

大型カルバート長寿命化修繕計画



飛鹿跨道橋

令和7年11月

美濃加茂市 建設水道部 土木課

目 次

1 長寿命化修繕計画の基本方針	1
(1) 老朽化対策における基本方針	1
(2) 新技術の活用方針	3
(3) 費用の削減に関する方針	3
2 長寿命化修繕計画の対象施設	4
(1) 計画対象となる大型カルバート	4
(2) 大型カルバート位置図	4
3 長寿命化修繕計画による効果	5
(1) 事後保全体制から予防保全体制への移行による経済効果	5
(2) 新技術活用による経済効果	6
4 短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果・事業効率化	7
(1) 集約化・撤去に関する短期的な数値目標	7
(2) 新技術等の活用における短期的な数値目標	7

1 長寿命化修繕計画の基本方針

長寿命化修繕計画は、大型カルバートの定期点検結果を基礎データとして用いて立案する。計画は、老朽化対策、新技術の活用、費用の削減について以下の方針をもとに進める。

(1) 老朽化対策における基本方針

日常の道路パトロールの中で目視点検を実施し、大型カルバートの定期点検のなかで損傷の度合いおよび対策の必要性を定めるとともに、従来の事後的な修繕から予防的な修繕等の実施に移行することで施設の長寿命化を目指し、定期点検結果をもとに健全度を診断し、施設の管理を行う。

①道路パトロール

大型カルバートの保全を図るため、日常的な点検として道路パトロールを実施する。

道路パトロールでは、パトロール車で走行しながら目視点検を行い、異常が疑われる箇所については徒步による目視点検を行う。

異常を発見した際、道路上の落下物等、現場において対応が可能であるものについてはその場で対応する。

道路パトロールにおける大型カルバートに関する目視点検項目を下表に示す。

表-1.1 大型カルバートに関する点検項目

点検箇所	点検項目
本体ブロック 継手	腐食
	亀裂
	破断
	ひびわれ
	うき
	剥離・鋼材露出
	漏水・遊離石灰
	機能不全

②健全度の把握

健全度の把握については、大型カルバートの架設年度・構造や立地条件等を十分に考慮して点検計画を立て、5年に1回の定期点検を実施する。定期点検においては、岐阜県点検マニュアルに基づいて実施し、大型カルバートの損傷を早期に把握するよう心掛ける。

大型カルバートの定期点検要領では、部材単位で細かく点検し、損傷の程度等に基づき対策の必要性を表-1.2に示すように判定している。

損傷が発見された大型カルバートについては市職員が現地を確認し、道路の安全管理に万全を期す。また、日頃から維持管理の技術向上に努める。

表-1.2 定期点検における大型カルバートの対策の必要性

判定区分		判定の内容
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物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	構造物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	構造物の機能に支障が生じている、また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。



写真-1.1 専門業者による点検状況①



写真-1.2 専門業者による点検状況②

(2) 新技術の活用方針

より実効性のある長寿命化修繕計画の策定を促進するため、今後は修繕や点検等に係る新技術の費用の縮減や事業の効率化等の効果が見込まれる新技術の活用の検討を行う必要がある。

新技術については、以下のホームページに掲載されている工法等について、従来工法との比較検討により、最適な工法選定を行う。

- ・新技術情報提供システム（NETIS）

<https://www.netis.mlit.go.jp/NETIS>

- ・国土交通省「点検支援技術性能カタログ（案）」

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/inspection-support/>

(3) 費用の削減に関する方針

日常の道路パトロールの中で目視点検を実施し、大型カルバートの定期点検の中で損傷の度合いおよび対策の必要性を定めるとともに、従来の事後的な修繕から予防的な修繕等の実施へ移行し、コストが掛かる架替えを極力なくすことにより、大型カルバートの長寿命化を目指す。また、長寿命化を適切に計画することにより、修繕・架替えに係る事業費の大規模化および高コスト化を回避し、ライフサイクルコスト（LCC）の縮減を図る。

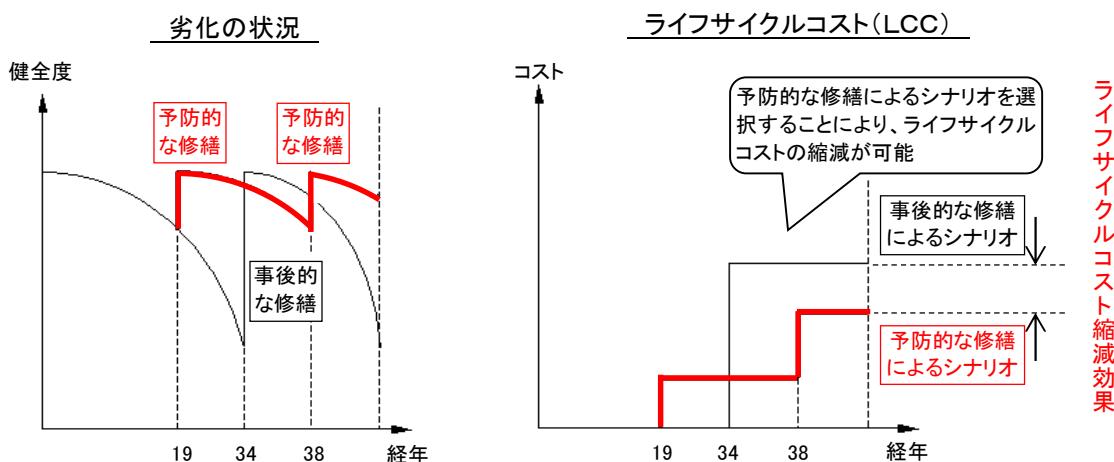


図-1.1 ライフサイクルコスト（LCC）と劣化予測の関連イメージ

2 長寿命化修繕計画の対象施設

(1) 計画対象となる大型カルバート

本計画における対象施設は飛鹿跨道橋となる。

表-2.1 対象大型カルバート一覧

番号	橋梁名	路線名	所在地	併用年月日 (経過年数)	形式	延長(m)	全幅員(m)
1	飛鹿跨道橋	(市)田島飛鹿線	太田町	1992年 (30年)	現場打ち	27.90	17.30

(2) 大型カルバート位置図



図-2.1 大型カルバート位置図

3 長寿命化修繕計画による効果

(1) 事後保全体制から予防保全体制への移行による経済効果

大型カルバートに著しい損傷が発生してから補修する事後保全体制、定期的に点検を実施し損傷が軽微なうちに補修する予防保全体制の2タイプについて、事業費の比較検討を実施した。

対象となる大型カルバートについて、今後50年間までに必要な補修費を積み上げた結果、事後保全体制の約100百万円から、予防保全体制は約66百万円となり、約34百万円程度のコスト縮減が見込まれることとなる。

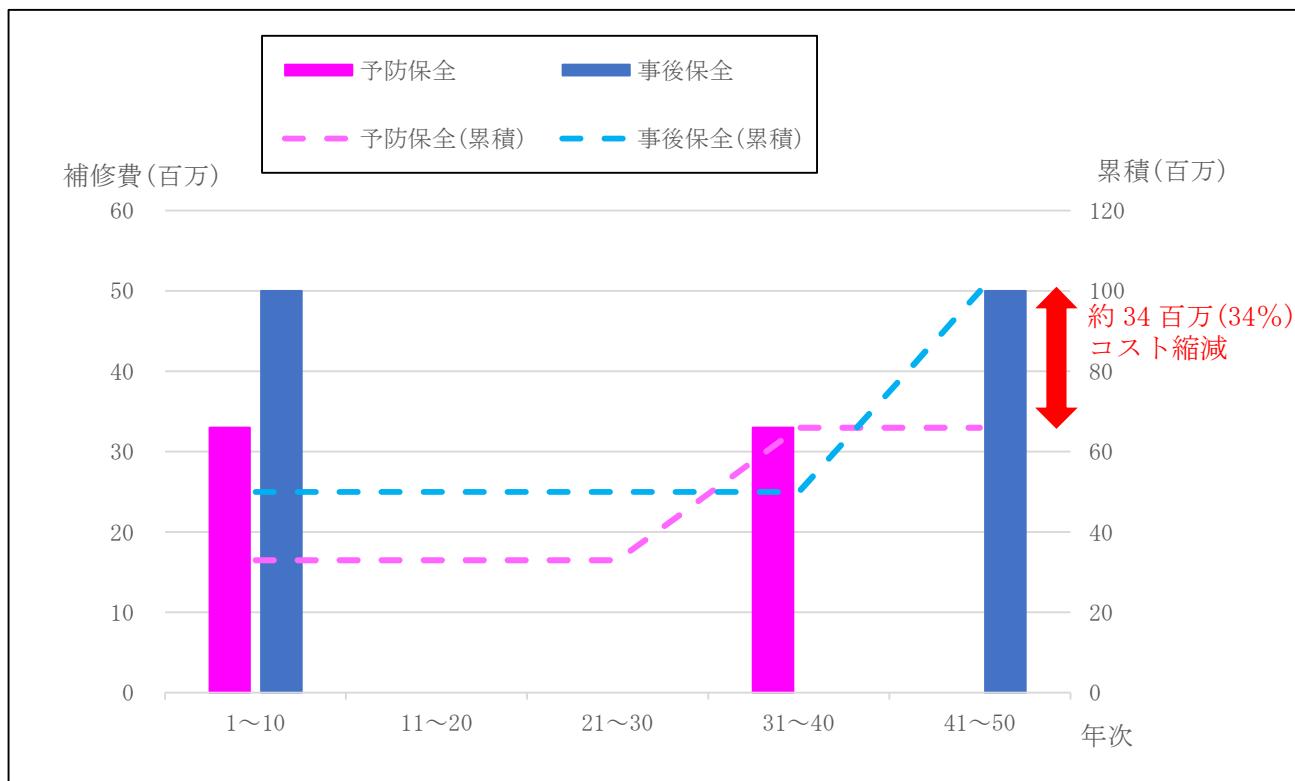


図-2.2 事業費比較グラフ

(2) 新技術活用による経済効果

新技術の活用によるコスト縮減について、新技術情報提供システム（NETIS）および国土交通省「点検支援技術性能能力タログ（案）」に掲載されている新技術の内、補修に関する従来工法よりコスト面での向上がみられる技術について検討を実施した。

以下に新技術を活用した際の経済比較表を示す。

表-2.2 新技術経済比較

NETIS 登録番号	KK-120043-VE
技術名称	アーチ・ドレン工法
対応施設	トンネル・カルバート
単位数量	100m
施工費(新技術)	¥1,713,171
施工費(従来工法)	¥2,661,245
コスト縮減	¥948,074

4 短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果

(1) 集約化・撤去に関する短期的な数値目標

集約化・撤去対象の検討を行った結果、迂回路がない路線であることから、社会活動等に影響を与えるため集約化・撤去を行うことが困難である。

(2) 新技術等の活用による短期的な数値目標

点検において、コスト縮減や事業効率化を目的とし、新技術の活用検討を行う。

以下に従来の点検方法と新技術の比較表を示す。

表-2.3 新技術比較(点検作業) (1箇所当たり)

点検方法	技術番号	単価(日)	点検日数	合計
従来の点検方法 (高所作業車9.9m級)	-	車両費:¥50,000 規制費:¥150,000 点検員:¥140,000 計:¥340,000	1.0日	¥340,000
社会インフラ画像診断 サービス「ひびみつけ」	BR010024-V0525	規制費:¥150,000 点検員:¥140,000 計:¥290,000	1.0日	¥290,000

表-2.3 新技術比較(点検調書作成) (1箇所当たり)

点検方法	技術番号	単価(日)	点検日数	合計
従来の点検方法 (高所作業車9.9m級)	-	人件費:¥110,000 計:¥110,000	2.0日	¥220,000
社会インフラ画像診断 サービス「ひびみつけ」	BR010024-V0525	¥200,000	1.0日	¥200,000

従来の点検方法の総額:¥340,000+¥220,000=¥560,000

新技術の総額:¥290,000+¥200,000=¥490,000(-¥70,000)

従来の点検方法の総日数:3日

新技術の総日数:2日(-1日)

1箇所当たりの費用、点検日数をメーカーヒアリングにより確認した。

令和15年度までに1箇所について、新技術を活用し、¥70,000のコスト縮減1.0日の点検日数短縮を図ることを目標とする。

社会インフラ画像診断サービス「ひびみつけ」の概要を次頁に示す。

本技術は、コンクリート構造物を撮影した写真からコンクリートに発生する「ひびわれの自動検出」と「ひびわれ幅の自動計測」をAIを活用した画像解析で行うシステムである。

