実施

表 2.2 代表的な工事写真

橋りょう名	写真		
内藤橋			
	塗装塗替_ケレン	塗装塗替_下塗り	塗装塗替_上塗り
花沢橋			
	塗装塗替_夜間工事	塗装塗替_ケレン	
戸倉橋			
	塗装塗替_夜間工事	塗装塗替_塗膜剥離	塗装塗替_塗膜剥離

次ページに、令和2年度（令和3年度修正）橋りょう長寿命化修繕計画と工事实績一覧表を示します。

表 2.3 令和2年度橋りょう長寿命化計画と工事実績一覧表

優先 順位	番号	橋りょう 名称	最新 健全性 (R7)	実施年度											赤字：短期計画にない実施内容  備考	
				R1~R2対策実施内容		R3改訂 橋りょう長寿命化修繕計画										
				R1	R2	R3		R4		R5		R6		R7		
				実施	実施	計画	実施	計画	実施	計画	実施	計画	実施	計画		実施
1	0004	花沢橋	I	補修設計 12,362		補修工事 252,000	補修工事 53,447	補修工事 252,000	補修工事 512,205	補修工事 252,000	-	定期点検	定期点検			・短期計画の鋼部材対策および橋面補修は完了済み。 ・一方で、ひび割れ補修は未実施。 ・補修工事は当初R3~R5の3か年計画→R3~R4の2か年で完了。 ・定期点検は計画どおり実施。 ・補修工事費は、計画756,000千円に対し実績565,652千円（計画比0.748）で、計画を大きく下回った。
2	0003	内藤橋	II	補修設計 13,530	関係機関 協議	補修工事 4628	補修工事 130,000	補修工事 41,367		補修工事 343,031	補修設計 4,560	定期点検	定期点検		補修工事 75,108 (予定)	・短期計画で予定していた鋼部材対策および橋面補修は実施済み。 ・補修工事は、当初R4単年の計画に対し、R3~R5・R7の計4か年に拡大。また、追加で橋脚鋼材部の補修設計・補修も実施。 ・定期点検は計画どおり実施。 ・補修工事費は、計画130,000千円に対し実績464,134千円（比率3.570）で、計画を大幅に上回った。
3	0002	戸倉橋	III	補修工事 497		補修設計 7,000	補修設計 20,405	関係機関 協議		補修工事 130,000	補修工事 26,738	定期点検	定期点検 補修工事 234,972		補修工事 235,510 (予定)	・短期計画で予定していた補修内容は概ね実施済み。ただし、短期計画に記載のひび割れ補修・断面修復は未実施だが、今後実施予定。 ・補修工事は、当初R5単年の計画に対し、R5~R7の3か年を要した。 ・定期点検は計画どおり実施。 ・補修工事費は、計画130,000千円に対し実績497,220千円（比率3.825）で、計画を大きく上回った。現在も対策工を実施中
4	0001	築山橋	III			補修設計 3,900		関係機関 協議		補修工事 39,000		定期点検	定期点検			・R3に予定していた補修設計やR5に予定していた補修工事は未実施。 ・定期点検は予定通り実施。
5	0018	無名橋	II							補修設計 2,000	定期点検	補修工事 6,000				・R5に予定していた補修設計やR6に予定していた補修工事は未実施。 ・定期点検は予定通り実施。
6	0006	武蔵野線 人道橋	III							補修 設計 2,000		関係機関 協議 定期点検	定期点検 応急修繕 477	補修工事 15,000		・R5に予定していた補修設計やR7に予定していた補修工事は未実施。 ・定期点検は予定通り実施。 ・R6に点検結果に基づいた応急修繕を実施。
7	0005	恋ヶ窪 人道橋	II						応急修繕 348	補修 設計 2,000		関係機関 協議 定期点検	定期点検	補修工事 9,000		・R5に予定していた補修設計やR7に予定していた補修工事は未実施。 ・定期点検は予定通り実施。 ・R3に保線所からの連絡を受け、応急修繕を実施。
8	0007	西国分寺 人道橋	III							定期 点検	定期 点検			補修 設計 2,000	維持工事 1,287 応急修繕 122	・R7に予定していた補修設計は未実施。 ・定期点検は予定通り実施。 ・R7に点検結果に基づいた応急修繕や維持工事を実施。
12	0012	丸山橋	II							定期点検	定期点検		応急修繕 385			・定期点検は予定通り実施。 ・R6に点検結果に基づいた応急修繕を実施。
19	0014	不動橋	II						補修工事 2,991	定期点検	定期点検					・定期点検は予定通り実施。 ・R4に損傷状況から対策を実施。
費用 合計	点検費			0	0	0	0	0	0	5,856	6,294	51,724	36,084	0	0	※長谷戸橋、鞍尾根橋、平安橋、緑橋、押切橋、仲よし橋、もみじ橋、あやめ橋、長谷戸人道橋は予定通り（令和5年度）定期点検のみを実施
	点検費差額（計画－実績）			-	-	0		0		-438		15,640		0		
	補修設計費			12,362	13,530	10,900	20,405	0	0	6,000	4,560	0	0	2,000	0	
	補修設計費差額（計画－実績）			-	-	-9,505		0		1,440		0		2,000		
	補修費合計			497	0	252,000	58,075	382,000	556,911	421,000	369,769	6,000	235,834	24,000	312,027	
補修費差額（計画－実績）			-		193,925		-174,911		51,231		-229,834		-288,027			

## (2) 補修工事費の推移

- 跨線橋の工事が本格化した令和 4 年度以降、工事費が増大しており、令和 4 年度から令和 7 年度までの 4 年間で、合計 1,474,541 千円（年平均 368,635 千円／年）の補修工事費を費やしています。
- 令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間の補修工事費について、計画が 1,085,000 千円に対して、実績が 1,532,616 千円と約 1.4 倍増加しています。
- 最も多くの補修工事費を費やしたのは、3 橋の補修工事を実施した令和 4 年度であり、556,911 千円です。
- 各年度の補修工事実施橋りょう数は、令和 5 年度を除いて、計画に対して実績のほうが多くなっています。これは跨線橋の工事が長期化する傾向にあることと定期点検や日常点検等により発見した新たな損傷にて対して、必要な工事を実施したためです。

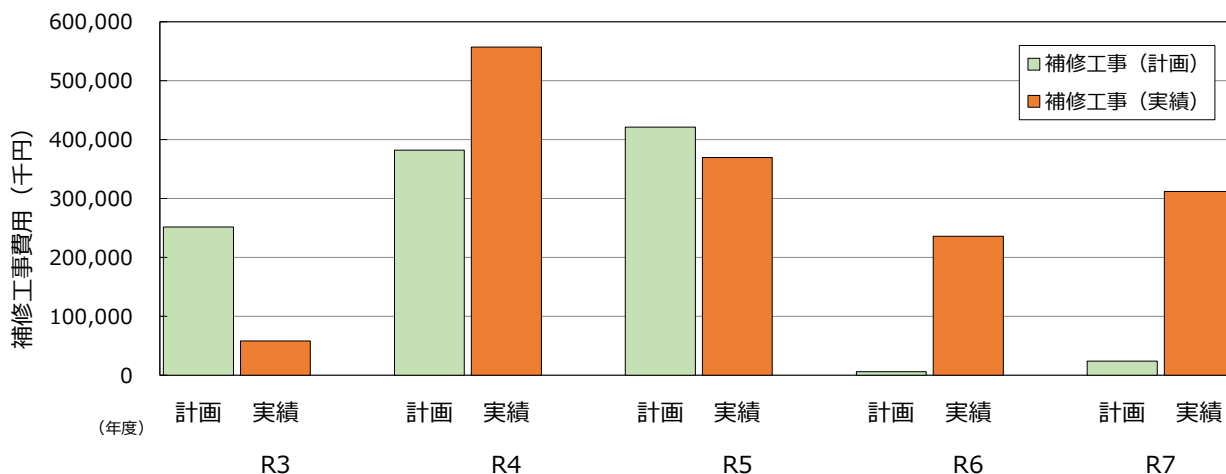


図 2.4 年度別計画との対比（補修工事費）

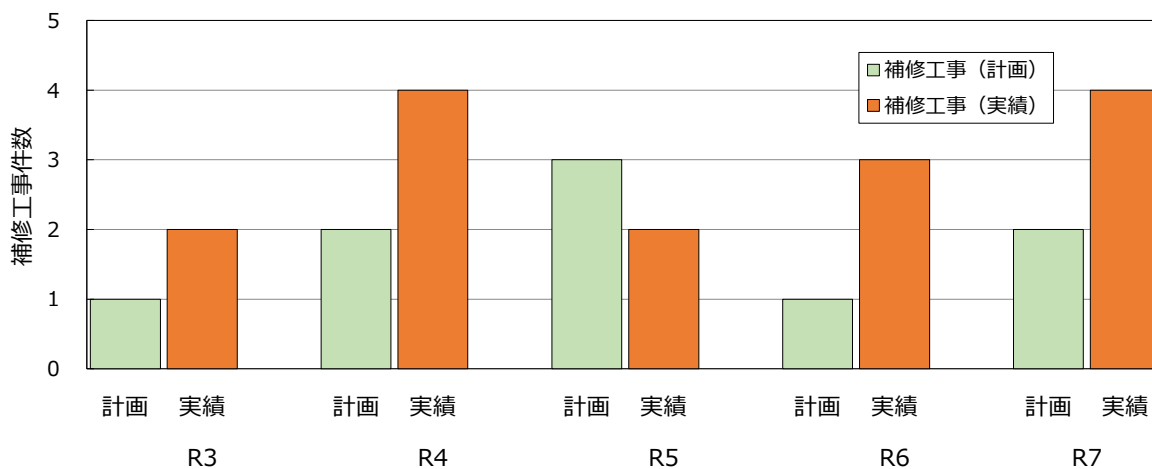


図 2.5 年度別計画との対比（補修工事件数）

# 第3章 橋りょうの現況整理

## 3.1 対象橋りょう

橋りょう長寿命化修繕計画における対象橋りょうは全 19 橋です。

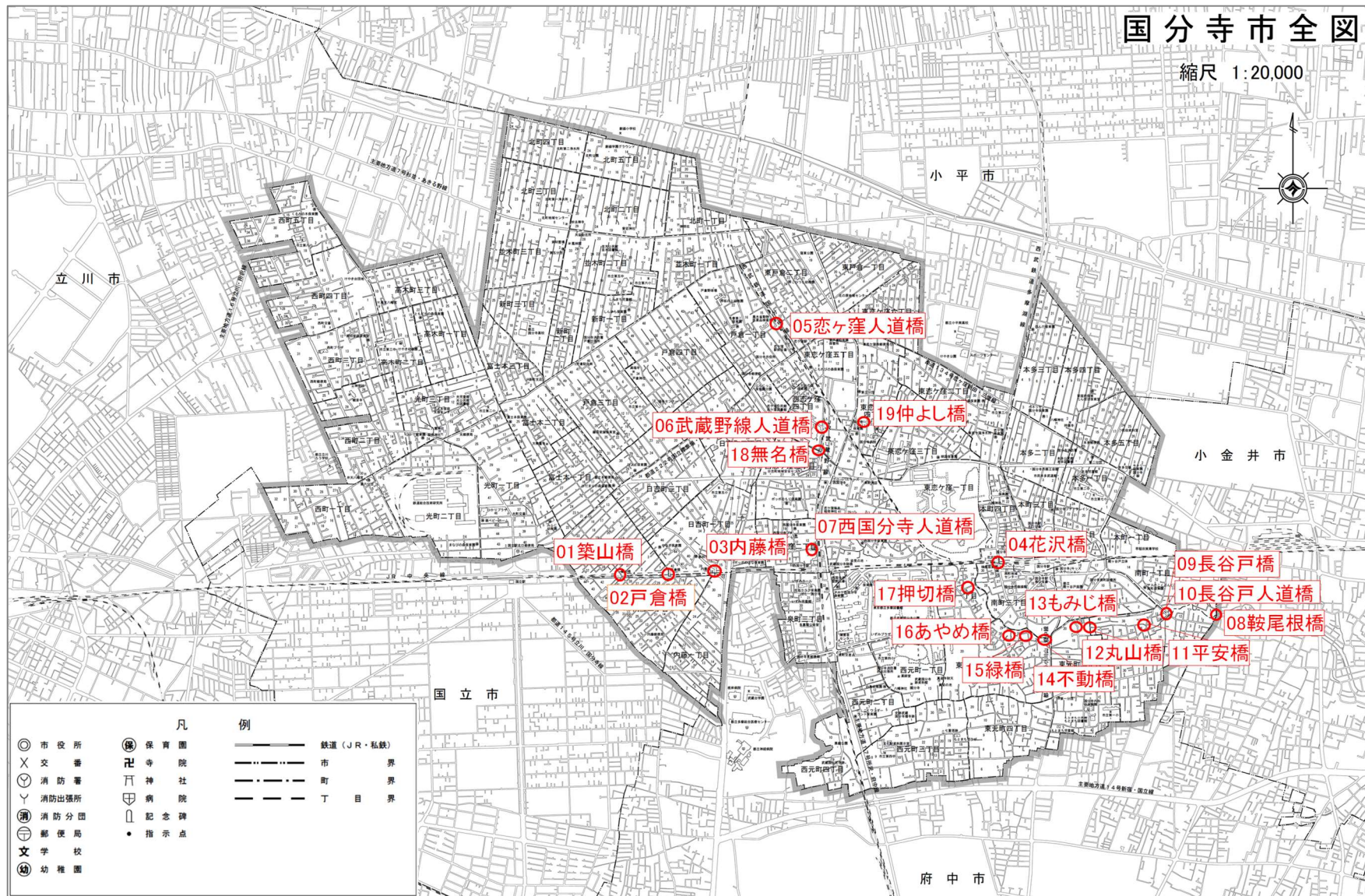


図 3.1 国分寺市の橋りょう位置図

表 3.1 橋りょう長寿命化修繕計画対象橋りょう一覧

番号	橋りょう名称	路線名	箇所		橋長 (m)	総幅員 (m)	面積 (㎡)	使用 材料	構造・形式等		架設年次 赤は推定 (西暦)	交差物件名称
			起点	終点					径間	上部工		
0001	築山橋	中2号線	内藤2-41	日吉町2-27	34.54	4.70	162.3	鋼橋	2径間	鋼床版 鋼桁橋	1973	JR中央本線
0002	戸倉橋	中3号線	内藤2-27	日吉町2-1	35.67	10.70	381.7	鋼橋	2径間	鋼床版 鋼桁橋	1973	JR中央本線
0003	内藤橋	幹9号線	内藤1-30	日吉町1-16	33.91	12.70	430.7	鋼橋	2径間	鋼床版 鋼桁橋	1973	JR中央本線
0004	花沢橋	幹6号線	南町3-1	本町4-2	40.70	10.00	407.0	鋼橋	1径間	鋼床版 2連 箱桁橋	1976	JR中央本線 西武鉄道
0005	恋ヶ窪人道橋	北1号線	東戸倉1-12	戸倉1-4	21.40	2.40	51.4	鋼橋	6径間	鋼床版 鋼桁橋	1971	西武鉄道
0006	武蔵野線人道橋	中175号線	西恋ヶ窪4-8	西恋ヶ窪4-8	31.10	2.40	74.6	鋼橋	5径間	鋼床版 鋼桁橋	1970	JR武蔵野線 中175号線
0007	西国分寺人道橋	中109号線	西恋ヶ窪2-13	西恋ヶ窪2-13	22.60	4.45	100.6	鋼橋	3径間	鋼床版 鋼桁橋	1970	中114号線
0008	鞍尾根橋	南7号線	南町1-1	南町1-1	15.50	7.20	111.6	PC橋	1径間	PC 床版橋	2004	1級河川野川
0009	長谷戸橋	幹3号線	南町1-3	南町1-3	5.30	5.30	28.1	RC橋	1径間	RC 床版橋	1960	1級河川野川
0010	長谷戸人道橋	幹3号線	南町1-3	南町1-3	5.50	2.00	11.0	RC橋	1径間	RC 床版橋	1960	1級河川野川
0011	平安橋	南26号線	東元町1-38	東元町1-38	5.10	4.80	24.5	PC橋	1径間	PC 床版橋	1967	1級河川野川
0012	丸山橋	南61号線	東元町2-19	東元町2-19	4.45	3.45	15.4	RC橋	1径間	RC 床版橋	1970	1級河川野川
0013	もみじ橋	南59号線	東元町2-20	東元町2-20	7.65	6.20	47.4	PC橋	1径間	PC 床版橋	1988	1級河川野川
0014	不動橋	南130号線	東元町3-26	東元町3-26	4.40	2.20	9.7	鋼橋	1径間	鋼H桁橋	1982	1級河川野川
0015	緑橋	南132号線	東元町3-28	東元町3-28	5.75	5.40	31.1	RC橋	1径間	RC 床版橋	1980	1級河川野川
0016	あやめ橋	南134号線	東元町3-38	東元町3-38	4.80	1.92	9.2	RC橋	1径間	RC T桁橋	1984	1級河川野川
0017	押切橋	南166号線	泉町1-14	泉町1-14	4.20	4.60	19.3	RC橋	1径間	RC 床版橋	1980	1級河川野川
0018	無名橋	中178号線	西恋ヶ窪3-32	西恋ヶ窪3-32	8.90	4.70	41.8	RC橋	1径間	RC ボックスカ ルバート橋	1973	中9号線
0019	仲よし橋	東144号線	東恋ヶ窪4-3	東恋ヶ窪4-3	6.00	6.00	36.0	鋼橋	1径間	鋼 H桁橋	1970	特定水路東2

表 3.2 計画対象橋りょうの全景写真 (1/2)





		
<p>0001 築山橋</p>	<p>0002 戸倉橋</p>	<p>0003 内藤橋</p>
		
<p>0004 花沢橋</p>	<p>0005 恋ヶ窪人道橋</p>	<p>0006 武蔵野線人道橋</p>
		
<p>0007 西国分寺人道橋</p>	<p>0008 鞍尾根橋</p>	<p>0009 長谷戸橋</p>
		
<p>0010 長谷戸人道橋</p>	<p>0011 平安橋</p>	<p>0012 丸山橋</p>

表 3.3 計画対象橋りょうの全景写真 (2/2)

		
<p>0013 もみじ橋</p>	<p>0014 不動橋</p>	<p>0015 緑橋</p>
		
<p>0016 あやめ橋</p>	<p>0017 押切橋</p>	<p>0018 無名橋</p>
		
<p>0019 仲よし橋</p>		

## 3.2 橋りょう諸元に関する整理

---

国分寺市が管理する橋りょうの特徴を6つの項目で整理しました。

### 3.2.1 総括 ～国分寺市が管理する橋りょうの特徴～

- **橋種**

橋数ではコンクリート橋が全体の53%（10/19橋）、橋面積比では鋼橋が全体の83%

- **架設年**

1970年代が最も多く10橋を架設

供用後50年以上経過している橋りょうは63%（12/19橋）

- **橋長**

5m以上10m未満の橋りょうが全体の37%（7/19橋）と最も多い

- **幅員**

3m以上6m未満の橋りょうが全体の42%（8/19橋）と最も多い

- **交差条件**

河川にかかる橋りょうが最も多く53%（10/19橋）、次いで鉄道が32%（6/19橋）

- **道路橋/人道橋**

道路橋が68%（13/19橋）、人道橋が32%（6/19橋）

### 3.2.2 橋りょうの諸元整理

#### (1) 橋種

- コンクリート橋（PC、RC 橋）が全体の 53%（10/19 橋）
- 鋼橋は、全橋りょうの 47%（9/19 橋）
- 面積比で見ると鋼橋は全体の 83%

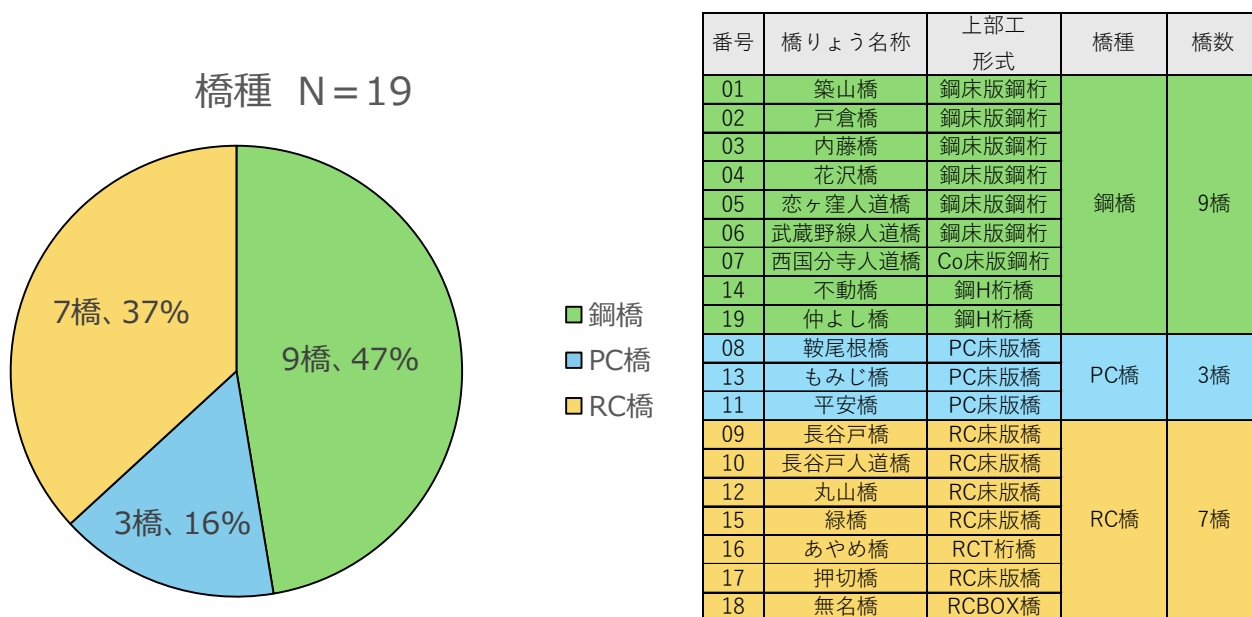


図 3.2 橋種別の橋りょう数と割合

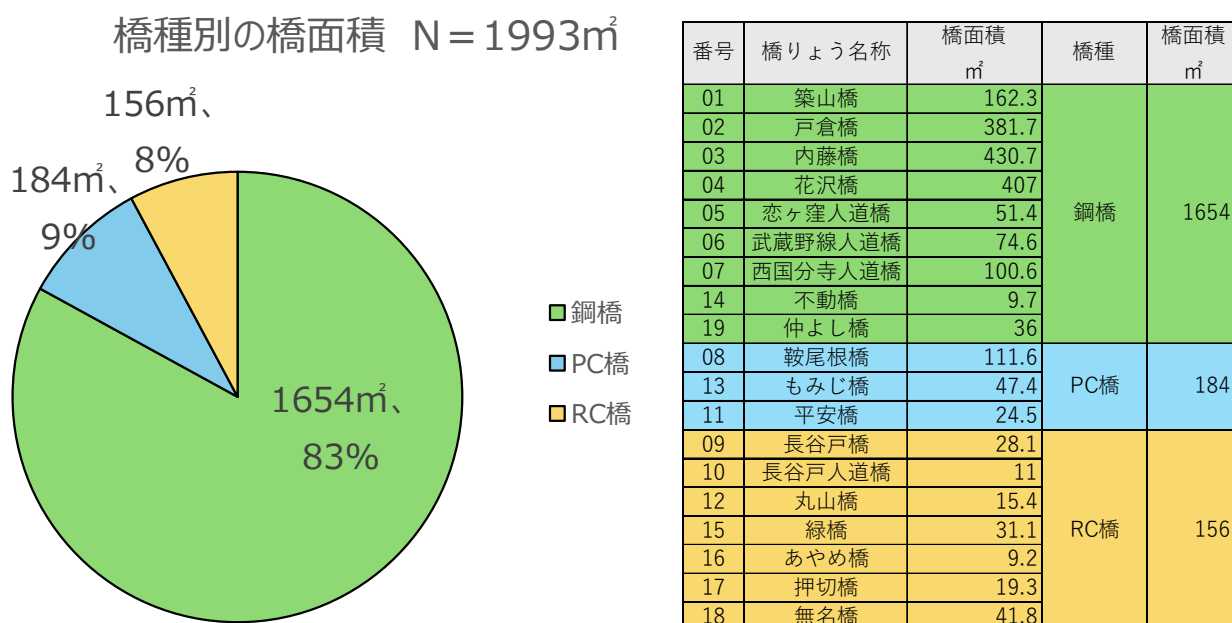


図 3.3 橋種毎の橋りょう面積と割合

(2) 架設年

- 供用後 50 年以上経過している橋りょうは 63% (12/19 橋)
- 架設年代は 1970 年代の橋りょうが最も多く 10 橋
- 供用後 50 年以上経過する橋りょうの割合の推移を 10 年単位で見ると、年々増加し、30 年後は全ての橋りょうが 50 年以上となる

(橋りょう数)

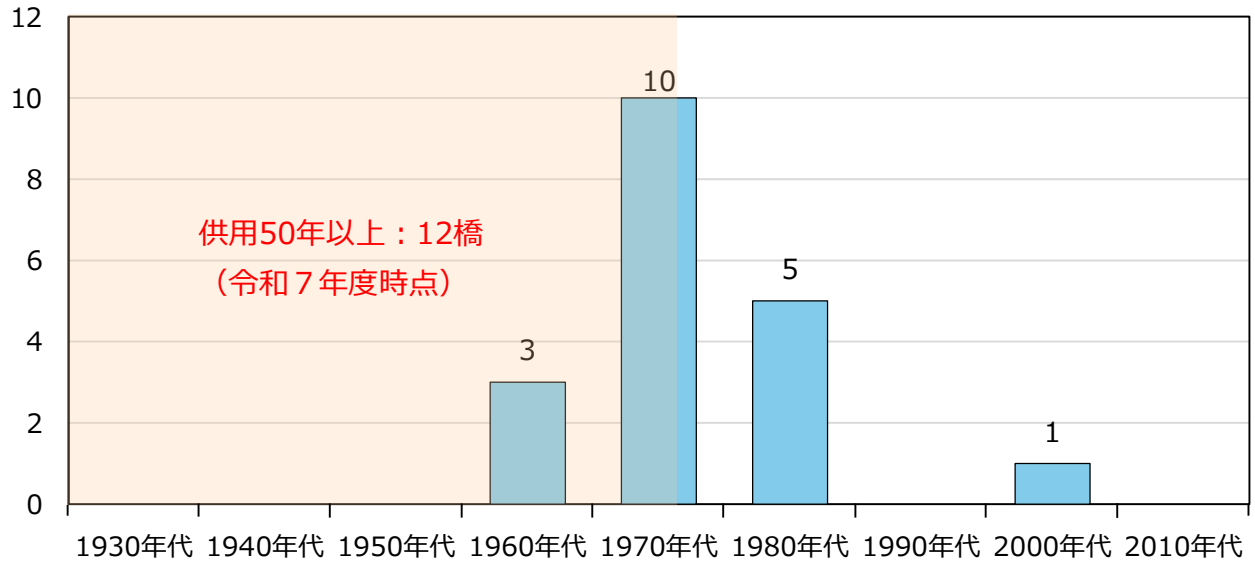


図 3.4 架設年代別の橋りょう数

(割合)

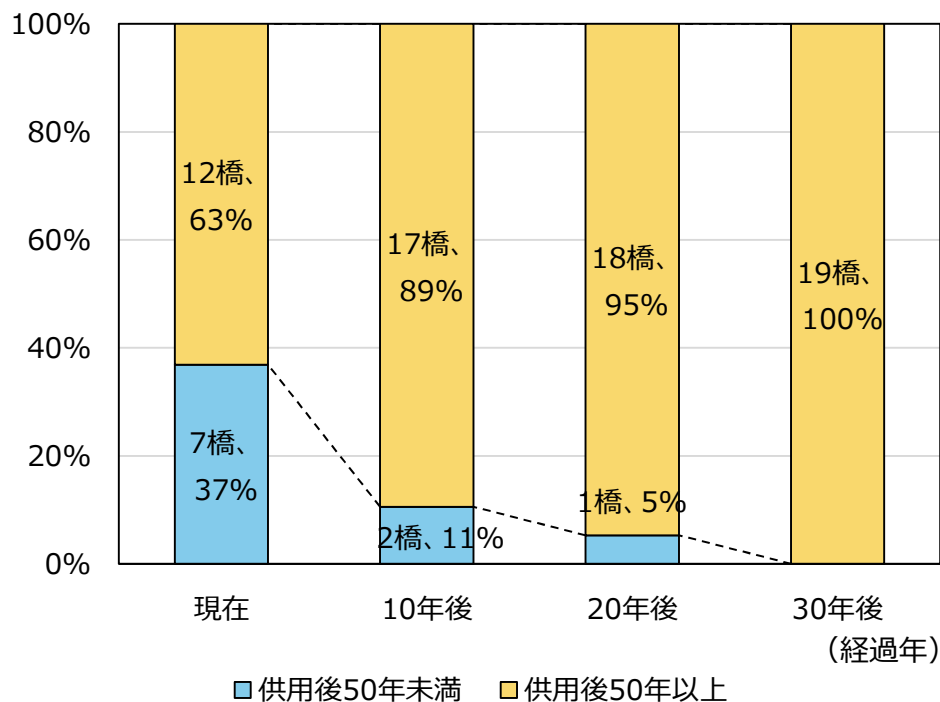


図 3.5 供用後 50 年以上経過した橋りょうの割合推移

### (3) 橋長

- 5m以上 10m 未満の橋りょうが最も多く、全体の 37% (7/19 橋)
- 15m以上の橋りょうは 42% (8/19 橋) であり、橋種は鋼橋 87% (7/8 橋) とコンクリート橋 13% (1/8 橋)

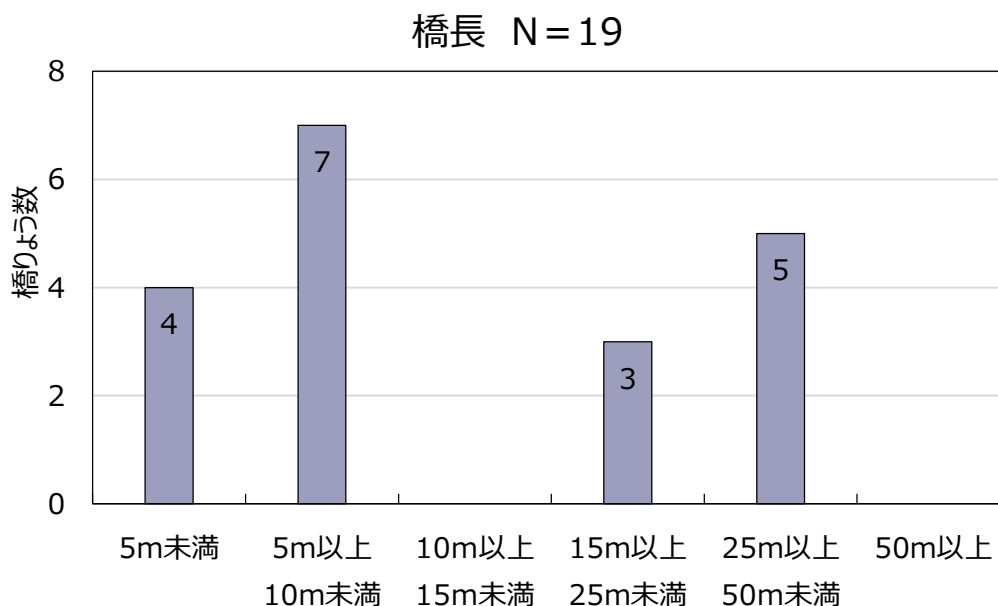


図 3.6 橋長別の橋りょう数

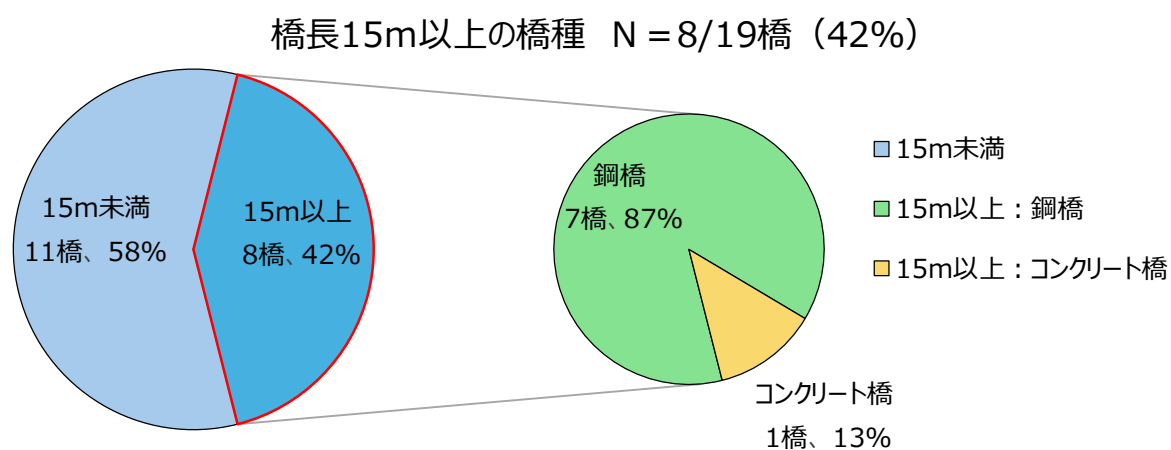


図 3.7 橋長 15m 以上の橋りょう数と橋種の割合

#### (4) 幅員

- 3m以上 6m未満の橋りょうが全体の 42%と最も多い (8/19 橋)

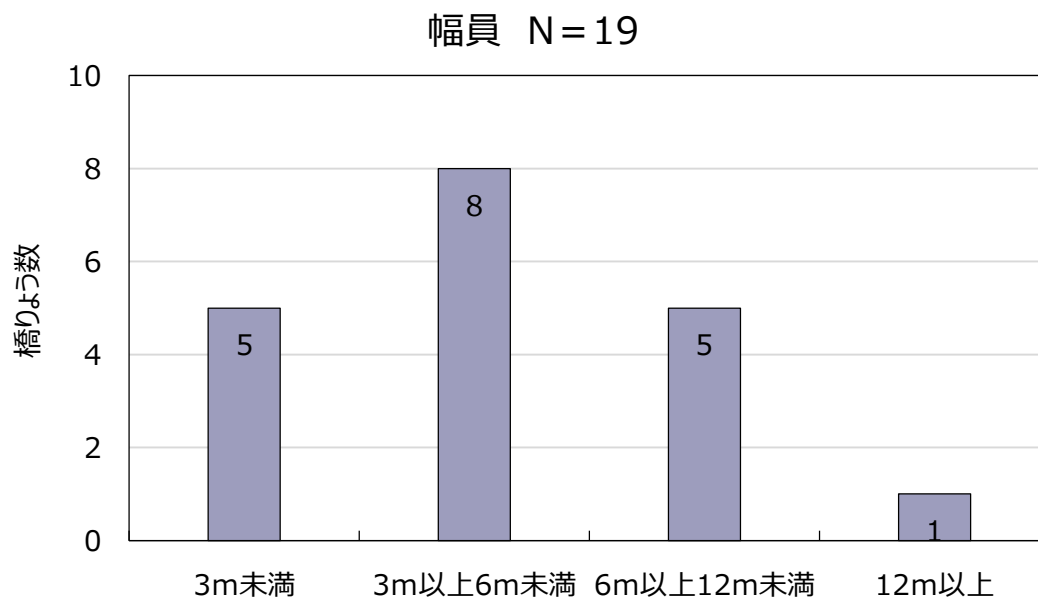


図 3.8 幅員別の橋りょう数

(5) 交差条件

- 河川にかかる橋りょうが最も多く 53% (10/19 橋)、次いで鉄道が 32% (6/19 橋)
- 交差条件が河川の橋りょうは全て野川に架設された橋りょう
- 交差条件が鉄道の橋りょうは、JR 中央線に架かる橋りょうが最も多い (4/6 橋)

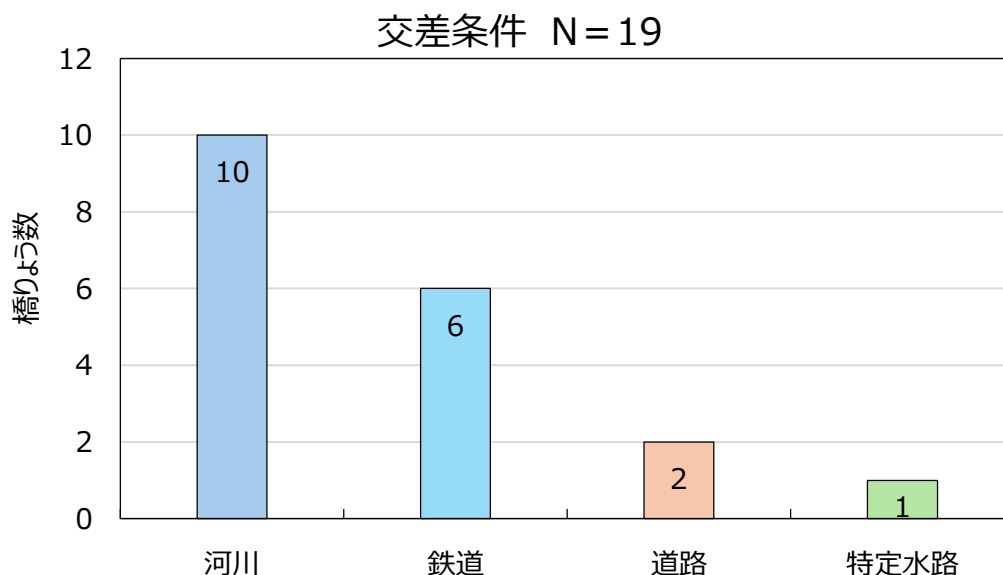


図 3.9 交差条件別の橋りょう数と割合

表 3.4 橋りょうの交差条件一覧

橋りょう名	交差条件	路下条件
築山橋	鉄道	JR中央線
戸倉橋	鉄道	JR中央線
内藤橋	鉄道	JR中央線
花沢橋	鉄道	JR中央線・西武鉄道
恋ヶ窪人道橋	鉄道	西武鉄道
武蔵野線人道橋	鉄道・道路	JR武蔵野線・中175号
西国分寺人道橋	道路	中114号
鞍尾根橋	河川	野川
長谷戸橋	河川	野川
長谷戸人道橋	河川	野川
平安橋	河川	野川
丸山橋	河川	野川
もみじ橋	河川	野川
不動橋	河川	野川
緑橋	河川	野川
あやめ橋	河川	野川
押切橋	河川	野川
無名橋	道路	中9号線
仲よし橋	特定水路	特定水路東2号

(6) 道路橋/人道橋

- 道路橋の方が多く 68% (13/19 橋) であり、人道橋は 32% (6/19 橋)

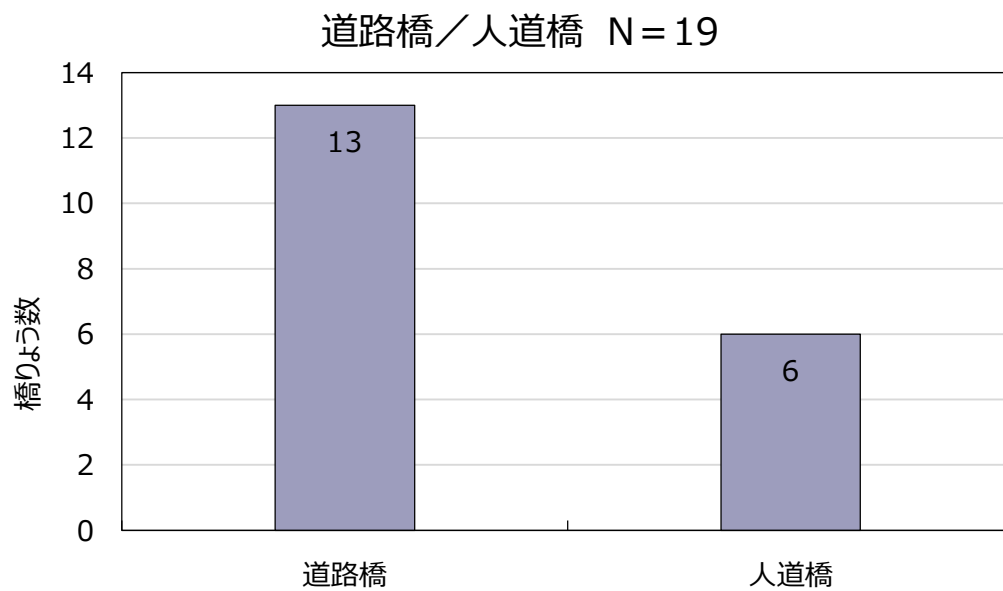


図 3.10 道路橋/人道橋の橋りょう数

### 3.3 橋りょうの健全性

---

管理する橋りょうについて最新の点検結果より、健全性、基本情報との関係、損傷内容、健全性と供用年との関係を整理しました。

#### 3.3.1 総括～橋りょうの健全性と損傷状況～

- **健全性の診断**
  - ・健全性Ⅲの橋りょうは、全体の 21% (4/19 橋) であり、いずれも鋼橋 (4/9 橋)
  - ・健全性Ⅲの橋りょうは、3 橋が新たに判定された橋りょう、1 橋は補修工事を継続中
  - ・健全性Ⅲの橋りょうは、4 橋すべてが供用年 50～59 年を経過
  - ・健全性Ⅲの橋りょうは、3 橋が跨線橋、1 橋が跨道橋
  - ・健全性Ⅲの部材は、全体の 89% (8/9) が上部工 (主桁、横桁、床版) の部材です
- **主な変状種類の整理**
  - ・鋼製の桁、床版、橋脚、支承は、「防食機能の劣化」「腐食」が多く、前回点検時から増加しています
  - ・コンクリート製の桁、床版等の上部工は、「漏水・遊離石灰」「ひびわれ」「うき」がありますが、相対的に少ない
  - ・コンクリート製の橋台、橋脚等の下部工は、「ひびわれ」「うき」「漏水・遊離石灰」があります
- **主な変状が生じる原因と必要な対策**
  - ・鋼製部材に多い「防食機能の劣化」「腐食」やコンクリート製部材に多いの「漏水・遊離石灰」は、いずれも水回りに起因するものと推定されます
  - ・耐久性を向上させるために雨水等の水回り対策を実施することが重要

### 3.3.2 健全性の診断

平成 26 年に、国土交通省が「インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定し、省令・告示によって橋りょうは 5 年に一度の定期点検が義務づけられました。

その際、橋りょうの状態の把握と措置の必要性を、「健全性」という 4 つの判定区分に分類することが定められました。

定期点検時に判定された健全性を集計し、橋りょうの状態の把握を行いました。

表 3.5 健全性の診断

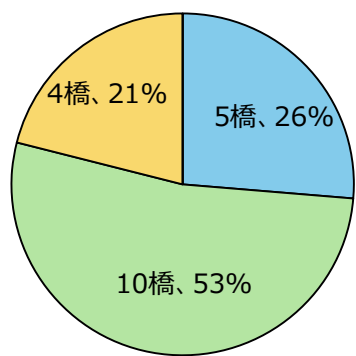
区分		状態
I	健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	道路橋の機能に支障が生じていないが 予防保全の観点から措置を構うことが望ましい状態。
III	早期措置段階	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり 早期に措置を構うべき状態。
IV	緊急措置段階	道路橋の機能に支障が生じている 又は生じる可能性が著しく高く緊急に措置を構うべき状態。

【出典：道路橋定期点検要領／R6.3】

(1) 国分寺市が管理する橋りょうの健全性

- 健全性Ⅱの橋りょうが最も多く、53%（10/19 橋）
- 健全性Ⅲの橋りょうは、21%（4/19 橋）

健全性（全体） N = 19



国・東京都・都内市区町村・本市の健全性比較

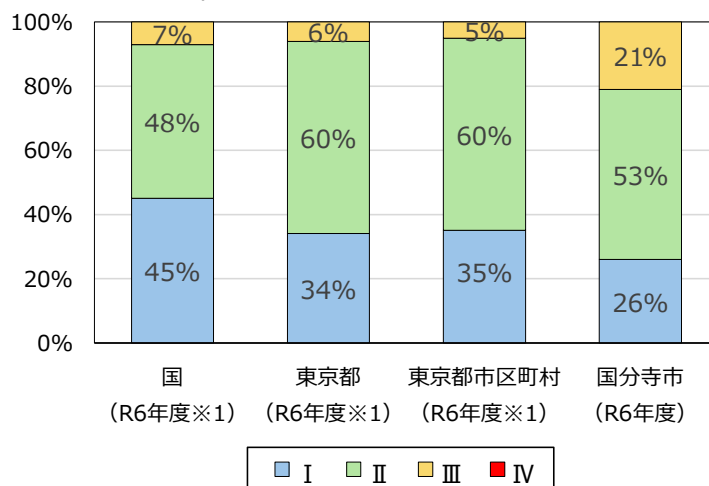


図 3.11 橋りょうの健全性割合および国、東京都との比較

表 3.6 各橋りょうの健全性

橋りょう名	健全性
築山橋	Ⅲ
戸倉橋	Ⅲ
内藤橋	Ⅱ
花沢橋	Ⅰ
恋ヶ窪人道橋	Ⅱ
武蔵野線人道橋	Ⅲ
西国分寺人道橋	Ⅲ
鞍尾根橋	Ⅱ
長谷戸橋	Ⅱ
長谷戸人道橋	Ⅰ
平安橋	Ⅰ
丸山橋	Ⅱ
もみじ橋	Ⅰ
不動橋	Ⅱ
緑橋	Ⅰ
あやめ橋	Ⅱ
押切橋	Ⅱ
無名橋	Ⅱ
仲よし橋	Ⅱ

※2

※1 出典：「道路メンテナンス年報」国土交通省道路 2025年8月

※2 戸倉橋は令和8年度まで補修工事を実施中

## (2) 健全性の推移

2巡目点検（H25-H27）、3巡目点検（H30-H31）と4巡目点検（R5-R6）の結果を対比し、劣化の進展状況を確認しました。

- 2巡目点検時に健全性Ⅲ、Ⅳと判定された橋りょうは、いずれも補修後、Ⅱに改善
- 3巡目点検時に健全性Ⅲと判定された橋りょうは、現在補修工事を実施している戸倉橋を除き、補修後ⅠもしくはⅡに改善
- 4巡目点検時に新たに健全性Ⅲと判定された橋りょうが3橋
- 4巡目点検時に判定を見直したことで、健全性ⅡからⅠに改善している橋りょうが4橋
- これまで、点検、措置を積極的に実施しているが、経年的な劣化が進行しています

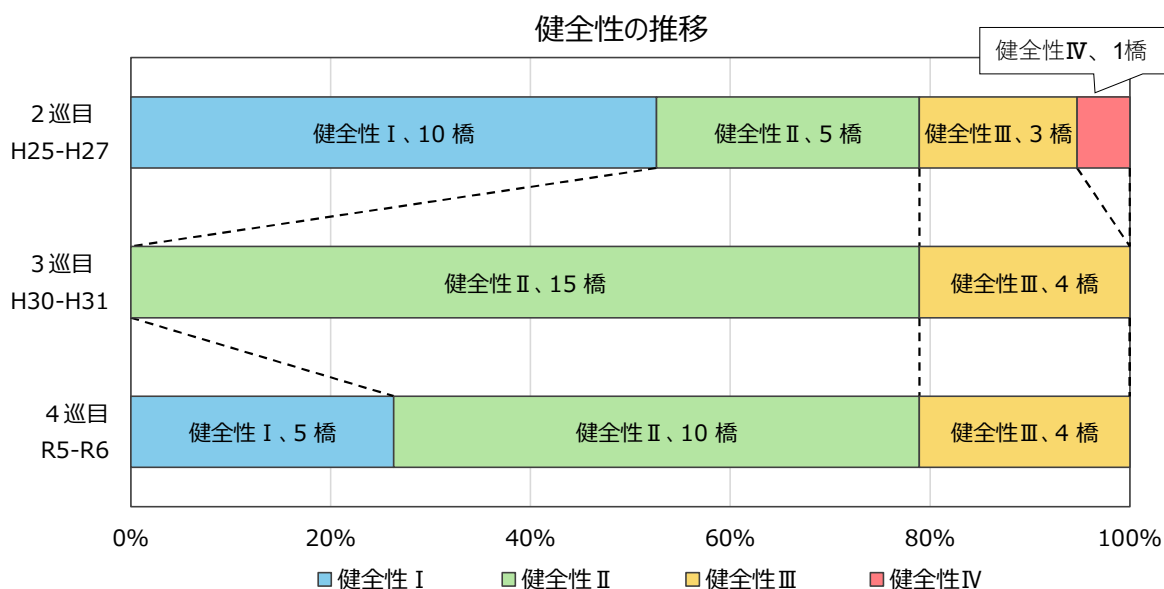


図 3.12 前回点検からの健全性の推移

表 3.7 橋りょう別健全性一覧表

番号	橋りょう名	橋りょう健全性		
		2巡目 (H25-H27)	3巡目 (H30-H31)	4巡目 (R5-R6)
0001	築山橋	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ
0002	戸倉橋	Ⅱ	Ⅲ	Ⅲ
0003	内藤橋	Ⅱ	Ⅲ	Ⅱ
0004	花沢橋	Ⅱ	Ⅲ	Ⅰ
0005	恋ヶ窪人道橋	Ⅰ	Ⅱ	Ⅱ
0006	武蔵野線人道橋	Ⅲ	Ⅱ	Ⅲ
0007	西国分寺人道橋	Ⅳ	Ⅱ	Ⅲ
0008	鞍尾根橋	Ⅰ	Ⅱ	Ⅱ
0009	長谷戸橋	Ⅲ	Ⅱ	Ⅱ
0010	長谷戸人道橋	Ⅲ	Ⅱ	Ⅰ
0011	平安橋	(Ⅰ)	Ⅱ	Ⅰ
0012	丸山橋	(Ⅰ)	Ⅱ	Ⅱ
0013	もみじ橋	(Ⅰ)	Ⅱ	Ⅰ
0014	不動橋	(Ⅰ)	Ⅱ	Ⅱ
0015	緑橋	(Ⅰ)	Ⅱ	Ⅰ
0016	あやめ橋	(Ⅰ)	Ⅱ	Ⅱ
0017	押切橋	(Ⅰ)	Ⅱ	Ⅱ
0018	無名橋	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ
0019	仲よし橋	(Ⅰ)	Ⅲ	Ⅱ

### (3) 橋種と健全性の関係

- 健全性Ⅲの橋りょうはすべて鋼橋であり、鋼橋全体のうち 44% (4/9 橋)

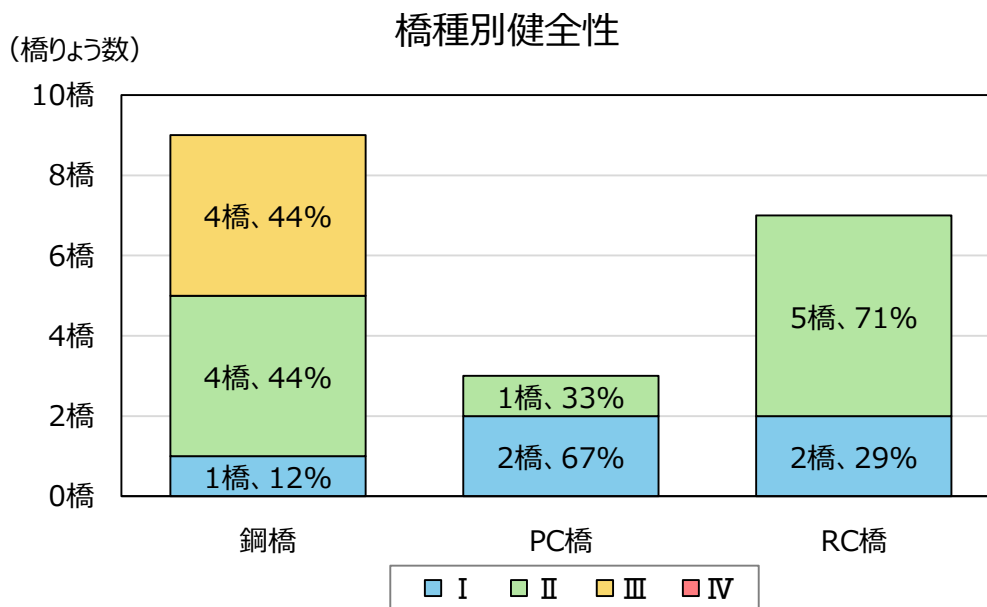


図 3.13 橋種別にみた橋りょうの健全性

### (4) 供用年と健全性の関係

- 令和 7 年度現在、供用後 50～59 年の橋りょうのうち健全性Ⅲは 40% (4/10 橋)

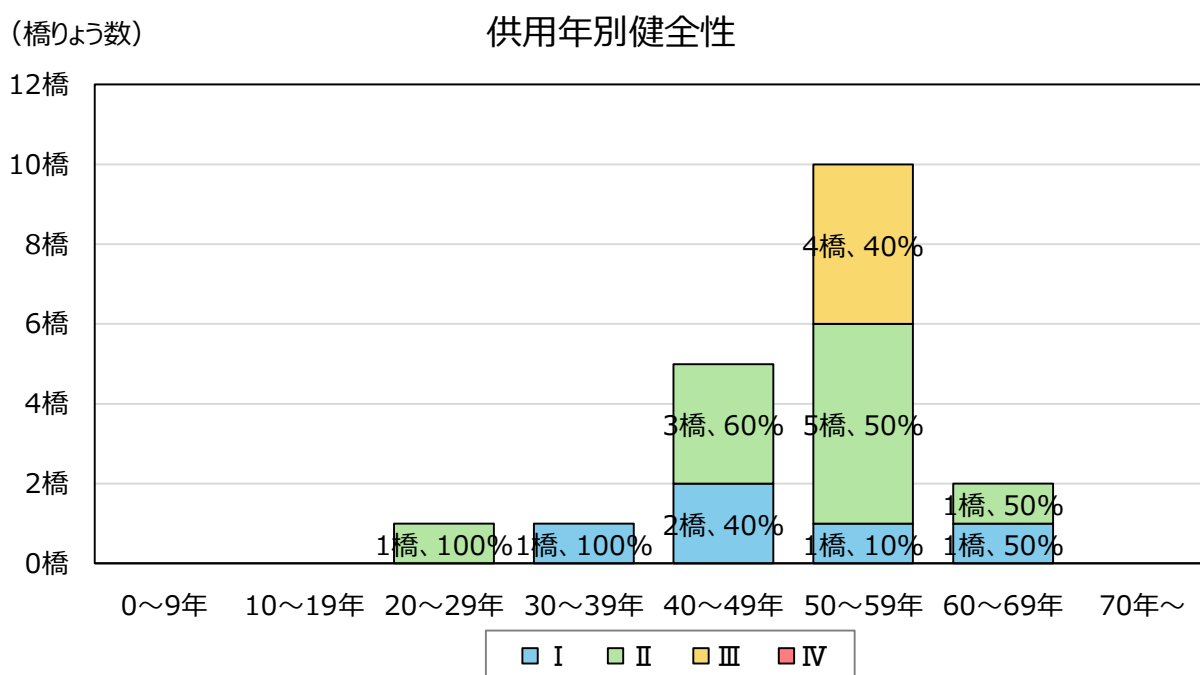


図 3.14 供用年別にみた橋りょうの健全性

(5) 橋長と健全性の関係

- 橋長 15m 以上 25m 未満の区分のうち健全性Ⅲの橋りょうは、33% (1/3 橋)
- 橋長 25m 以上 50m 未満の区分のうち健全性Ⅲの橋りょうは、60% (3/5 橋)

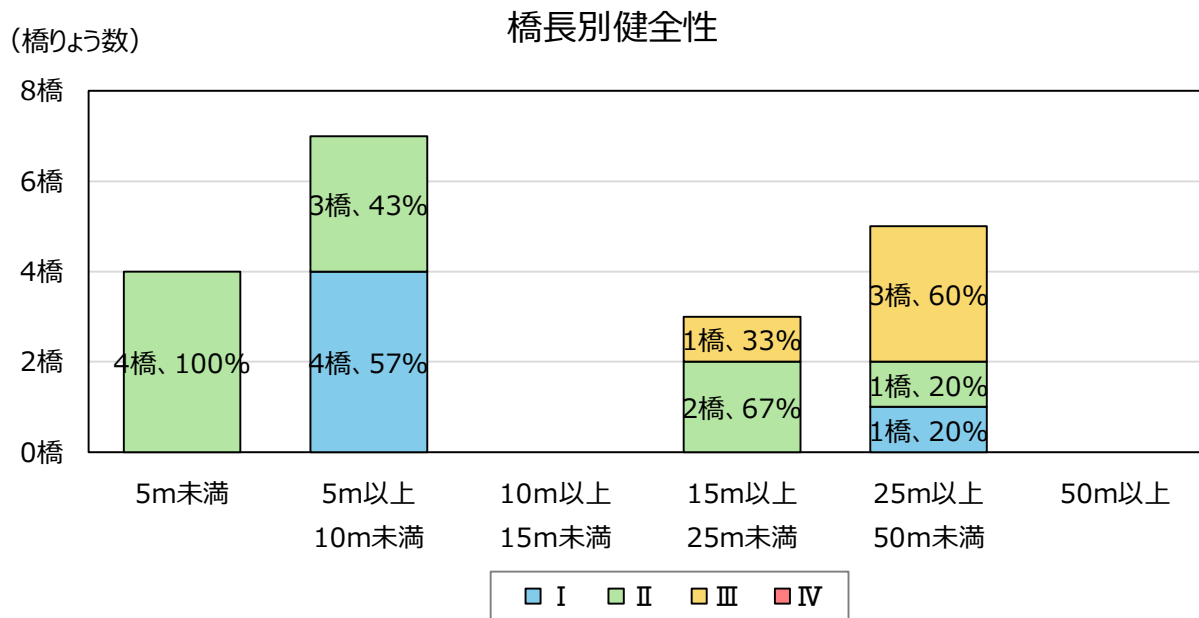


図 3.15 橋長別橋りょうの健全性

(6) 交差条件と健全性の関係

- 鉄道にかかる橋りょうのうち健全性Ⅲの橋りょうは、50% (3/6 橋)
- 道路にかかる橋りょうのうち健全性Ⅲの橋りょうは、50% (1/2 橋)

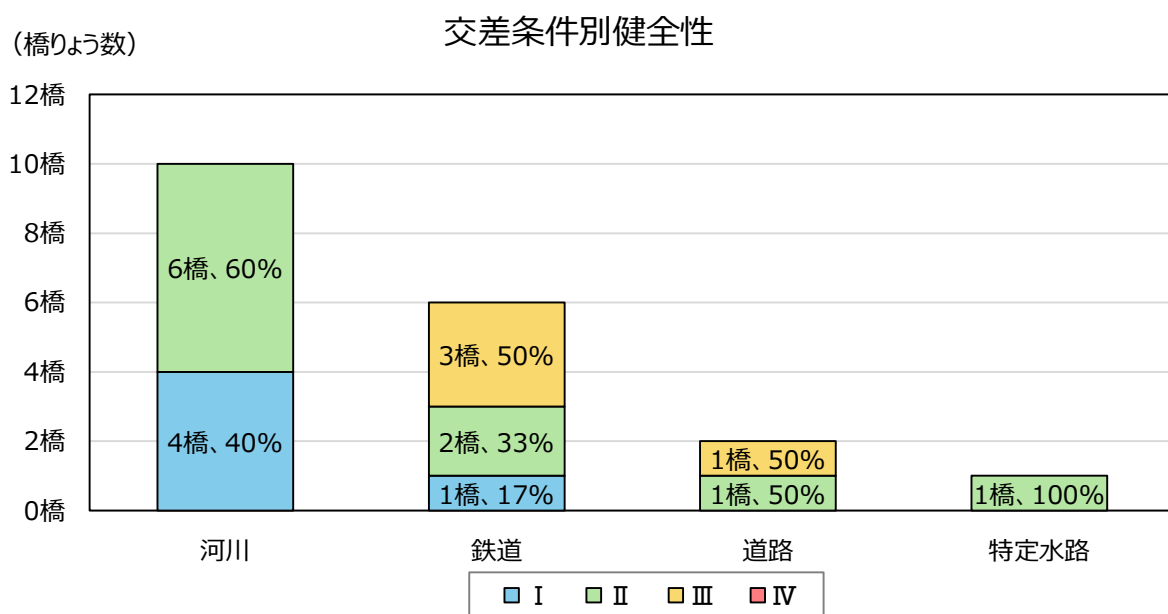


図 3.16 交差条件別橋りょうの健全性

(7) 道路橋/人道橋と健全性の関係

- 道路橋のうち、健全性Ⅲの橋りょうは 15% (2/13 橋)
- 人道橋のうち、健全性Ⅲの橋りょうは 33% (2/6 橋)

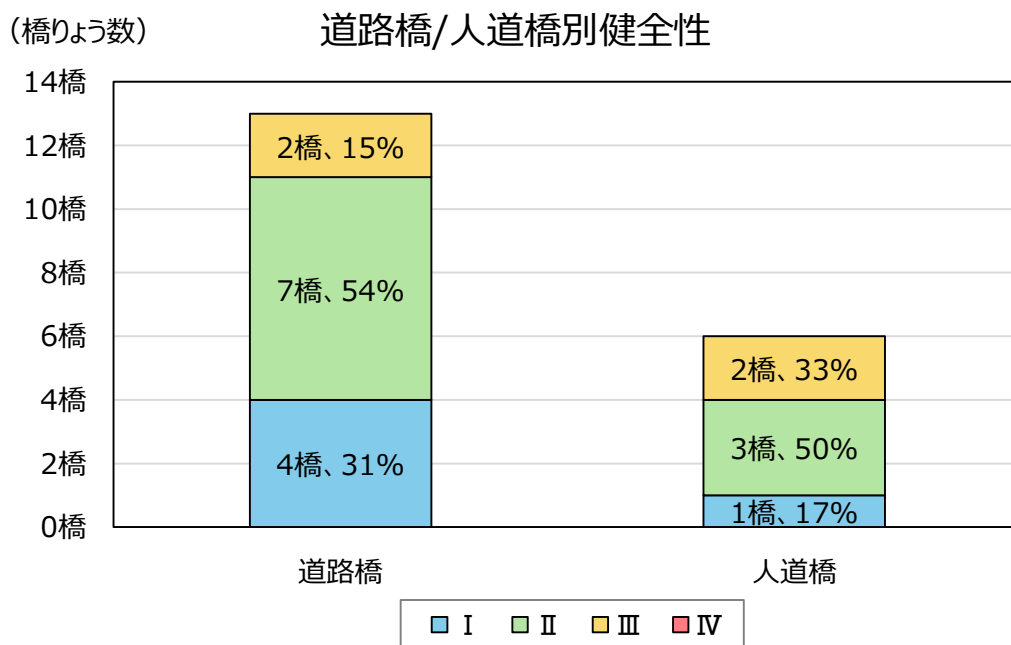


図 3.17 道路橋/人道橋別健全性

(8) 部材毎の健全性

- 健全性Ⅲの部材は全 9 件のうち、主桁・横桁・床版が 8 件を占めており、約 89% (8/9) が上部工 (主桁、横桁、床版) の部材である

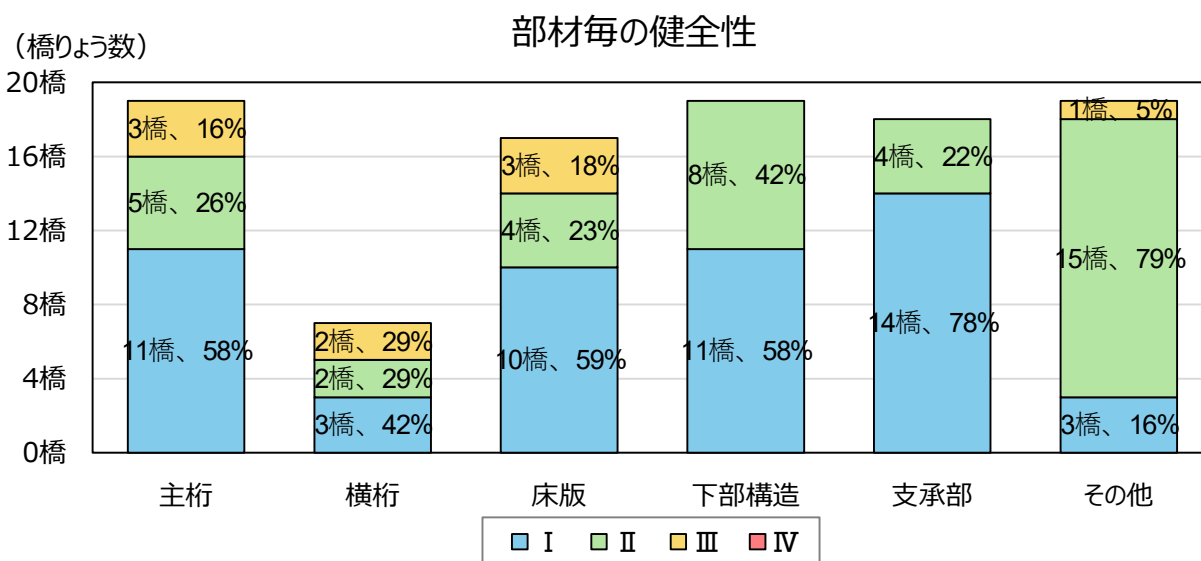


図 3.18 部材別健全性割合

### 3.3.3 主な変状の種類

国分寺市が所有する橋りょう 19 橋を対象に、主要な部材についての損傷を次の通り整理しました。

#### (1) 主桁

- 鋼桁の「防食機能の劣化」が 68 箇所でもっとも多く、次いで腐食が 40 箇所、いずれも前回点検時から増加、添接ボルト（F11T 使用）が 14 箇所
- コンクリート桁は、管理規模が小さい（橋面積比が 17%）ため、損傷の箇所も少ない、「漏水・遊離石灰」が 5 箇所、次いで「うき」が 3 箇所

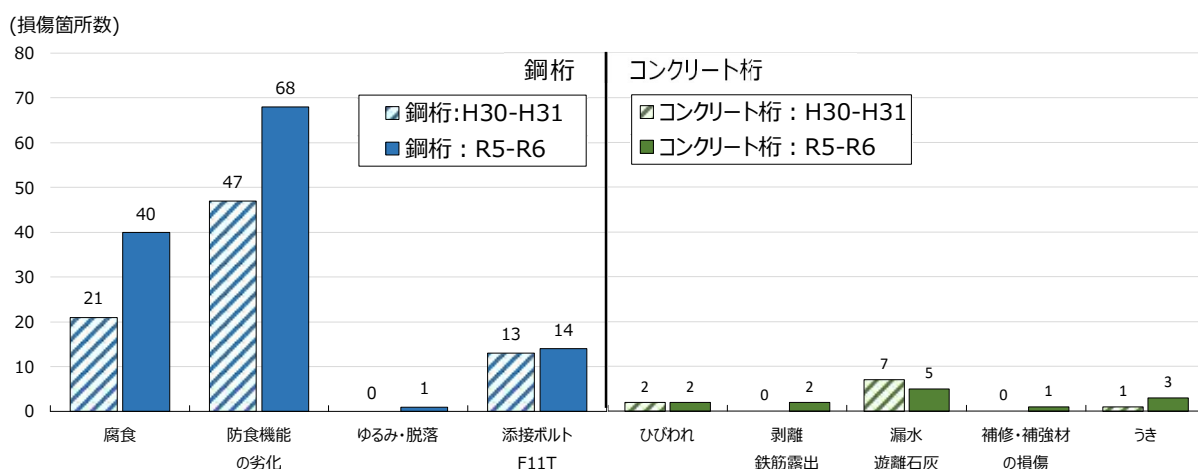


図 3.19 損傷種類別損傷箇所数（主桁）

#### (2) 横桁

- 鋼桁の「防食機能の劣化」が 30 箇所でもっとも多く、次いで腐食が 8 箇所、いずれも前回点検時から増加、添接ボルト（F11T 使用）が 2 箇所
- コンクリート桁においては、損傷が確認されていない

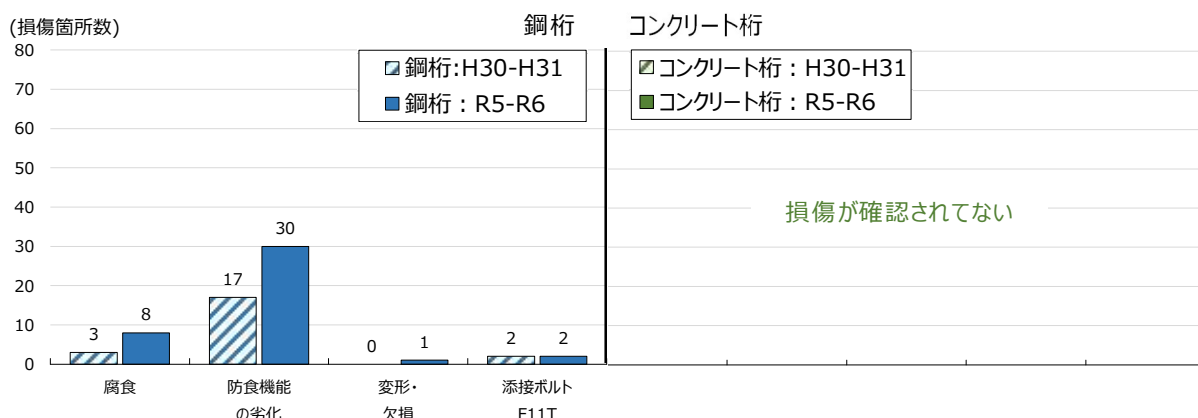


図 3.20 損傷種類別損傷箇所数（横桁）

### (3) 床版

- 鋼製床版の「防食機能の劣化」が 15 箇所、次いで腐食が 11 箇所、いずれも前回点検時から増加
- コンクリート製床版は「漏水・遊離石灰」が 6 箇所、次いで「うき」が 4 箇所、いずれも前回点検から減少、「床版ひびわれ」は前回点検時の 10 箇所から 3 箇所に減少

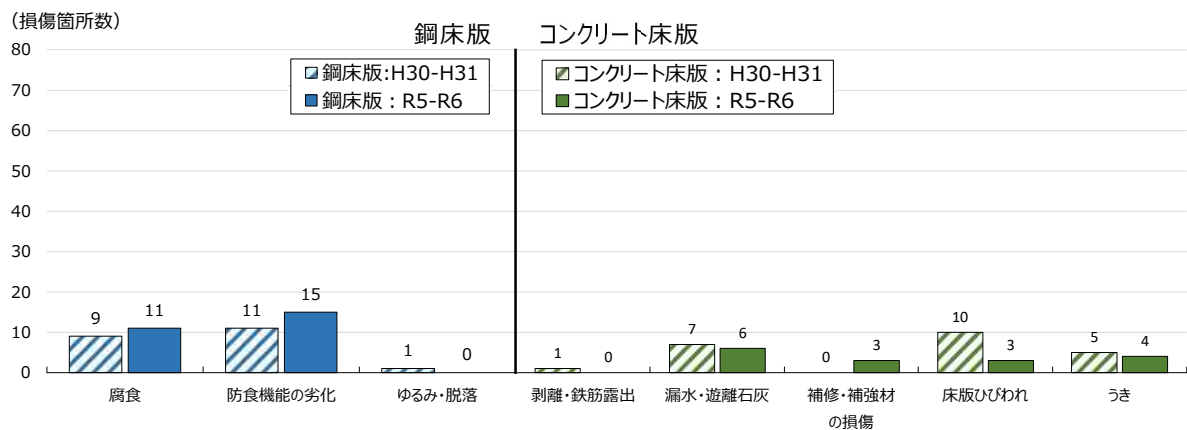


図 3.21 損傷種類別損傷箇所数（床版）

#### (4) 下部構造

- コンクリート製下部工の表面積が鋼製下部工より大きいためコンクリート製下部工の損傷箇所が多い、「ひびわれ」が 17 箇所、次いで「うき」が 15 箇所、「漏水・遊離石灰」は前回の 4 箇所から 10 箇所に増加
- 鋼製下部工は「防食機能の劣化」が 4 箇所、次いで「腐食」が 3 箇所

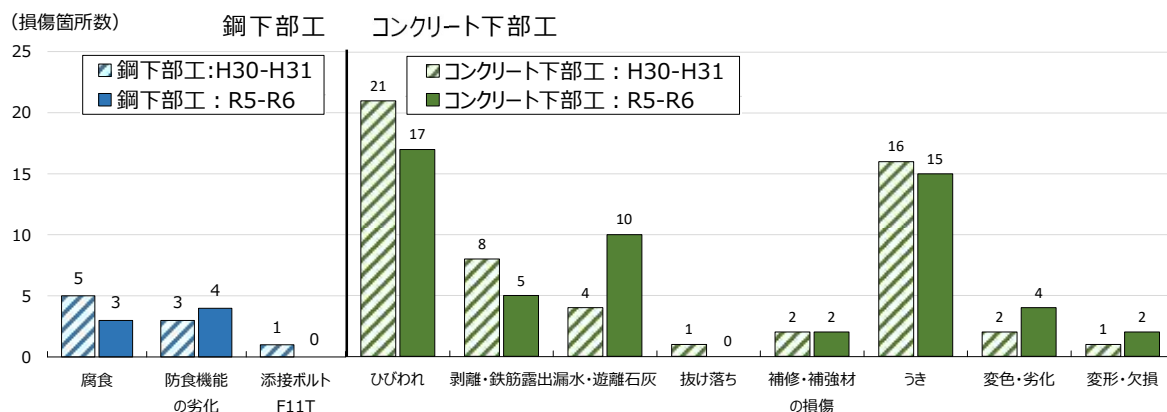


図 3.22 損傷種類別損傷箇所数（下部構造）

#### (5) 支承

- 鋼製部分の「防食機能の劣化」が 14 箇所、次いで「腐食」が 12 箇所、「土砂詰まり」が前回点検の 6 箇所から 1 箇所に減少

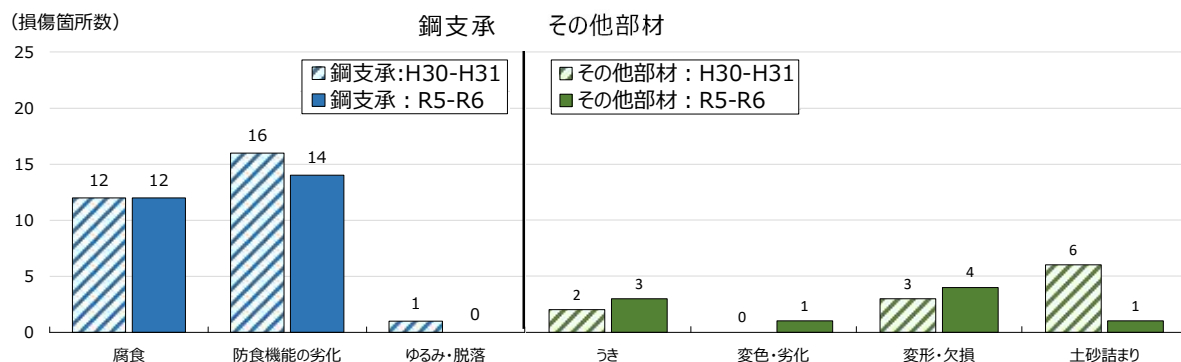


図 3.23 損傷種類別損傷箇所数（支承）

### 3.3.4 損傷原因の推定



#### 【主な損傷の原因】

- 鋼部材において、「防食機能の劣化」と「腐食」が主要な損傷となっています。塗装の経年劣化による防食機能の低下及び雨水等による水分の供給が主な要因と推定されます。
- コンクリート部材において「漏水、遊離石灰」が主な損傷となっています。橋面の防水機能の低下及び雨水等による水分の供給が主な要因と推定されます。橋面からの雨水が舗装のひび割れ、地覆部、伸縮装置部等から床版や主桁等に供給され、その水分がコンクリートの微細なひび割れに沿って侵入し、コンクリート中の成分を溶出させ遊離石灰を発生させていると考えられます。
- コンクリート部材の下部工で「ひびわれ」が多く確認されています。これらのうち進行していない「ひびわれ」は、施工時に起因するものや経年劣化によるものと推定され、有害性は低いと考えられます。
- コンクリート部材の下部工で「うき」が確認されています。コンクリート内部に生じる空洞は主に施工不良に原因があると考えられる一方で、「うき」が確認された周辺で「漏水、遊離石灰」等他の損傷が確認される場合は、鉄筋の腐食膨張等に起因する可能性も推測されます。

#### 【必要な対策】

- 上記の損傷状況から、国分寺市の橋りょうの長寿命化を図るためには、耐久性を向上させるために雨水等の水回り対策を実施することが重要となります。
- 鋼部材の「腐食」対策は、塗装塗替に合わせて、それぞれの橋りょうの状態に応じて橋面防水、伸縮装置の取替えや補修、水切りの設置等の水回り対策を検討する必要があります。また、コンクリート部材の「漏水、遊離石灰」対策も鋼部材と同様な対策が有効となります。さらに表面保護工の実施は、中性化等による耐久性の低下に対して有効な対策となります。
- コンクリート部材の「うき」対策は、経過観察を継続し、剥落による第三者被害が生じる可能性がある箇所について、速やかに剥落防止対策を講じることが重要です。周辺に「漏水、遊離石灰」等他の損傷が確認される場合は、別途、詳細調査を実施し必要な対策を講じる必要があります。

表 3.8 代表的な損傷および損傷原因の推定

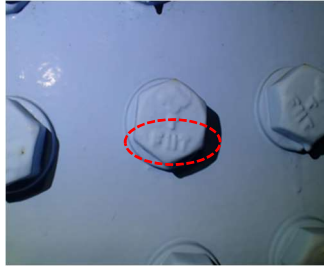
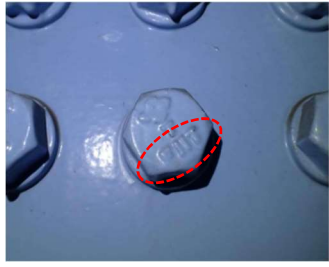










【主桁_鋼部材】		【主桁_コンクリート部材】	
橋りょう名		橋りょう名	
恋ヶ窪 人道橋	主桁に腐食、漏水が見られます。雨水等の影響が原因と推定されます。	あやめ橋	主桁にうきが見られます。施工不良と推定されます。
【床版_鋼部材】		【床版_コンクリート部材】	
橋りょう名		橋りょう名	
武蔵野線 人道橋	床版に腐食、漏水が見られます。橋面からの雨水の浸透が原因と推定されます。	不動橋	床版にうき、床版ひびわれが見られます。施工不良、経年劣化によるものと推定されます。
【下部構造_コンクリート部材】		【下部構造_コンクリート部材】	
橋りょう名		橋りょう名	
不動橋	橋台豎壁にうきが見られます。損傷の進行は見られないため、経年劣化を要因と推定されます。	緑橋	橋台豎壁にひびわれが見られます。損傷の進行は見られないため、経年劣化を要因と推定されます。

### 3.3.5 健全性Ⅲの橋りょうの概要

健全性Ⅲの要因となる損傷とその損傷の原因及び想定される必要な対策を下記に示します。

- 築山橋：主桁と横桁の添接ボルトに遅れ破壊の懸念がある F11T が使用されていることから健全性判定は、【Ⅲ】となっています。ボルト取替、橋面防水工、伸縮装置取替工等を実施する必要があります。
- 戸倉橋：主桁と横桁の添接ボルトに遅れ破壊の懸念がある F11T が使用されていることや、床版に腐食による断面欠損が確認されていることから健全性判定は、【Ⅲ】となっています。戸倉橋は令和 5 年度から令和 7 年度の 3 か年で塗装塗替、ボルト取替、当て板補修等を実施しました。令和 8 年度に塗装塗替、コンクリート補修等の補修工事を実施する必要があります。
- 武蔵野線人道橋：主桁と床版と高欄に腐食による断面欠損が確認されていることから健全性判定は、【Ⅲ】となっています。床版改修工、塗装塗替、橋面防水工等を実施する必要があります。
- 西国分寺人道橋：床版にうきや補修材の損傷（ひびわれ、うき）が確認され、損傷が第三者被害範囲であることから健全性判定は、【Ⅲ】となっていたので、令和 7 年度に応急修繕を実施しました。床版改修工、塗装塗替、橋面防水工等を実施する必要があります。

表 3.9 Ⅲ判定の要因となる損傷写真

橋りょう名	Ⅲ判定の要因となる損傷写真		
築山橋			
	主桁の添接部に F11T ボルトの使用	横桁の添接部に F11T ボルトの使用	橋脚梁部の添接部に F11T ボルトの使用
戸倉橋			
	主桁、横桁の添接部に F11T ボルトの使用	床版の腐食による欠損	床版の腐食による減肉
武蔵野線人道橋			
	床版の腐食による欠損	床版の腐食による欠損	高欄の腐食による欠損
西国分寺人道橋			
	うき	うき	補修・補強材の損傷

### 3.4 劣化予測と対策実施時期の設定

定期点検結果より、対象橋りょうの劣化傾向を把握し、最適なライフサイクルコストが見込める修繕計画を策定するために、対策実施時期を設定しました。

#### 3.4.1 劣化予測の実施

架設年が判明している国分寺市の橋りょうデータ（19 橋）を対象に、各橋りょうの健全性を基に劣化予測を行い、劣化曲線を作成しました。なお、本改定は過去の点検結果（計 3 回）を踏まえて劣化曲線を作成しています。修繕・維持工事により回復した健全性データを除外し、補修実施前までの点検結果を採用しています。

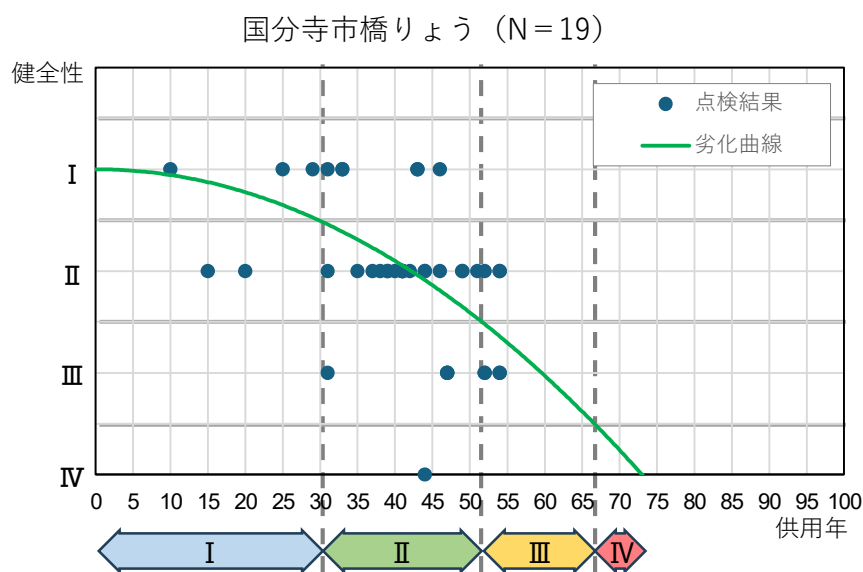


図 3.24 劣化曲線

#### 3.4.2 対策実施時期の設定

今後 50 年間のライフサイクルコストを算定するため、劣化予測式より対策実施時期を設定しました。

予防保全型管理（健全性 II）における修繕着手時期は 30 年、事後保全型管理（健全性 III）では 51 年となります。

ただし、劣化予測に用いるデータの母数が多いほど、実際の劣化状況に近い予測が可能となるため、今後の点検によりデータが蓄積された段階で、劣化予測式についても見直していきます。

表 3.10 健全性到達時期

健全性	国分寺市
I → II	30年
II → III	21年
III → IV	15年

## 第4章 計画の改正における課題

これまでの取り組み、および橋りょうの現況整理を踏まえて計画更新の課題を以下の通りまとめました。

- 定期点検結果によると、管理橋りょう全体の経年的な劣化が進行しています。今後も全 19 橋を対象とした計画的な維持管理に取り組む必要があります。
- 防護柵取替やはく落防止措置など、利用者の安全、安心に配慮した維持工事等を実施しています。今後も継続して日常点検や定期点検等による劣化、損傷の早期発見に努めて適切な対応を図っていく必要があります。
- 本市の橋りょうは、跨線橋の比率が高いことが特徴です。令和 3 年度から跨線橋の補修工事に着手し、安全の確保に努めていますが、計画に対して遅れが生じるとともに事業費が増加しています。
- 跨線橋の劣化は重大事故のリスクが高く、更新や修繕には長い工期と多額の費用が必要です。よって、安全確保と長期的なコスト削減を進めるために、跨線橋の対策優先順位の再検討が必要です。
- 本市の管理橋りょうで発生している主な変状は、鋼製部材の「腐食」、コンクリート製部材の「漏水・遊離石灰」等、いずれも水回りに起因しています。それぞれの橋りょうの耐久性向上を図るためには水回り対策の実施が重要です。

# 第5章 橋りょう長寿命化修繕計画の基本方針

## 5.1 橋りょう長寿命化修繕計画の基本方針

計画の更新に際しては、関連計画や橋りょうの実情等を踏まえて定めた、従来の基本方針を踏襲し、以下の通りとします。

### ◇目的：「安全・安心の確保を基本とした橋りょうの計画的な維持管理」

- ✓ 方針 1：点検の実施による損傷の早期発見と健全性の把握
- ✓ 方針 2：維持管理費用の平準化とコスト縮減
- ✓ 方針 3：メンテナンスサイクルの構築と継続的改善

## 5.2 実施方針

従来の実施方針を踏襲しつつ、第4章で整理した課題を勘案した上で、以下の2点について見直しを行いました。

- 跨線橋の優先順位を見直すために、複数の橋りょうが同一の優先順位グループにある場合、優先順位を決める際に桁下の交差条件を新たに評価項目として追加しました。
- 各橋りょうの耐久性向上を図るため、短期計画の補修内容に具体的な「水回り対策」を明記しました。

### 5.2.1 点検、診断の実施による損傷の早期発見と健全性の把握

- (1) 損傷の早期発見及び安全性の確保を目的とした道路パトロールを実施
  - 道路パトロールにおいて橋りょうの日常点検も実施し、不具合の早期発見を目指します。
  - 手すりや階段の損傷、段差等による利用者の怪我、損傷部材の落下事故、排水機能不全による水たまり等、利用者目線でパトロールし、利用者の安全確保に努めます。
- (2) 老朽化対策に必要な健全性を把握するため、5年に1度の定期点検を実施
  - 全橋りょうにおいて、5年に1度の定期点検を今後も継続して実施します。
  - 点検を適切に行うため、必要な知識及び技能を持った者が、損傷状況の把握、健全性の診断、対策の必要性の判断を行い、適切な措置を行います。

### 5.2.2 維持管理費用の平準化とコスト縮減

- (1) 予防保全による橋りょうの長寿命化と維持管理費用縮減
  - 橋りょうの長寿命化を図るため、予防保全型の維持管理を推進し、ライフサイクルコストの縮減も図ります。

- 対策の優先順位は、橋りょうの重要度（ランク1～3）および健全性（Ⅲ～Ⅰ）を基に設定します。同一優先順位グループ内の複数橋りょうについては、桁下の交差条件や交通量等を勘案して順位を決定し、総合的判断に基づき順次措置を実施します。

## (2) 集約化・撤去や新技術等の活用によるコスト縮減効果

- 河川の暗渠化により橋りょうとしての役割を終えた橋りょうについて、今後、周辺の状況や施設の利用状況などを踏まえて、令和13年度に撤去設計を実施し、令和15年度までの撤去を目指します。本橋を撤去した場合、50年間維持管理した場合と比較して、25,316千円のコスト縮減となります。

また、周辺の道路ネットワークの整備により周辺の状況や施設の利用状況などに変化が見込まれる橋りょうについて、集約化・撤去等の検討を行います。

- 前回点検において主要部材の健全性が「Ⅲ」と評価された4橋のうち、現地状況や対策内容等を踏まえ、新技術等の活用対象とする橋りょうを1橋抽出しました。令和11年度までに当該橋りょうに新技術等を活用することで、従来技術を用いた場合と比較して約13,400千円のコスト縮減を目指します。

## (3) 短期・中長期計画を策定

- 今後50年間のライフサイクルコストを試算し、予防保全型の維持管理による効果の検証と中長期の維持管理費用の平準化を図ります。
- 現在の健全性を踏まえ、直近10年間の短期計画を策定するとともに、継続的に事業の進捗管理を行っていきます。定期点検の診断結果等をもとに補修内容を決定し、その内容に沿って補修費用を試算しています。補修計画には、具体的な水回り対策も明記しています。

## 5.2.3 メンテナンスサイクルの構築と継続的改善

### (1) 現場領域とマネジメント領域におけるPDCAサイクルの確立

- “点検→診断→措置→記録”という維持管理を実践する現場領域のメンテナンスサイクルの構築と橋りょう全体の対策優先順位、管理指標の設定、予算計画等維持管理全般を対象としたマネジメント領域のPDCAサイクルを構築します。
- 点検結果や社会情勢、関連する計画等を踏まえ、定期的に橋りょう長寿命化修繕計画の見直しを行い、継続的に改善を図ります。

### (2) 維持管理に関する情報の蓄積と維持管理業務を通じた技術的知見の継承

- 橋りょうの維持管理では、橋りょうの基本情報の他、点検結果や補修工事の内容等、毎年蓄積される履歴情報の管理が重要であり、これらの情報を一元的に管理し、職員の異動時にも適切に引き継ぎ、有効活用できる仕組みを構築します。
- 持続可能な橋りょうの維持管理を実現するため、国分寺市が抱える道路維持管理の各種課題や地域の実情等も踏まえた維持管理の考え方、意思決定のあり方、技術的な知見を後世に継承していきます。

## 第6章 予防保全型管理の効果

### 6.1 予防保全型管理の効果

橋りょうの長寿命化を図るには、予防保全を基本とした維持管理を推進することが重要です。劣化が軽微で補修コストが低いうちに適切な対策をこまめに行うことで重大な損傷を防ぎ、安全・安心を確保するとともに、補修費抑制、維持費の平準化、長期的なライフサイクルコストを低く抑えることができるとされています。

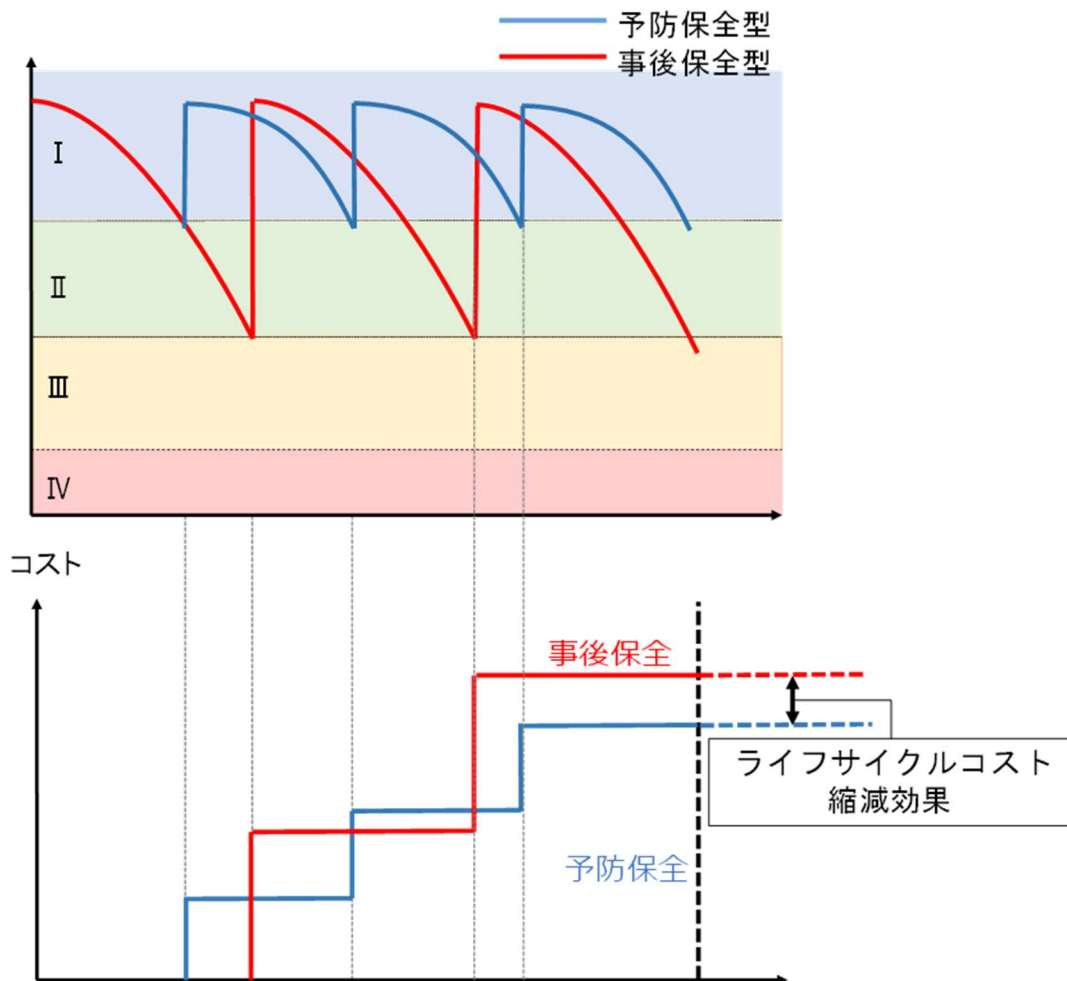


図 6.1 予防保全型と事後保全型のライフサイクルコスト

令和2年度の橋りょう長寿命化修繕計画では、予防保全型と事後保全型に加えて橋りょうの重要度に応じて管理水準を分けた管理シナリオ3ケースについて、長期的なライフサイクルコストを比較し、予防保全型管理の効果について検証を行っております。これら3つの管理シナリオのライフサイクルコストを比較した結果、予防保全型管理を採用しています。

今回の更新についても、最新の定期点検結果に基づく、新たな劣化予測に基づき、同様の3ケースについて長期的なライフサイクルコストを比較し、予防保全型管理の効果について検証を行います。ライフサイクルコストは50年間で算出し、比較を行います。

## 6.2 ライフサイクルコストの検討条件

令和2年度の橋りょう長寿命化修繕計画では、本市が管理する橋りょうに適した管理水準を定めるために、管理橋りょうを三つの重要度（高、中、低）に分類し、「予防保全型1」、「予防保全型2」、「事後保全型」の三つの管理シナリオについて、今後50年間のライフサイクルコストを試算し、予防保全型管理の効果を検証しています。

ここでは、最新のデータによる新たな劣化予測を用いて、前回と同様の3ケースについて今後50年間のライフサイクルコストを試算し、本市が管理する橋りょうに適した管理水準を検討しました。

### (1) 重要度ランクの設定

交差条件や交通形態（車道橋、併用橋または人道橋）を考慮して設定しました。

表 6.1 重要度ランクの定義

重要度ランク	重要度	交差条件・交通形態	ランクの定義
ランク1	高	跨線橋又は跨道橋	落橋が甚大な社会的影響に繋がるため、リスクマネジメントの観点から予防保全型管理が必要な橋りょう
ランク2	中	ランク1、ランク3以外	管理手法の検討が必要な橋りょう
ランク3	低	河川を跨ぎかつ人道橋	管理手法の検討が必要な橋りょう

表 6.2 重要度ランクの設定

ランク 1: 跨線橋又は跨道橋(重要度高)									
橋りょう番号	橋りょう名	路線名称	橋長(m)	幅員(m)	架設年	健全性	橋種	交差条件	バス路線
0001	築山橋	中2号線	34.54	4.7	1973年	Ⅲ	鋼橋	JR中央線	
0002	戸倉橋	中3号線	35.67	10.7	1973年	Ⅲ	鋼橋	JR中央線	
0003	内藤橋	幹9号線	33.91	12.7	1973年	Ⅱ	鋼橋	JR中央線	○
0004	花沢橋	幹6号線	40.7	10	1976年	Ⅰ	鋼橋	JR中央線 西武鉄道	○
0005	恋ヶ窪人道橋	北1号線	21.4	2.4	1971年	Ⅱ	鋼橋	西武鉄道	
0006	武蔵野線人道橋	中176号線	31.1	2.4	1970年	Ⅲ	鋼橋	JR武蔵野線 中175号線	
0007	西国分寺人道橋	中109号線	22.6	4.45	1970年	Ⅲ	鋼橋	中114線	
0018	無名橋	中178号線	8.9	4.7	1973年	Ⅱ	RC橋	中9号線	○
ランク 2: ランク1、ランク3以外(重要度中)									
橋りょう番号	橋りょう名	路線名称	橋長(m)	幅員(m)	架設年	健全性	橋種	交差条件	バス路線
0008	鞍尾根橋	南7号線	15.5	7.2	2004年	Ⅱ	PC橋	野川	○
0009	長谷戸橋	幹3号線	5.3	5.3	1960年	Ⅱ	RC橋	野川	○
0011	平安橋	南26号線	5.1	4.8	1967年	Ⅰ	PC橋	野川	
0012	丸山橋	南61号線	4.45	3.45	1970年	Ⅱ	RC橋	野川	
0013	もみじ橋	南59号線	7.65	6.2	1988年	Ⅰ	PC橋	野川	
0015	緑橋	南132号線	5.75	5.4	1980年	Ⅰ	RC橋	野川	
0017	押切橋	南166号線	4.2	4.6	1980年	Ⅱ	RC橋	野川	
0019	仲よし橋	東144号線	6	6	1970年	Ⅱ	鋼橋	水路	
ランク 3: 河川橋かつ人道橋である(重要度低)									
橋りょう番号	橋りょう名	路線名称	橋長(m)	幅員(m)	架設年	健全性	橋種	交差条件	バス路線
0010	長谷戸人道橋	幹3号線	5.5	2	1960年	Ⅰ	RC橋	野川	
0014	不動橋	南130号線	4.4	2.2	1982年	Ⅱ	鋼橋	野川	
0016	あやめ橋	南134号線	4.8	1.92	1984年	Ⅱ	RC橋	野川	

## (2) ライフサイクルコストを比較する 3 ケース

以下のケースについて、今後 50 年間のライフサイクルコストを試算し、本市が管理する橋りょうに適した管理水準の検討を行いました。

表 6.3 比較ケース

管理シナリオ		管理水準
ケース 1	予防保全型 1	全橋りょう健全性Ⅱで補修
ケース 2	予防保全型 2 (予防保全と事後保全を併用)	重要度ランク 1 は健全性Ⅱで補修 重要度ランク 2、3 は健全性Ⅲで補修
ケース 3	事後保全型	全橋りょう健全性Ⅲで補修

### 6.3 今後 50 年間のライフサイクルコスト

今後 50 年間のライフサイクルコストを 3 ケースの管理シナリオごとに試算した結果を以下に示します。

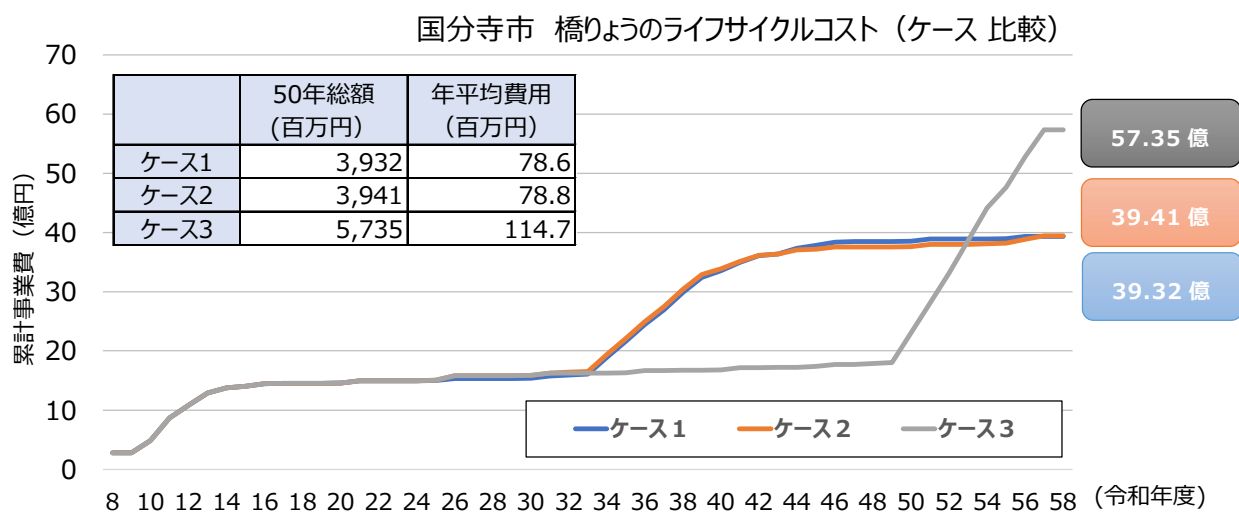


図 6.2 今後 50 年間のライフサイクルコスト

今後 50 年間のライフサイクルコストを 3 ケースの管理シナリオで試算した結果、以下のとおりとなりました。

- 全橋りょうにおいて健全性Ⅱで補修を行う「予防保全型 1」が今後 50 年間の維持管理コストが 3,932 百万円で最もコストが低い結果となりました。
- 全橋りょうにおいて健全性Ⅲで補修を行う「事後保全型」が今後 50 年間の維持管理コストが 5,735 百万円で最もコストが高い結果となりました。
- 本市では、前回の計画と同様に、橋りょうを健全な状態で維持ができ、かつ最もコストが低い、管理シナリオ「予防保全型 1」を採用します。
- これにより、「事後保全型」と比較すると、今後 50 年間で 1,803 百万円のコスト縮減となります。

### 6.4 費用の平準化

ライフサイクルコストを試算した結果、跨線橋の補修サイクルの時期に事業量がピークを迎えます。ケース 1 は令和 33 年度～令和 39 年度、ケース 3 は令和 49 年度～令和 57 年度に当たります。

この期間の事業費はケース 1 が約 15 億円、ケース 3 が約 40 億円となりました。

劣化が軽微なうちにこまめに対策を講じる予防保全型管理（ケース 1）は事後保全型管理（ケース 3）に対して、補修費の抑制が可能となり、事業費の平準化を図ることができます。

# 第7章 短期計画

## 7.1 対策優先順位の設定

対策優先順位は従来の方針を踏襲して、3段階を踏まえて設定を行います。なお、跨線橋の優先順位を見直すために、「③グループ内の順位づけ」の評価項目に「桁下の交差条件」を追加しました。下図に順位設定の流れと各段階の概要について記載します。

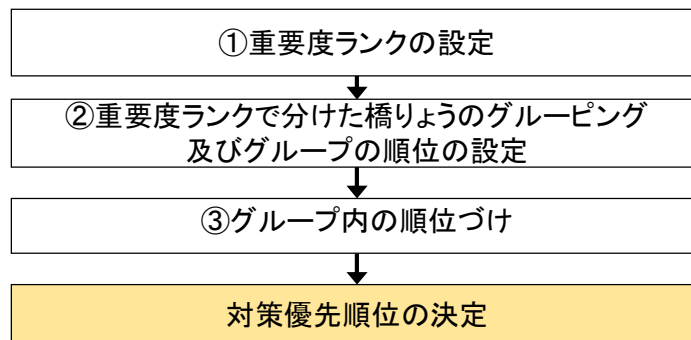


図 7.1 対策優先順位設定の流れ

### (1) 重要度ランクの設定と管理水準の設定

管理対象の橋りょうに対し、重要度ランクはライフサイクルコスト算出時と同様の考え方にて設定しました。また、管理水準は50年間のライフサイクルコストの比較を踏まえて下表の通りとしました。

表 7.1 重要度ランクと管理水準の設定

重要度 ランク	対応する 重要度	管理水準
ランク1	重要度高	健全性Ⅱで補修し 健全性Ⅰを維持 (予防保全型管理)
ランク2	重要度中	
ランク3	重要度低	

## (2) 橋りょうのグルーピングと優先順位の設定

重要度ランクで分けた橋りょうについて、橋りょうの状態（健全性）を加味した対策の優先順位を設定しました。優先順位は、健全性と重要度ランクを用いた下図のようなマトリクス表により、設定した重要度の3ランクを、Ⅰ～Ⅲの健全性による計9グループに分けることで設定しました。これらの順位ごとに橋りょうのグルーピングをすることで、橋りょうの管理を行います。



図 7.2 橋りょうのグルーピングと優先順位マトリクス

## (3) 優先グループ内の順位づけ

グループ内の順位づけは以下の4ステップによって実施しました。

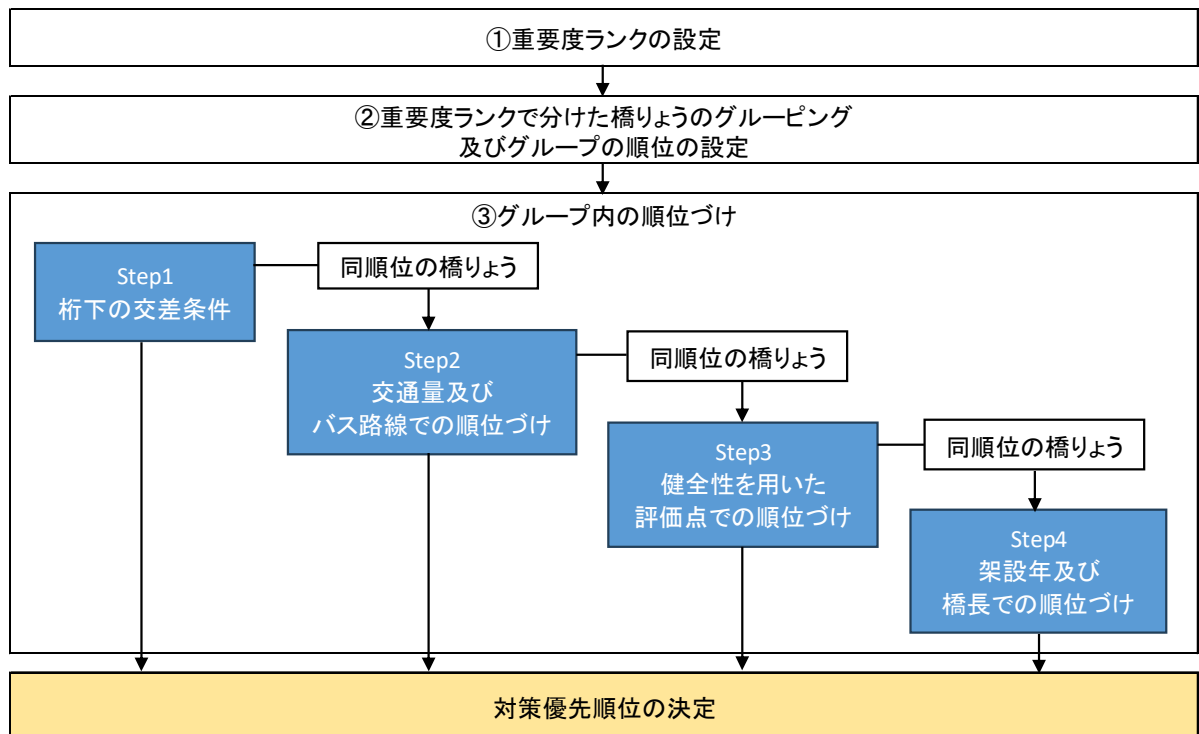


図 7.3 グループ内の順位づけ

### Step 1. 桁下の交差条件での順位分け

- 跨線橋は重大事故のリスクが高いこと、修繕工事に当っては長い工期と多額の費用が必要となることから、グループの中での順位を高く設定しました。

### Step 2. 交通量及びバス路線での順位分け

- 交通量が多い橋りょうは利用者への影響が大きく、万一の通行規制や損傷拡大による社会的損失が大きいため、交通量が多い橋りょうは、グループの中での順位を高く設定しました。
- 交通量が同じ評価の橋りょうは、バス路線は公共交通として地域住民の移動手段を担っており、橋りょうの機能低下による影響範囲が広いため、バス路線に該当する橋りょうの順位を高く設定しました。

### Step 3. 部材別の健全性を用いた評価点での順位分け

- 交通量及びバス路線で分けた順位ごとに、更に部材別の健全性評価点が高いものから、順位づけを実施しました。
- 評価点は、部材別の健全性の加重平均を点数化したもので、係数の設定は「主要部材を重要視する点数配分」及び、「損傷が発生している部材の数も考慮した点数配分」としました。

$$\text{健全性（評価点）} = \frac{\sum (\text{部材健全性点数} \times \text{重み係数})}{\sum (\text{重み係数})}$$

表 7.2 部材健全性点数一覧

部材健全性	点数
I	10
II	20
III	50
IV	200

計算例

部材名		判定区分 (I~IV)	点数 (N)	重み 係数 (K)	N×K	評点 ( $\sum(N \times K) / \sum K$ )
上部 構造	主桁	I	10	3	30	12.5
	床版	II	20	2	40	
下部構造		I	10	2	20	
支承部		I	10	1	10	
計(Σ)		-	-	8	100	

表 7.3 各部材の重み係数

部材	重み係数
主桁	3
床版	2
下部工	2
支承	1

### Step 4. 架設年及び橋長での順位分け

- Step1、Step2、Step3 での順位分けで同順位となった場合は、供用年数に伴う材料劣化が進行している可能性が高く、維持管理上のリスクも増すため、架設年が古いものの順位を高く設定しました。  
さらに、架設年も同じ場合は、構造的な複雑さや維持管理コストが大きくなる傾向があるため、橋長が長い橋りょうの順位を高く設定しました。

(4) 対策優先順位一覧

重要度ランクと優先順位グループ及び優先グループ毎の順位づけを行った結果、全 19 橋の対策優先順位一覧は以下のとおりです。

表 7.4 対策優先順位の一覧

対策優先 順位	グループ	グループ内 順位	橋りょう 番号	施設名	交差条件	健全性	Step1	Step2		Step3	Step4			路線名称	橋種
							跨線橋	交通量	バス路線	健全性の 評価点	架設年	橋長(m)	幅員(m)		
1	1	1	0002	戸倉橋	JR中央線	Ⅲ	○	中		38.75	1973	35.67	10.7	中3号線	鋼橋
2	1	2	0001	築山橋	JR中央線	Ⅲ	○	中		28.75	1973	34.54	4.7	中2号線	鋼橋
3	1	3	0006	武蔵野線人道橋	JR武蔵野線 中175号線	Ⅲ	○	少		38.75	1970	31.1	2.4	中176号線	鋼橋
4	1	4	0007	西国分寺人道橋	中114線	Ⅲ		少		20	1970	22.6	4.45	中109号線	鋼橋
5	4	1	0003	内藤橋	JR中央線	Ⅱ	○	多	○	12.5	1973	33.91	12.7	幹9号線	鋼橋
6	4	2	0005	恋ヶ窪人道橋	西武鉄道	Ⅱ	○	少		16.25	1971	21.4	2.4	北1号線	鋼橋
7	4	3	0018	無名橋	中9号線	Ⅱ		少	○	12.5	1973	8.9	4.7	中178号線	RC橋
8	5	1	0009	長谷戸橋	野川	Ⅱ		中	○	12.5	1960	5.3	5.3	幹3号線	RC橋
9	5	2	0008	鞍尾根橋	野川	Ⅱ		中	○	12.5	2004	15.5	7.2	南7号線	PC橋
10	5	3	0019	仲よし橋	水路	Ⅱ		少		17.5	1970	6	6	東144号線	鋼橋
11	5	4	0012	丸山橋	野川	Ⅱ		少		13.75	1970	4.45	3.45	南61号線	RC橋
12	5	5	0017	押切橋	野川	Ⅱ		少		12.5	1980	4.2	4.6	南166号線	RC橋
13	6	1	0016	あやめ橋	野川	Ⅱ		少		13.75	1984	4.8	1.92	南134号線	RC橋
14	6	2	0014	不動橋	野川	Ⅱ		少		12.5	1982	4.4	2.2	南130号線	鋼橋
15	7	1	0004	花沢橋	JR中央線 西武鉄道	I	○	多	○	10	1976	40.7	10	幹6号線	鋼橋
16	8	1	0011	平安橋	野川	I		少		10	1967	5.1	4.8	南26号線	PC橋
17	8	2	0015	緑橋	野川	I		少		10	1980	5.75	5.4	南132号線	RC橋
18	8	3	0013	もみじ橋	野川	I		少		10	1988	7.65	6.2	南59号線	PC橋
19	9	1	0010	長谷戸人道橋	野川	I		少		10	1960	5.5	2	幹3号線	RC橋

## 7.2 短期計画の作成

---

短期計画は以下の手順及び方針に基づき作成しました。

### 1. 短期計画に組み込む橋りょうの設定

- 国分寺の管理橋りょう 19 橋全てを対象としました。
- 計画は、令和 5 年度及び令和 6 年度に実施された点検結果に基づき策定しました。

### 2. 計画期間と年間予算の設定

- 計画期間は令和 8 年度から令和 17 年度の 10 箇年としました。

### 3. 補修費用の設定

- 直近で、既に工事が予定されている橋りょうは、その事業計画を反映し、それ以外の橋りょうについては、定期点検の結果から、水回り対策を含む補修内容を推定して、概算工事費を試算しました。

### 4. 補修工事を実施する順番の設定

- 補修工事を行う順番は「7.1 対策優先順位の設定」で優先順位の高いものから設定しました。

## 7.3 短期計画の作成結果

### 7.3.1 短期計画の事業規模と効果

10年間の短期計画の規模は、以下の通りとなりました。

補修工事件数	20件	1,290,000千円	(補修完了橋りょう14橋)
設計委託	11橋	70,920千円	
点検	19橋	85,700千円	
	計	1,446,620千円	

本計画に基づき、健全性Ⅲ及び健全性Ⅱと判定されている14橋の措置を講じ、より安全、安心な橋りょうの維持管理を推進します。以下に短期計画の費用算出結果を示します。

表 7.5 短期計画における年度費用と対策橋りょう数

◇各事業費の年度費用

(千円)

事業	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	令和13年	令和14年	令和15年	令和16年	令和17年	合計費用
点検費	0	0	6,500	36,600	0	0	0	6,000	36,600	0	85,700
補修設計費	17,000	15,000	0	0	11,560	9,120	9,120	9,120	0	0	70,920
補修費	240,000	0	150,000	400,000	200,000	200,000	73,000	14,000	8,000	5,000	1,290,000
合計費用(年毎)	257,000	15,000	156,500	436,600	211,560	209,120	82,120	29,120	44,600	5,000	1,446,620

◇各事業費の対象橋りょう数/件数

事業	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	令和13年	令和14年	令和15年	令和16年	令和17年	合計
点検橋りょう数	0橋	0橋	13橋	6橋	0橋	0橋	0橋	12橋	6橋	0橋	19橋
補修設計件数	2件	1件	0件	0件	2件	2件	2件	2件	0件	0件	11件
補修工事件数	1件	0件	3件	4件	2件	1件	2件	3件	2件	2件	20件
補修工事完了件数	1件	0件	2件	2件	1件	1件	2件	3件	2件	2件	16件

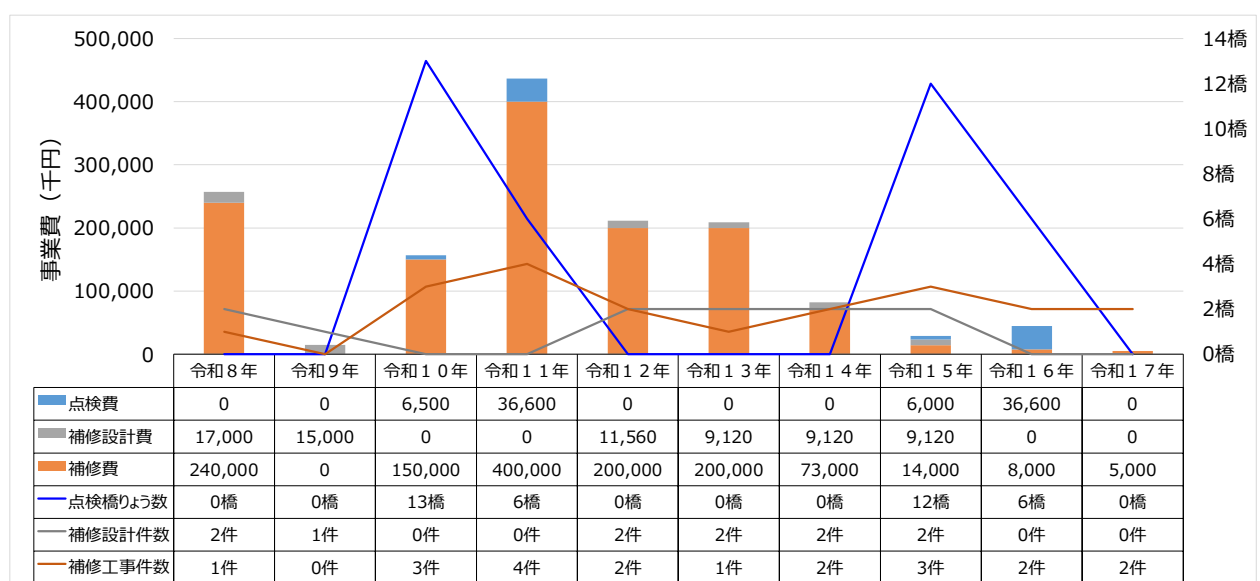


図 7.4 短期計画における年度費用と対策橋りょう数

7.3.2 短期計画の作成結果

対策優先 順位	橋りょう 番号	橋りょう名	交差 条件	橋長 (m)	幅員 (m)	橋面積 (m2)	健全性	材種	補修設計費 (千円)	概算工事費 (千円)	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	令和13年	令和14年	令和15年	令和16年	令和17年	補修メニュー	
1	0002	戸倉橋	JR中央線	35.7	10.7	381.7	Ⅲ	鋼橋	-	240,000	補修工事			定期点検					定期点検		塗装塗替工(1種ケレン)、ひびわれ充填工、断面修復工、排水管取替工	
2	0001	築山橋	JR中央線	34.5	4.7	162.3	Ⅲ	鋼橋	8,500	450,000	補修設計		補修工事	補修工事 定期点検	補修工事				定期点検		塗装塗替工(1種ケレン)、ボルト取替工、ひびわれ注入工、断面修復工、あて板補修工 水回り対策：排水管取替工、伸縮装置取替工、水切り板設置	
3	0006	武蔵野線人道橋	JR武蔵野線 中175号線	31.1	2.4	74.6	Ⅲ	鋼橋	8,500	400,000	補修設計		補修工事	補修工事 定期点検	補修工事	補修工事			定期点検		部分塗装工(1種ケレン)、あて板補修工、ひびわれ注入工、断面修復工、再塗装工(3種ケレン) 水回り対策：舗装打換工、橋面防水工、排水管取替工、水切り板設置	
4	0007	西国分寺人道橋	中114線	22.6	4.5	100.6	Ⅲ	鋼橋	15,000	100,000		補修設計	補修工事 定期点検	補修工事				定期点検			部分塗装工(3種ケレン)、床版架替、防護柵設置工 水回り対策：舗装工、橋面防水工、伸縮装置設置工、水切り板設置	
5	0003	内藤橋	JR中央線	33.9	12.7	430.7	Ⅱ	鋼橋	-	-				定期点検 維持工事					定期点検		床版に木片混入物、排水ます土砂詰まりが見られるため、 維持工事による対応が必要(※)	
6	0005	恋ヶ窪人道橋	西武鉄道	21.4	2.4	51.4	Ⅱ	鋼橋	7,000	70,000				定期点検	補修設計		補修工事		定期点検		部分塗装工(1種ケレン)、ひびわれ注入工、断面修復工 水回り対策：舗装打換工、橋面防水工、水切り板設置(※)	
7	0018	無名橋	中9号線	8.9	4.7	41.8	Ⅱ	RC橋	4,560	3,000			定期点検		補修設計		補修工事	定期点検			舗装打換工、橋面防水工	
8	0009	長谷戸橋	野川	5.3	5.3	28.1	Ⅱ	RC橋	4,560	3,000			定期点検			補修設計		補修工事 定期点検			断面修復工、舗装打換工、橋面防水工	
9	0008	鞍尾根橋	野川	15.5	7.2	111.6	Ⅱ	PC橋	-	-			定期点検					定期点検 維持工事			下部工の「落書き」が原因で健全性Ⅱと判定されているため、鞍尾根橋において 要対策となる損傷は確認されていないが、維持工事による対応が必要	
10	0019	仲よし橋	水路	6.0	6.0	36.0	Ⅱ	鋼橋	4,560	11,000			定期点検			撤去設計		撤去工事			撤去予定の橋りょうであるため、補修は実施せず、経過観察とする 令和13年度に撤去設計、令和15年度に撤去を計画している	
11	0012	丸山橋	野川	4.5	3.5	15.4	Ⅱ	RC橋	4,560	6,000			定期点検				補修設計	定期点検	補修工事		断面修復工、舗装打替工、橋面防水工、防護柵取替工	
12	0017	押切橋	野川	4.2	4.6	19.3	Ⅱ	RC橋	4,560	2,000			定期点検				補修設計	定期点検	補修工事		断面修復工	
13	0016	あやめ橋	野川	4.8	1.9	9.2	Ⅱ	RC橋	4,560	2,000			定期点検					補修設計 定期点検		補修工事	断面修復工	
14	0014	不動橋	野川	4.4	2.2	9.7	Ⅱ	鋼橋	4,560	3,000			定期点検					補修設計 定期点検		補修工事	ひびわれ注入工、断面修復工	
15	0004	花沢橋	JR中央線 西武鉄道	40.7	10.0	407.0	Ⅰ	鋼橋	-	-				定期点検					定期点検		補修済	
16	0011	平安橋	野川	5.1	4.8	24.5	Ⅰ	PC橋	-	-			定期点検					定期点検			-	
17	0015	緑橋	野川	5.8	5.4	31.1	Ⅰ	RC橋	-	-			定期点検					定期点検			-	
18	0013	もみじ橋	野川	7.7	6.2	47.4	Ⅰ	PC橋	-	-			定期点検					定期点検			-	
19	0010	長谷戸人道橋	野川	5.5	2.0	11.0	Ⅰ	RC橋	-	-			定期点検					定期点検			-	
											点検橋りょう数		13橋	6橋			12橋	6橋	0橋			
											2件	1件			2件	2件	2件	2件			計11	
											1件			3件	4件	2件	1件	2件	3件	2件	2件	計20
											1橋			2橋	1橋	1橋	2橋	3橋	2橋	2橋	計14	
											0	0	6,500	36,600	0	0	0	6,000	36,600	0	計85,700	
											17,000	15,000	0	0	11,560	9,120	9,120	9,120	0	0	計70,920	
											240,000	0	150,000	400,000	200,000	200,000	73,000	14,000	8,000	5,000	計1,290,000	
											257,000	15,000	156,500	436,600	211,560	209,120	82,120	29,120	44,600	5,000	計1,446,620	

※内藤橋については、令和7年度までに補修工事を実施しましたが、最新の点検結果では、床版に木片混入物や排水ますの土砂詰まりが確認されたため、健全性Ⅱと判定されました。これらは維持工事に対応可能な内容であることから、次回の定期点検と同時に維持工事を実施する計画としています。

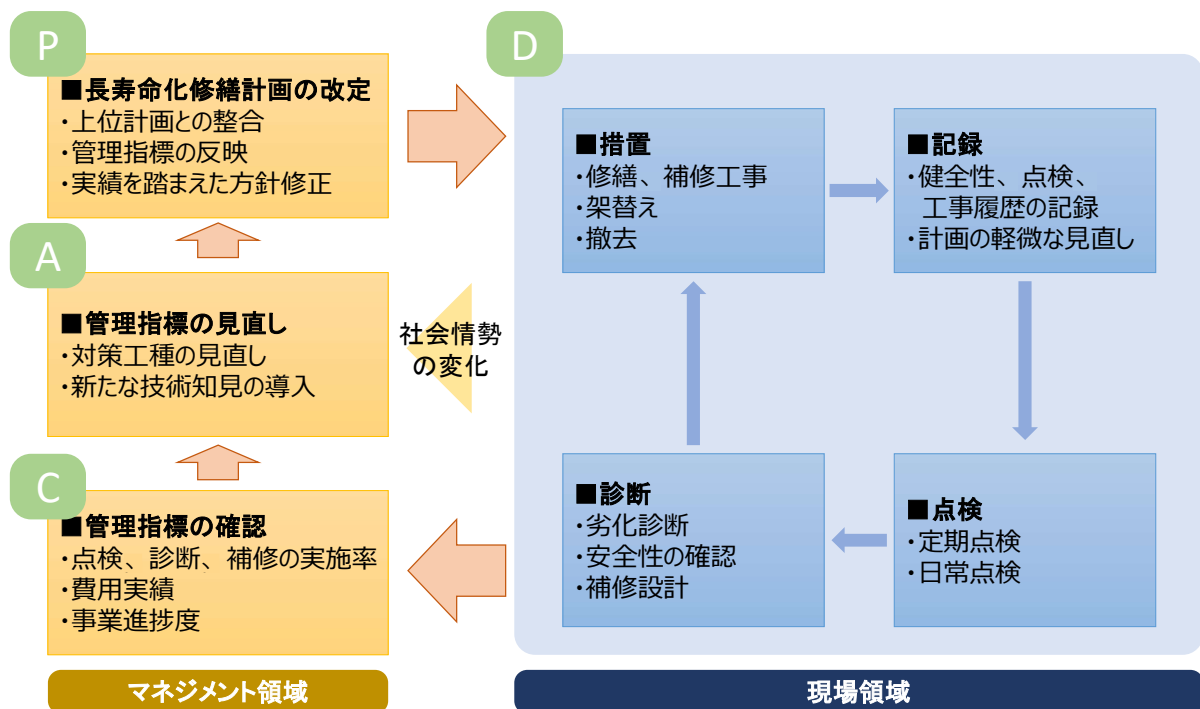
※恋ヶ窪人道橋については、部分塗装工、ひび割れ注入工、断面修復工を実施し、水回り対策として、舗装打換工、橋面防水工、水切り板設置を計画しています。跨線橋であることから、概算工事費は過去の跨線橋工事実績をもとに設定した補修単価（㎡あたり）を用いて算出しました。

# 第8章 メンテナンスサイクルの構築と継続的改善

## 8.1 現場領域とマネジメント領域における PDCA サイクルの確立

### 8.1.1 PDCA サイクルを構築し、継続的な改善

持続可能な橋りょうの維持管理のため、今後計画の実施状況のチェック（C）、維持管理シナリオ、管理水準の見直し（A）を行い、定期的に計画の改正（P）を行っていきます。



### 8.1.2 長寿命化修繕計画（P）の改正

- 社会情勢の変化に応じて橋りょう長寿命化修繕計画を改正します。
- 既定（前回）計画の実施状況の整理と課題解決策を踏まえた、計画の改正を行います。

### 8.1.3 計画の実効性を高めるため、チェック（C）機能の追加

- 毎年、事業の進捗状況をチェックし、進捗率に応じて、短期計画の見直しを行うとともに、概ね5年毎に橋りょう長寿命化修繕計画の改正を行います。
- 定期点検の結果は、専門家による妥当性の確認や診断結果のばらつきを抑制し、劣化予測の見直しや適切な措置の判断をするための情報として活用します。
- 維持管理の現場で生じる問題や事業調整等実務における課題は、次回の計画の見直しに反映します。

#### 8.1.4 社会情勢の変化をとらえたアクション（A）の実施

- 基準類の改定や維持管理実績を踏まえ、維持管理方針や管理水準の見直しを行います。
- 新技術、新工法の動向も常に把握し、適用性を検討していきます。
- 維持管理のほか、地域の実情や利用者数の変化、他計画（市の総合ビジョンや公共施設等総合管理計画等）との関わり等、社会情勢の変化も踏まえ、維持管理方針を見直します。

## 8.2 維持管理に関するデータの管理と維持管理業務を通じた技術的知見の継承

---

### 8.2.1 維持管理データの管理と引き継ぎ

- 定期点検結果のほか、施設毎に工事履歴（工事内容、実施時期、工事費用等）を記録・蓄積し、予算計画の見直し等に反映します。
- 点検や工事の内容は、適宜記録し、不明であった諸元情報が把握できた場合は更新します。

#### 〈管理・引継ぎの資料〉

##### ①資料1：点検・補修履歴表

- ・修繕の内容を一覧表として管理します。
- ・点検結果や補修工事における問題や課題等をメモとして残していきます。

##### ②資料2：短期計画管理表

- ・本計画の進捗管理を行い、措置の実施結果を踏まえ、短期計画を更新します。
- ・工事予定の変更理由等をメモとして残していきます。

### 8.2.2 維持管理業務を通じた技術的知見の継承

- 維持管理業務を通じて、技術的知見を継承するため、点検や工事における橋りょう固有の条件や、対外協議等のノウハウを蓄積し、継承していきます。
- 担当者の意思決定の理由や考え方等暗黙知の形式知化を図るため、明文化できるものについては、文書化する等見える形として残していきます。

国分寺市橋りょう長寿命化修繕計画

令和8年3月

編集・発行

国分寺市 建設環境部 道路管理課

TEL: 042-325-0111

FAX: 042-325-1380