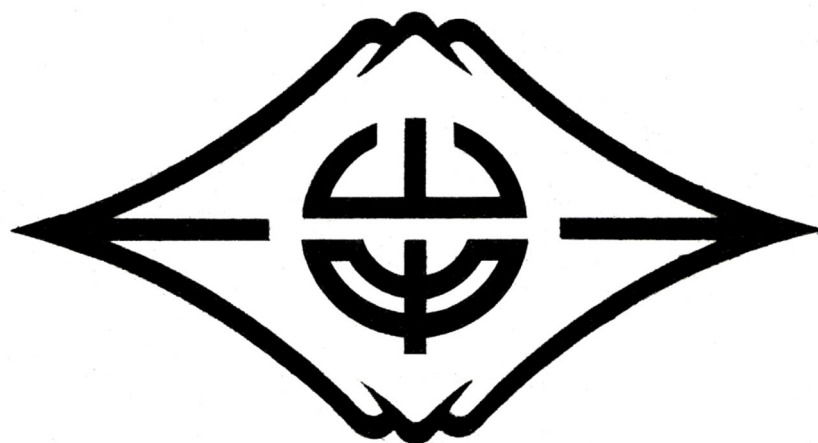


橋の長寿命化修繕計画



令和5年3月

山中湖村

目次

1. 長寿命化修繕計画策定の目的.....	1
1) 背景.....	1
2) 目的.....	2
2. 長寿命化修繕計画の対象となる橋.....	3
1) 対象となる橋の選定方針.....	3
2) 対象となる橋の数.....	3
3) 対象となる橋の位置.....	3
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.....	4
1) 健全度の把握に関する基本的な方針.....	4
2) 日常的な維持管理に関する基本的な方針.....	4
4. 対象となる橋の長寿命化及び架替え・修繕に係る費用の縮減に関する基本的な方針.....	5
1) 架替え・修繕の違いについて.....	5
2) 橋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.....	6
3) 補修に係る新技術等の活用方針.....	7
4) 点検に係る新技術等の活用方針.....	9
5) 費用の縮減に関する具体的な方針.....	10
5. 対象となる橋に関するその他の基本的な方針.....	12
6. 長寿命化修繕計画の策定結果.....	13
7. 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.....	14
8. 長寿命化修繕計画による効果.....	16
9. 計画策定担当部署.....	16
10. 村民の皆様へのお願い.....	16

1. 長寿命化修繕計画策定の目的

1) 背景

山中湖村は、富士山の北麓に位置し、高原の気候を活かしたリゾート地として発展し、年間約50万人が訪れる県内有数の観光村です。

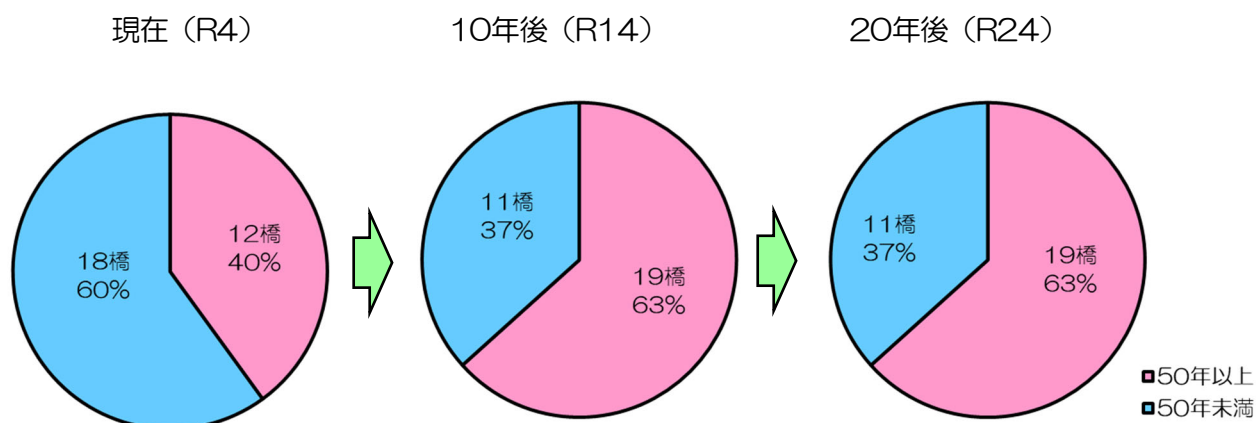
山中湖村の道路網は、山中湖を周回する国県道および他地域へと放射線状に伸びる国県道が基幹道路となっています。この基幹道路から山中湖村道が分岐しており、中小河川を渡河する橋が点在しています。

これらの橋は、村民の生活基盤を形成しているだけでなく、別荘地や民宿、ペンションなどを訪れる観光客にも多く利用されています。

山中湖村が管理する橋は、令和4年度末現在で30橋あります。

この30橋のうち、推定を含めて既に建設後50年以上を経過した橋は、40%あり、20年後の令和24年度には63%となり、建設後50年以上経過する橋が半数以上を占めることとなります。

一般に橋の耐用年数は50年から60年程度であることから、傷みがひどくなってから修繕工事を行うといった、これまでのような対症療法的な維持管理を続けた場合、橋の修繕工事や架替え工事に関する費用が、急激に増加していくことが予想されます。



2) 目的

このような背景から、限られた予算の中でより効率的に橋を維持していく取り組みが必要となっています。

そこで山中湖村では、アセットマネジメント手法※¹の導入により、従来の対症療法型（事後保全型）管理※²から予防保全型（長寿命化型）管理※³へと管理手法を転換することにより、コストの縮減を図りながら、橋の健全性の低下を防止し寿命を延ばすことで、安全性・信頼性を確保した道路サービスを恒久的に提供するために、橋の長寿命化修繕計画を策定することとしました。

以下に、今後の橋の管理方法についてのPDCAサイクルを示します。



※1…アセットマネジメント手法

道路橋を資産として捉え、その資産の状態を定量的に把握・評価して、中長期的な予測を行い、限られた予算制約の中で、求めるサービス水準を確保するために、いつどのような対策を行うのが最適であるかということを決定し実施していく総合的な管理手法。

※2…対症療法型（事後保全型）管理

損傷が甚大になってから、対症療法的に対策を実施する管理手法。

※3…予防保全型（長寿命化型）管理

損傷が軽微なうちに、予防的措置を含めて対策を実施する管理手法。橋の長寿命化が図れる。

2. 長寿命化修繕計画の対象となる橋

1) 対象となる橋の選定方針

計画の対象となる橋は、山中湖村で管理している全ての橋とします。

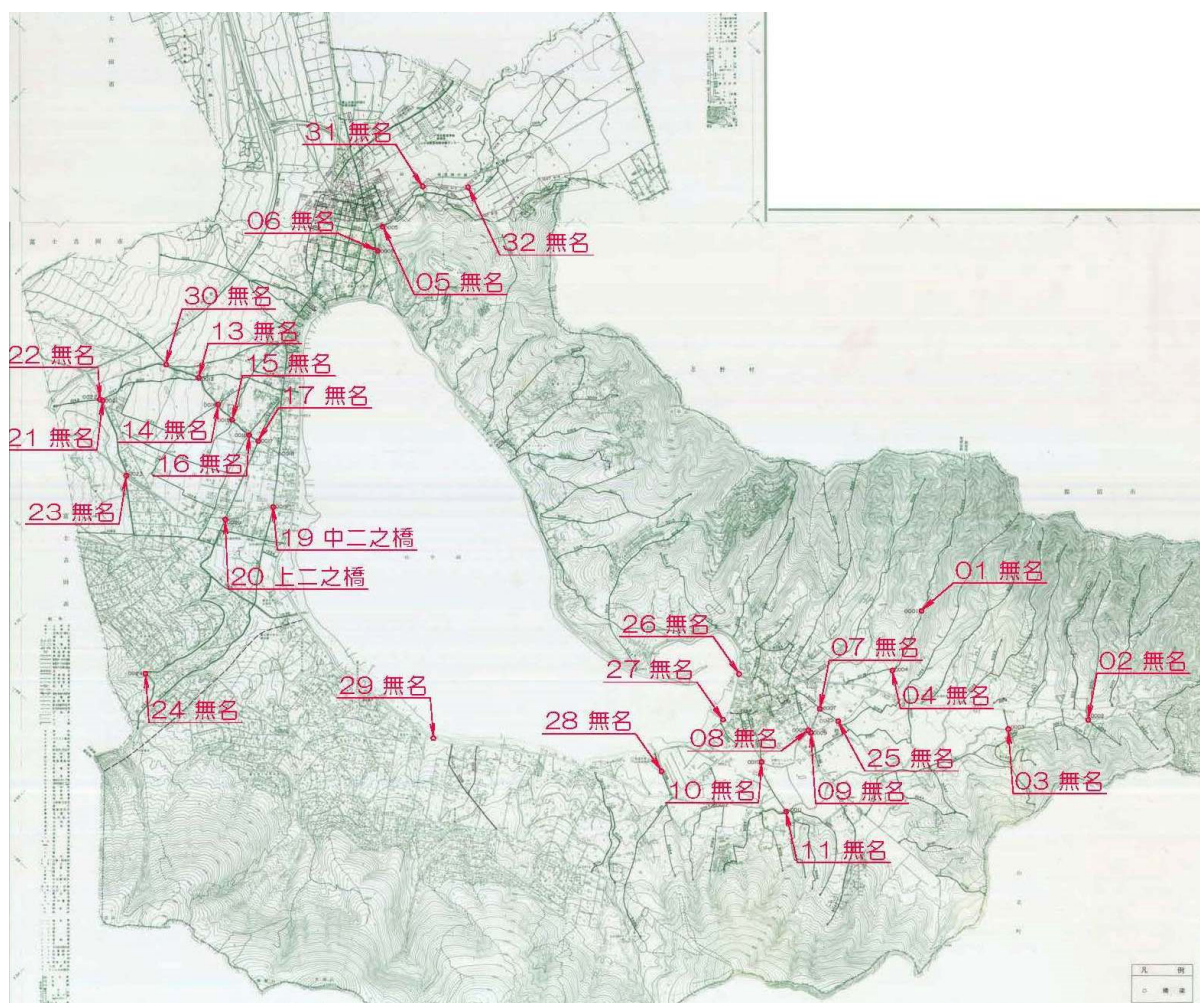
2) 対象となる橋の数

計画の対象となる橋の数を、村道等級別に示します。

	村道1級	村道2級	村道その他	合計
管理している橋の数	0	0	30	30
うち計画の対象となる橋の数	0	0	30	30
うちこれまでの計画策定済みの橋の数	0	0	30	30

3) 対象となる橋の位置

計画の対象となる橋の位置を示します。



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な方針

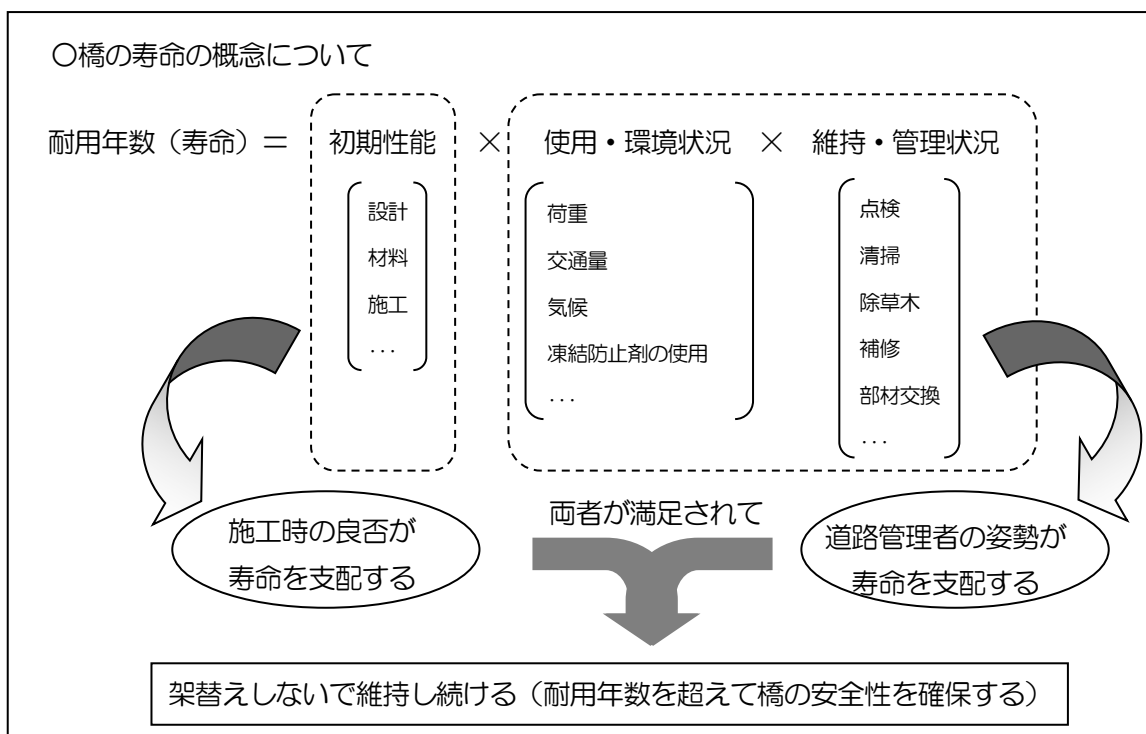
山中湖村では、平成24年度から村で管理している30橋全てについて点検を実施しています。今後も引き続き、村職員による簡易点検と専門家による詳細点検を定期的実施することとします。

この定期的な点検の実施と、適切な維持管理・補修データの蓄積により、橋の長寿命化への取り組みを充実させていくこととします。



点検実施状況（打音検査）

2) 日常的な維持管理に関する基本的な方針



橋の長寿命化とは、50年から60年という一般的な耐用年数（寿命）を超えても長期的に橋の安全性を確保しながら維持管理していくことです。橋の寿命には、「初期性能」、「使用・環境状況」および「維持・管理状況」の3つの要素が相互に影響します。初期性能は建設当初で決まっていますが、残り2つの要素は維持管理の仕方によって寿命が支配されます。

そこで、山中湖村においては以下に示す維持管理方針をとることとします。

- ・ 日頃のメンテナンスを繰り返すことによって、劣化の進行速度を抑え、長期的な健全性の確保につなげることとします。
- ・ 具体的な重点対策として、橋の端部や排水ますなどに溜まった土砂の詰りを小まめに処理することとします。

4. 対象となる橋の長寿命化及び架替え・修繕に係る費用の縮減に関する基本的な方針

1) 架替え・修繕の違いについて

架替え・修繕は、架替え、補強、補修および維持の4種類に大別できます。

① 架替え

落橋の恐れがあるほどの構造上致命的な損傷がある場合や、道路幅員を拡げる、河川断面を拡げるなどの利便性や機能性を向上させたい場合は、架替えが行われます。

② 補強

主に耐震補強が該当します。橋に関する基準は、「道路橋示方書・同解説」を例にとると、平成29年度版が最新の基準となっています。したがって、過去の基準（特に昭和55年以前）で建設された橋は、現在想定されている最大級の地震発生時に使用不可となる可能性があるため、現行の基準に対応させることを目的に行われるのが補強です。

③ 補修

橋に生じた損傷を直し、もとの機能に回復させることを目的とした措置をいいます。



④ 維持

橋の機能を保持するため、日常計画的に反復して行われる清掃などの措置をいいます。



2) 橋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

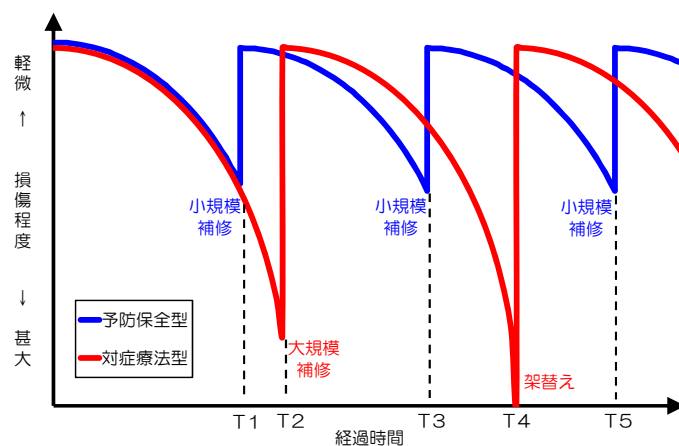
各々の橋に対し、以下に示す2つのシナリオで100年間のライフサイクルコスト※を算出し、比較検討した結果、より経済的であるシナリオを、その橋の最適シナリオとします。

① 予防保全型（長寿命化型）管理

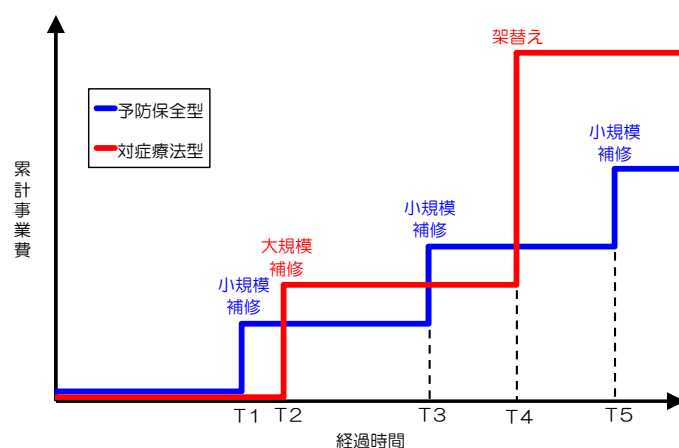
損傷程度が軽微なうちに、予防的措置を含めて対策を実施します。この場合、架替えの時期に達しても架替えを行うような損傷は生じていないため、今後100年間は維持し続けます。

② 対症療法型（事後保全型）管理

損傷程度が甚大になってから、対症的に対策を実施します。この場合、架替えの時期に達したら架替えを行います。架替え後についても、損傷が甚大になってから対症的に対策を実施します。



シナリオイメージ（損傷程度）



シナリオイメージ（累積事業費）

したがって、最適シナリオが対症療法型となった場合は架替えを行う橋とし、予防保全型となった場合は原則として架替えは行わず維持管理していく方針とします。

※…ライフサイクルコスト：残存供用期間中に必要となるトータルコスト

3) 補修に係る新技術等の活用方針

標準的な補修工法（ex.コンクリート橋：ひびわれ→樹脂注入，剥離・鉄筋露出→断面修復，鋼橋：腐食・防食機能の劣化→Rc-1塗装系に塗替え）のメニューそのものは変わりませんが、品質がより優れ、かつ経済的にも有利な新技術の開発が進んでおり、既に適用実績が積み重ねられています。

国土交通省のNETIS（新技術情報システム）では、有用な新技術リストを公表しています。例えば、令和4年11月10日版では、222技術が登録されており、これらの中で「橋梁補修補強工」に分類されている新技術は30技術あります。

次ページの表には、コンクリート部材が対象の断面修復、ひびわれ補修、表面含浸の新技術と、鋼部材が対象の塗膜除去の新技術を抽出しました。

山中湖村では、これらの高品質で経済的に有用な補修工法の新技術等を活用していく方針とし、設計および施工段階において、委託業者や施工業者といった民間からの更なる新技術等活用に係る技術提案を積極的に促していくこととし、計画期間（10年間）中に実施される補修事業においては、1割以上の橋でコスト縮減等の効果を有する新技術等の活用を目指し、1件当たりのコスト縮減率6%を目指します。

有用な新技術一覧（令和4年11月10日現在）(NETIS工種分類:「橋梁補修補強工」より抽出)

番号	登録番号	技術名称	技術概要(副題)	技術の位置づけ (有用な技術名称)	従来工法 (参考)	期待される効果(申請情報より抜粋)
27	CB-120013-VR	ハイブリッド形表面被覆材アロンブルコートZ-X、Z-Y工法	本工法は、工程短縮・品質向上・施工性にこだわって開発した材料(セメント系無機質硬化剤を主とし、アクリルゴムを混合)を用いる、コンクリート表面保護工法の新工法。	[活用促進]	エポキシ樹脂系表面被覆材を用いた剥落防止工法	- 塩分や二酸化炭素、水の遮断性があるため、塩害、中性化、アルカリ骨材反応による劣化の進行抑制が期待できる。また、ひび割れ追従性が非常に優れているため、コンクリート構造物の耐久性向上も期待できる。 - 施工の確実性と工期短縮が可能となった。 - 塗装材料よりの臭気等が激減するため、周辺住民の施工時の社会環境を改善する。
55	KT-130009-VR	シリケートガード	コンクリート表面の緻密化により劣化を抑制し耐摩耗性を向上させるけい酸塩系表面含浸材	[活用促進]	1液性のけい酸塩系表面含浸材	- 施工時に反応促進剤を混合する2液性のタイプに変えたことにより、反応性が向上し、1回の塗布回数で施工できるため、施工性が良くなり、工期の短縮、経済性の向上が図れる。 - 施工時に反応促進剤を混合する2液性のタイプに変えたことにより、反応性が向上し、散水養生が不要となるため、施工性が良くなり、工期の短縮が図れる。 - 施工時に反応促進剤を混合する2液性のタイプに変えたことにより、摩耗抑制率が向上し、コンクリートの耐摩耗性が向上するため、耐久性の向上が図れる。
78	KT-150081-VR	EPP(エコ・ペイント・ピーリング)工法	水性塗膜剥離剤による塗膜の剥離工法	[活用促進]	プラスト工法	- 塗膜除去に伴う粉塵が発生しないため、作業員の健康被害の心配がなく、安全性が向上する。 - 塗膜除去作業は手作業主体で行えるため、作業時の騒音が小さく、周辺環境への影響が抑制される。 - 塗膜は、粘土に近い状態で剥離されるため、回収が容易である。また、発生する産業廃棄物は、軽減され経済性は向上する。
80	QS-150017-VR	コンクリート構造物の断面修復材料「ゴムラテシリーズ」	ブレミックス型超速硬ポリマーセメントモルタル・コンクリート	[活用促進]	超速硬コンクリート	- 損傷程度に応じた材料の選択が現地で可能である。 - 超速硬ポリマーセメントモルタルまたは超速硬ポリマーセメントコンクリートに変えたことにより、乾燥収縮が小さいため、ひび割れが発生しにくい。 - 超速硬ポリマーセメントモルタルまたは超速硬ポリマーセメントコンクリートに変えたことにより、付着性能に優れるため、既設床版と強固な一体化を図ることができる。 - 超速硬ポリマーセメントモルタルまたは超速硬ポリマーセメントコンクリートに変えたことにより、中性化・塩害等の劣化因子に対し、耐久性が期待できる。 - 従来は、損傷が軽微であっても鉄筋下5cmまではつりが望ましいが、本技術は、モルタルの場合、損傷部のみのはつりで施工でき、コンクリートの場合は、鉄筋下2cmのはつりで施工可能である。
81	QS-150032-VE	循環式ハイブリッドプラストシステム	研削材の再利用および設備の車載対応が可能なプラスト工法	[活用促進]	エアースラスト(加圧式)	- 研削材の循環式機能を付加したことにより、産業廃棄物の排出量を低減できるため、経済性の向上および環境負荷低減が期待できる。 - スチールグリッドの採用により粉塵の発生を抑制できるため、作業環境が向上する。 - 大型機から小型機まで揃えたことにより、施工条件や現場条件に応じて機種を選定できるため、施工性の向上が期待できる。 - 車載型プラスト機の場合、移動性に優れるため、設置スペースに制約がある現場や点在する現場に有効である。 - 筒先のボタン操作のみで制御できるため、操作に係る労務コストを縮減できる。
187	KT-120057-VE	ショーボンドCAP工法	ひび割れの表面に塗布するだけで、内部に浸透し接着するひび割れ補修工法	[活用促進]	注入器具によるひび割れ注入工	- 浸透性の高いものに変えたことにより、注入作業はひび割れ表面への塗布となりシール材が不要となるため、材料費が低減され経済性の向上が図られる。 - 浸透性の高いものに変えたことにより、注入作業はひび割れ表面への塗布となりシール材の設置撤去工程が不要となるため、工程の短縮が図られる。 - 浸透性の高いものに変えたことにより、補修作業はローラーによる接着剤の塗布作業のみになるため、施工性の向上が図られる。 - 浸透性の高いものに変えたことにより、注入作業はひび割れ表面への塗布となりシール材が不要となるため、シール材撤去に伴う粉塵発生が無く、また、撤去後のシール材廃棄が無いため、周辺環境抑制が図られる。

4) 点検に係る新技術等の活用方針

橋の定期点検において、新技術等の活用によりコスト縮減や技術者の負担軽減を図ることが期待されており、国土交通省では新技術等の活用促進を図る一助として「点検支援技術性能力タログ」を公表しています。例えば、2022年9月版では、橋の点検技術としては画像計測が47技術、非破壊検査が23技術、計測・モニタリングが44技術、データ収集・通信が3技術の計117技術が紹介されています。

これらの点検支援技術の中には、点検ロボットやドローンに代表されるように、梯子や橋梁点検車もしくは高所作業車といった汎用的な手法では通常の近接目視点検レベルの作業が不可能な場合に活用することが考えられます。

したがって、山中湖村では点検計画に基づく全ての橋の定期点検実施前には、必ず新技術等活用に係る検討を行い、活用が合理的であると判断した場合は、積極的に活用していくこととします。

なお、山中湖村で管理する橋は、アーチ橋、トラス橋や吊橋といった特殊型式の橋梁が皆無で、全ての橋が一般的な桁橋や床版橋であることから、汎用的な手法による点検が最も効率的でコスト面でも有利な状況にあります。



活用が期待される新技術の例（写真左：点検ロボット 写真右：ドローン）

5) 費用の縮減に関する具体的な方針

橋の老朽化は進展し続けています。一方で、土地利用状況の変化や周辺人口の減少、道路網の整備等により、建設当時と比べ利用者が著しく減少している橋もあります。

山中湖村の橋の中にも、こうした実情により、そのまま橋を長期的に維持し続けるのではなく、撤去や集約化および機能縮小などを行うことで、一時的な費用負担が生じたとしても、その後の維持管理・更新費用が大幅に少なくなり、トータルコスト的には費用の縮減を図ることが可能となる橋も存在するものと思われます。

この考え方についての概要をまとめると以下の通りとなります。

<参考：集約・撤去の考え方>

老朽化等により現橋の継続利用が困難な場合において、今後も同等以上の機能が必要な橋梁は「架替」を実施し、周辺環境の変化等により役割を終えている橋梁は「単純撤去」を実施することが考えられる。

一方、それらの中間として、同じ機能で作り直すほどではないが何らかの機能の保持が求められる橋梁は、「迂回路の機能を充実させる（撤去＋迂回路整備）」、「機能を低下させる（ダウンサイジング）」、「架替橋梁を集約する（複数橋梁の集約）」等も選択肢となることが考えられる。

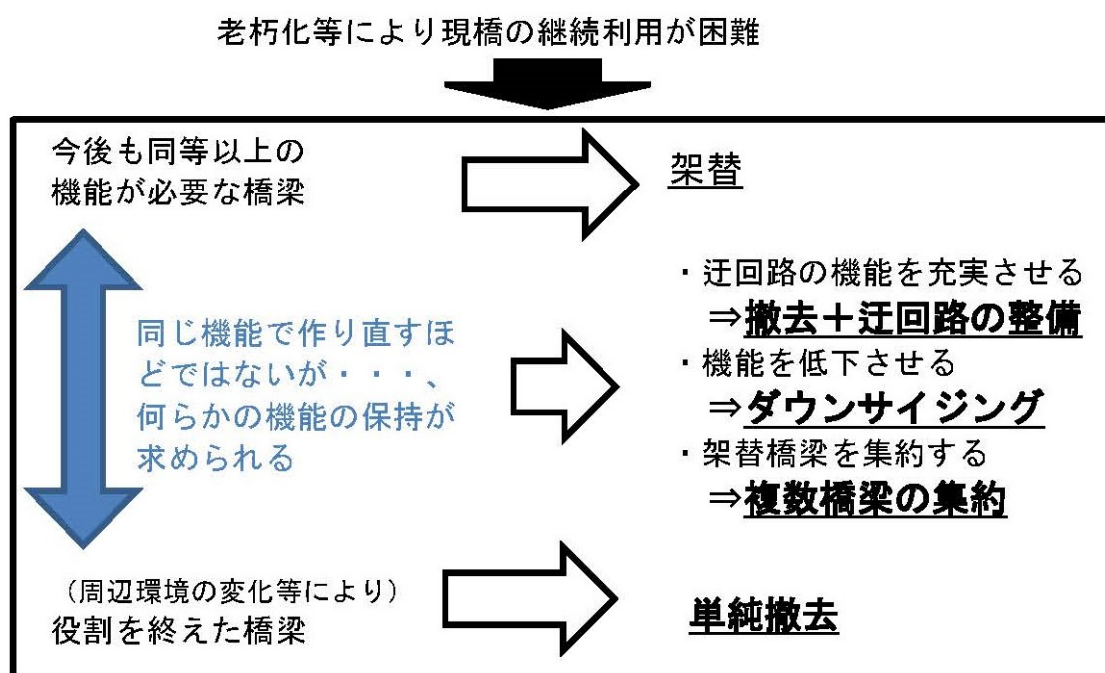


図 2-9 集約・撤去の考え方

(出典：「道路橋の集約・撤去事例集 令和4年3月 国土交通省道路局」P.9)

基本的に集約・撤去等の対象候補となる橋の要件としては、橋の老朽化が進んでいること（特に健全性の判定区分Ⅳの場合）となります。

山中湖村の場合、管理している30橋のうち、現時点で健全性の判定区分Ⅲと診断された橋は32無名橋の1橋であり、残りの29橋は健全性の判定区分ⅠもしくはⅡでありました。したがって、喫緊に「継続維持」か「集約・撤去」かの選択を迫られている橋は1橋もありません。

ただし、建設当時と比べ利用者（交通量）が著しく減っている（特にほぼゼロに等しい場合）橋は現に存在し、現時点で健全性が高いとしても、将来的には必ず老朽化は進展することになります。したがって、これらの橋については、今後、定期点検のみ実施し、予防保全的に長寿命化を図る対策は実施せず、老朽化により健全性の判定区分がⅢへと進展がみられた時点で、利用者・住民との合意形成を図る準備（合意形成期間の確保）を行い、健全性の判定区分がⅣに至る前に「単純撤去」を選択する方針とします。

なお、山中湖村の現状の土地利用や道路網では、集約化・撤去等の対象となる橋梁はありませんが、今後の土地利用状況や道路網に変化があった際には、山中湖村が管理する橋梁について、長寿命化修繕計画の改訂ごとに検討を行う方針とします。

5. 対象となる橋に関するその他の基本的な方針

それぞれの橋について以下に示す優先度評価指標により、優先順位付けを行い、予算規模に応じて修繕工事を順次実施していく計画とします。

- ① 除雪および凍結防止剤散布対象路線上か否か
- ② 損傷状況は甚大か軽微か
- ③ 迂回路がなく落橋すると孤立集落が発生する恐れがあるかないか

計画の対象となる橋を長寿命化型管理により寿命を延ばす（今後100年間維持し続ける）ということは、必然的に供用期間中に「東海地震」をはじめとする大規模地震の影響を受ける可能性が非常に高くなるということを意味します。

そこで山中湖村では、村民の安全・安心を確保するため、現行基準の耐震性能を満足していない橋のうち、自動車が通行しない橋を除いた全ての橋について、耐震補強を実施します。

なお、05無名、中二之橋、26無名は、関係機関の工事進捗等により耐震補強が未実施となっていますが、引き続き耐震補強を実施すべく、計画を続けていきます。

また、長さが5m未満の規模が小さい橋は、耐震補強を実施することが難しいことから、地震に強い構造であるボックスカルバート型式※に架替えることとしています。山中湖村では、平成28年度から平成30年度に架替え工事を行っており、これによりすべての長さが5m未満の規模が小さい橋は、ボックスカルバート型式に架替えが完了しました。

※…ボックスカルバート型式

下の写真に示すようなコンクリート製の箱型構造物で、道路、水路、共同溝などさまざまな用途に使用されています。別名「箱型函渠」とも呼ばれます。

また、山中湖村で管理している橋の中にもボックスカルバート型式があり、例えば下記に示す「22 無名」橋が該当します。



ボックスカルバート製品例



ボックスカルバート施工例（22 無名）

6. 長寿命化修繕計画の策定結果

計画に基づく現在までの対策実績を示します。

実施/計画	計画年度	橋梁名	内容	橋の数
実施済	平成26年度		(工事に必要な設計)	0橋
	平成27年度		(工事に必要な設計)	10橋
		03 無名	耐震工事	
		04 無名	耐震工事・補修工事	
		06 無名	耐震工事	
		07 無名	耐震工事	
		08 無名	耐震工事・補修工事	
		10 無名	耐震工事	
		11 無名	耐震工事	
		17 無名	補修工事	
		20 上二之橋	耐震工事	
		23 無名	耐震工事	
	平成28年度	01 無名	耐震工事・補修工事	3橋
		02 無名	耐震工事・補修工事	
		21 無名	更新工事	
	平成29年度	09 無名	更新工事	2橋
		19 中二之橋	耐震工事・補修工事	
	平成30年度	05 無名	補修工事	2橋
		22 無名	更新工事	

7. 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

計画期間（今後10年間：令和5年度から令和14年度）の修繕（補強、補修および維持）予定の橋の概要は、以下のとおりです。

計画年度	修繕予定および点検対象の主な橋	内容	橋の数
令和5年度	17無名ほか	工事に必要な設計のみ	5橋
令和6年度	中二之橋ほか	損傷補修工事、維持補修工事	18橋
令和7年度	17無名ほか	損傷補修工事、維持補修工事	2橋
令和9年度	01無名ほか	定期点検	30橋
令和14年度	01無名ほか	定期点検	30橋

また、次ページ以降に、橋ごとの今後10年間（令和5年度から令和14年度）における定期点検時期および修繕内容（補強、補修及び維持）・時期の予定を示します。

橋梁ごとの計画期間（今後10年間：令和5年度から令和14年度）における定期点検および修繕等の予定表

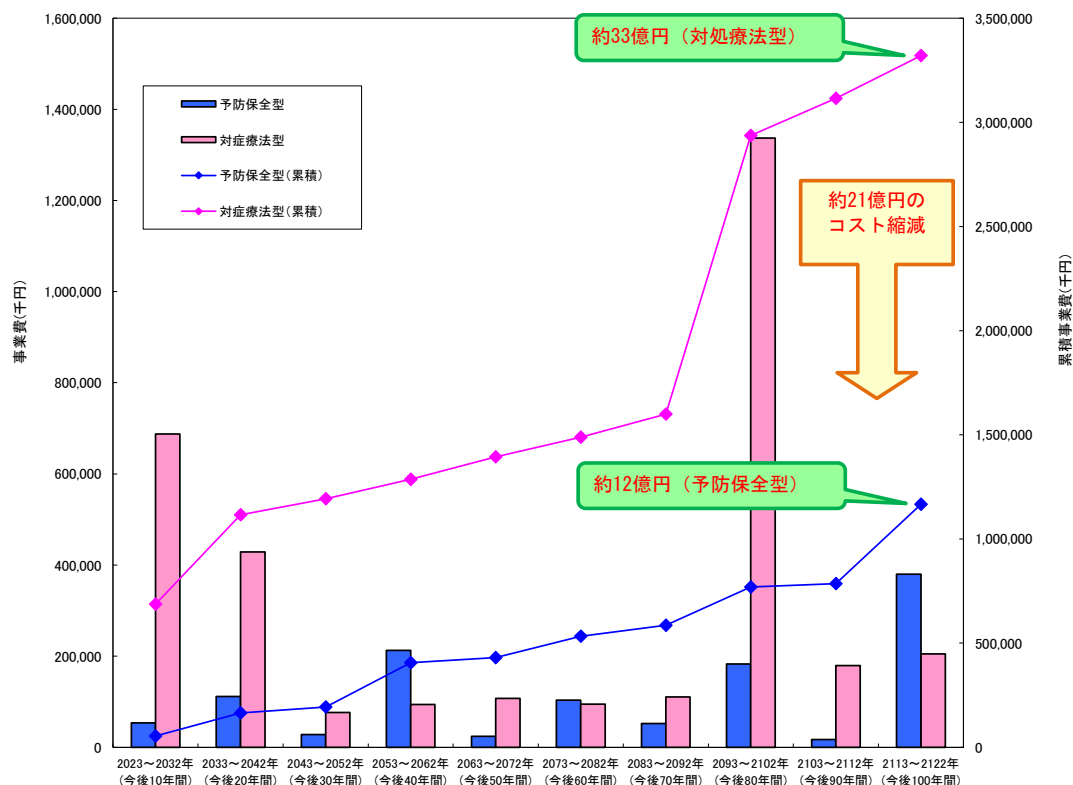
橋梁名	路線名	架設年度	橋長(m)	幅員(m)	橋梁の種類	所在地	定期点検結果		対策の内容・時期									
							年度	判定区分	R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11	R12	R13	R14
01 無名	平野25号線	S45	7.2	3.2	R C橋	大字平野	R4	Ⅱ		維持工事			定期点検					定期点検
02 無名	平野38号線	S45	11.1	6.2	鋼橋	大字平野	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
03 無名	平野70号線	S45	11.0	5.8	P C橋	大字平野	R4	Ⅱ	損傷設計	損傷工事 維持工事			定期点検					定期点検
04 無名	平野25号線	S50	6.8	4.7	R C橋	大字平野	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
05 無名	山中6号線	S40	8.8	4.9	R C橋	大字山中	R4	Ⅰ					定期点検					定期点検
06 無名	山中29号線	S45	6.1	7.1	R C橋	大字山中	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
07 無名	平野49号線	S50	6.4	4.8	R C橋	大字平野	R4	Ⅰ					定期点検					定期点検
08 無名	平野48号線	S45	9.2	4.1	P C橋	大字平野	R4	Ⅰ					定期点検					定期点検
09 無名	平野48号線	H29	6.3	7.3	C-BOX	大字平野	R4	Ⅰ					定期点検					定期点検
10 無名	平野56号線	S50	11.9	5.3	R C橋	大字平野	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
11 無名	平野56号線	S45	8.5	5.3	P C橋	大字平野	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
13 無名	山中22号線	H13	3.4	9.0	C-BOX	大字山中	R4	Ⅰ					定期点検					定期点検
14 無名	山中23号線	H13	3.4	6.3	C-BOX	大字山中	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
15 無名	山中21号線	H13	4.0	8.7	C-BOX	大字山中	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
16 無名	山中26号線	H13	4.0	5.8	C-BOX	大字山中	R4	Ⅰ					定期点検					定期点検
17 無名	山中32号線	H14	4.0	269.5	C-BOX	大字山中	R4	Ⅱ	損傷設計		損傷工事 維持工事		定期点検					定期点検
19 中二之橋	山中34号線	S40	7.0	7.1	P C橋	大字山中	R4	Ⅱ	損傷設計	損傷工事 維持工事			定期点検					定期点検
20 上二之橋	山中32号線	S40	7.1	6.5	P C橋	大字山中	R4	Ⅰ					定期点検					定期点検
21 無名	山中46号線	H28	3.2	11.2	C-BOX	大字山中	R4	Ⅰ					定期点検					定期点検
22 無名	山中46号線	H30	3.2	7.6	C-BOX	大字山中	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
23 無名	山中46号線	S50	19.8	6.9	P C橋	大字山中	R4	Ⅱ	損傷設計		損傷工事 維持工事		定期点検					定期点検
24 無名	山中32号線	S50	2.0	9.1	C-BOX	大字山中	R4	Ⅱ	損傷設計	損傷工事			定期点検					定期点検
25 無名	平野49号線	S55	3.3	29.0	C-BOX	大字平野	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
26 無名	平野81号線	S45	6.7	8.5	P C橋	大字平野	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
27 無名	平野81号線	S45	8.6	8.5	P C橋	大字平野	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
28 無名	関係路線無し	H20	14.9	5.1	鋼橋	大字平野	R4	Ⅰ					定期点検					定期点検
29 無名	関係路線無し	S55	25.1	2.0	鋼橋	大字平野	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
30 無名	関係路線無し	H13	3.4	7.5	C-BOX	大字山中	R4	Ⅰ		維持工事			定期点検					定期点検
31 無名	関係路線無し	H10	7.2	6.7	R C橋	大字山中	R4	Ⅱ		維持工事			定期点検					定期点検
32 無名	関係路線無し	H15	6.0	3.8	木橋	大字山中	R4	Ⅲ					定期点検					定期点検
									21,000	6,400	6,800	0	6,200	0	0	0	0	6,200

※1：架設年度および供用年数は推定を含みます。

※2：対策内容・時期については、社会情勢の変化や災害発生等に応じて、見直すことがあります。

8. 長寿命化修繕計画による効果

山中湖村で管理している30橋全てについて、今後100年間の事業費を比較すると、従来の対症療法型では約33億円が必要となるのに対し、長寿命化修繕計画の実施による予防保全型では約12億円となります。したがって、約21億円（約64％）のコスト削減効果が見込まれます。また、損傷に起因する通行制限等が未然に防止され、ネットワークとしての道路機能の安全性・信頼性が確保されます。



9. 計画策定担当部署

山中湖村 村土整備課

〒401-0595 山梨県南都留郡山中湖村山中237-1

TEL 0555-62-9975

10. 村民の皆様へのお願い

本計画を実現するためには、村民の皆様のご理解とご協力が必要です。今までも橋の損傷に関する通報（例えば路面が陥没している、防護柵が壊れている）などにより、その対応をしてきました。これがいわゆる「対症療法型」の対応になります。

これからは「予防保全型」の対応が必要となります。また、橋は村民共有の財産との認識を深めていただくと共に、村民の皆様と協働で橋の維持管理を進めていくために、今まで以上に橋の損傷、異常に関する情報提供や、可能な範囲での清掃などのご協力をお願いします。