

富士市橋梁長寿命化修繕計画
改定版

令和7年3月

富士市

1. 背景・目的

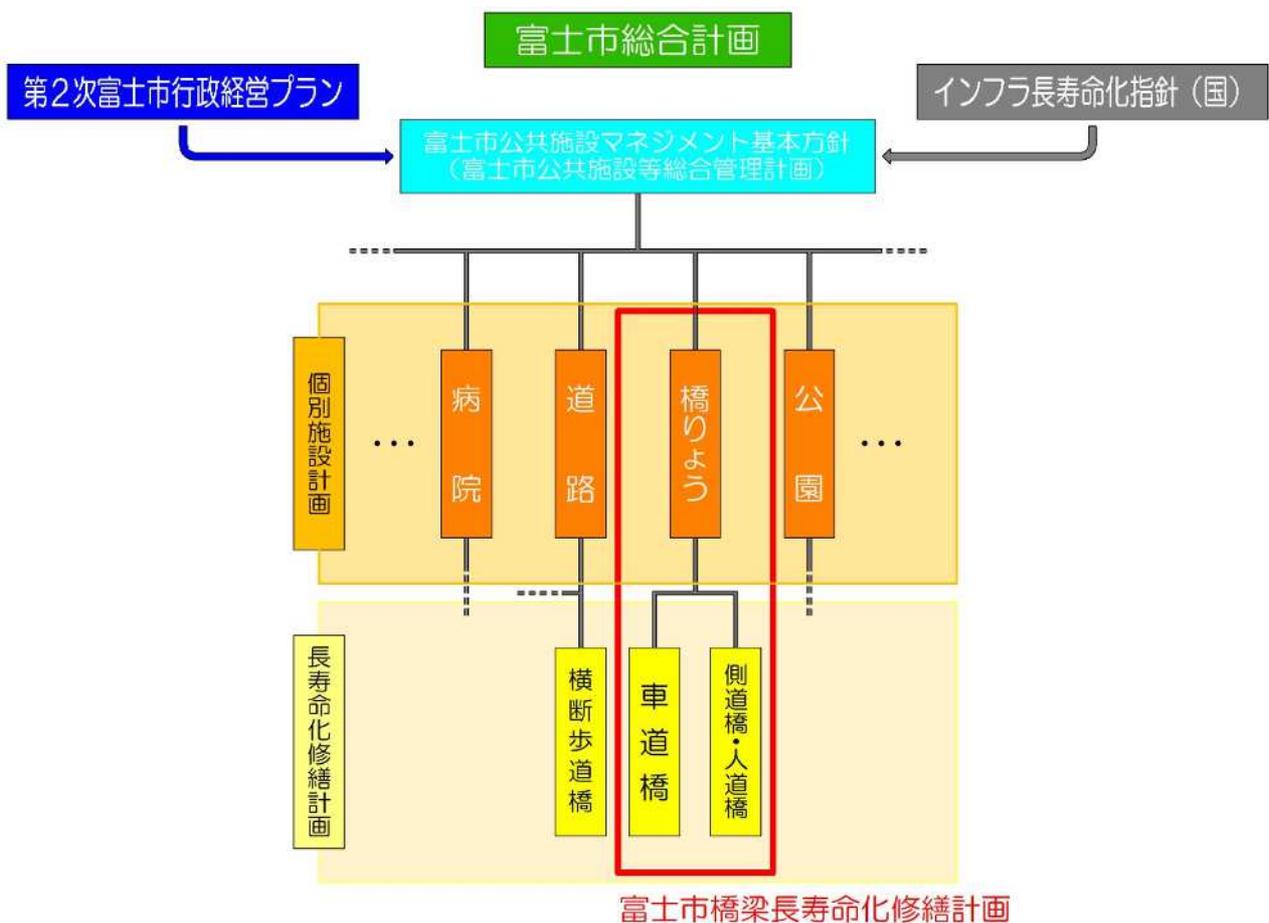
本市が管理する橋梁の多くは、高齢化の進行により、近い将来一斉に修繕・架替えが必要な時期を迎える。各部材の劣化損傷による橋梁の安全性の低下や、修繕・架替え工事による道路交通網への影響を考え、橋梁の長寿命化を含めた最適な維持管理の実施を目的に、平成 21 年度に「富士市橋梁長寿命化修繕計画」が策定され、以降橋梁の維持修繕を行っている。

今回は第 2 回の計画更新として、平成 26 年度道路法施行規則改正以降の橋長 2m 以上の全橋梁の定期点検成果蓄積状況を踏まえ、対象橋梁をこれら全橋梁に拡大し、現行計画の課題を解決して、効率的、かつ効果的な橋梁長寿命化修繕計画を策定する。

これまでの取り組み

平成 21 (2009) 年度	橋梁長寿命化修繕計画	策定
平成 26 (2014) 年度	橋梁長寿命化修繕計画	第 1 回更新
令和 6 (2024) 年度	橋梁長寿命化修繕計画	第 2 回更新

橋梁長寿命化修繕計画の位置付け

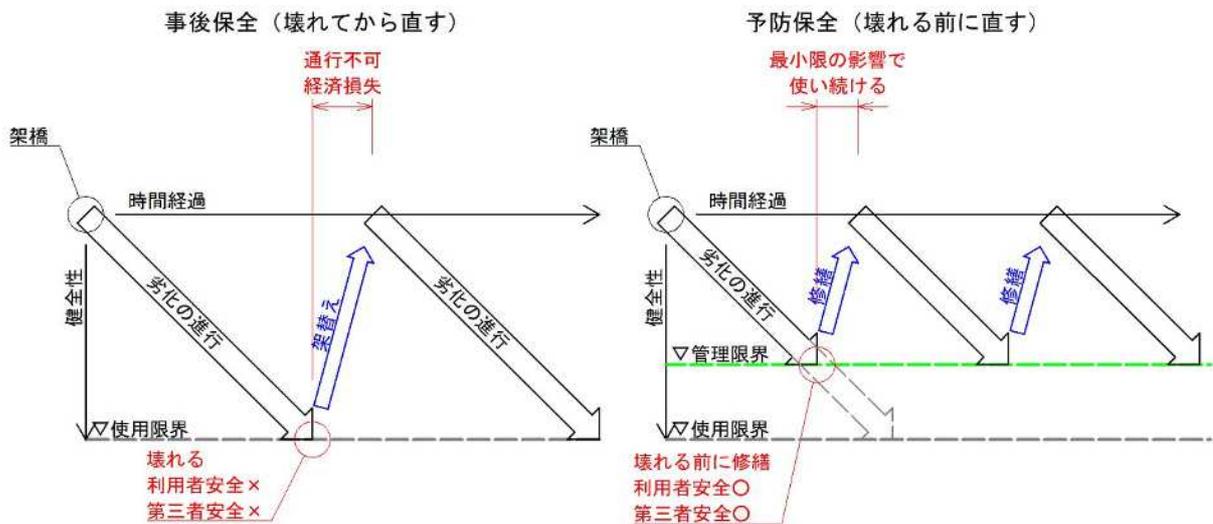


2. 方針

2-1. 老朽化対策における基本方針

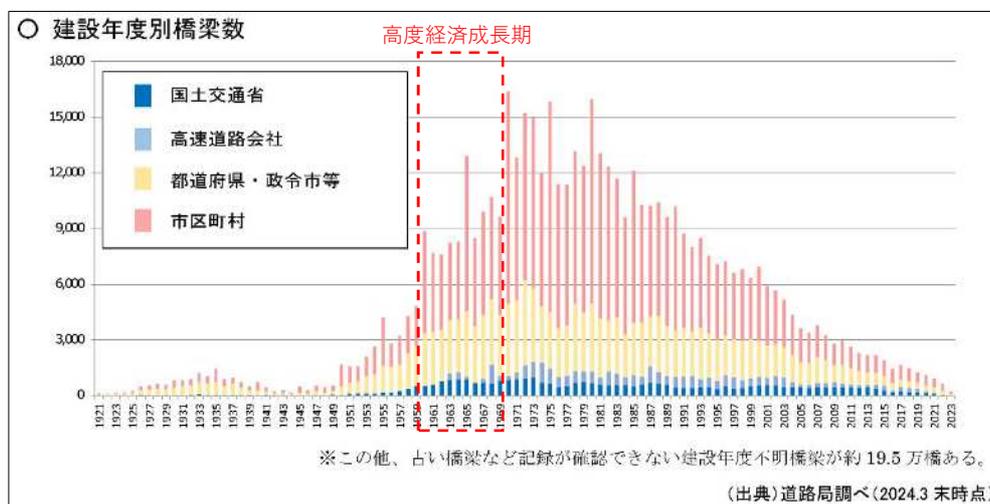
1) 事後保全から予防保全への転換

高齢化した橋梁が損傷し、機能不全に陥ると、道路利用者の安全が脅かされ、また橋梁が通行できなくなることによる経済的損失が生じる。対策として、壊れて通行できなくなってから直す「事後保全」から、点検により状況を把握し壊れる前の適切な時期に対策する「予防保全」への転換を図ることで、道路利用者・第三者の安全確保と経済損失の回避を図る。



2) 重要路線・大規模橋への注力

高度経済成長期に建設された多数の橋梁が高齢化しており、今後一斉に更新時期を迎え、事業予算を逼迫するおそれがある。対策として、橋梁群を道路ネットワークの重要性と橋梁規模で区分してグルーピングし、重要な橋、規模が大きな橋ほど高い管理限界を設定して早期に修繕することで長寿命化を図り、事業費を縮減し更新時期の集中を回避する。



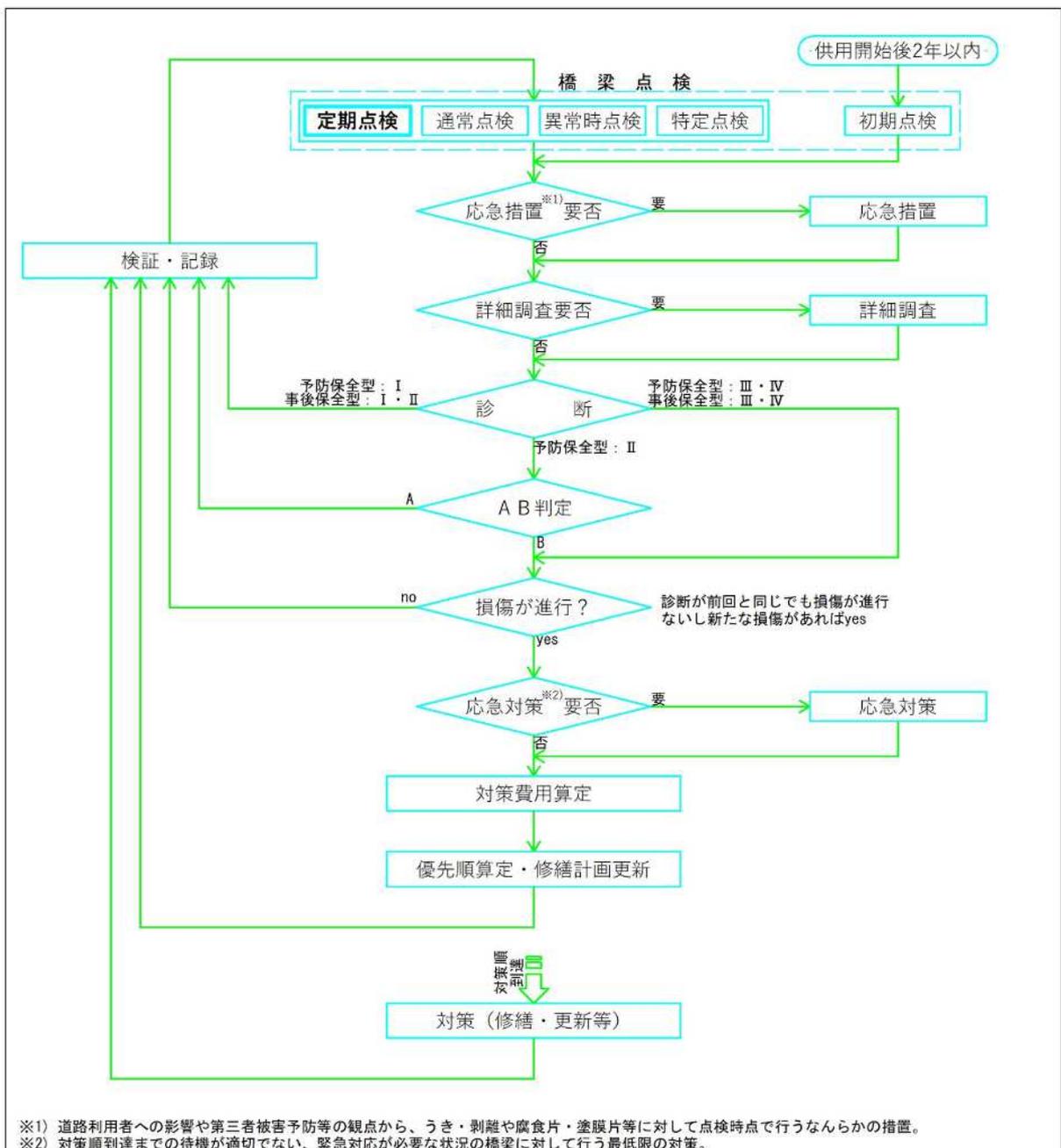
出典：道路メンテナンス年報[2024年8月 国土交通省道路局]

2-2. メンテナンスサイクルの構築

点検・診断・措置・記録からなるメンテナンスサイクルを構築し、定期的に状態を把握し適切な時期に措置を講ずることで、橋梁の長寿命化を図る。各橋のサイクルは定期点検周期の5年に1回を基準とするが、その他点検で損傷・異常等が確認された場合には随時サイクルを更新する。

今回は長寿命化修繕計画の第2回更新であり、以降10年毎に計画の見直しを図ることとするが、点検で各橋の損傷の進行が確認された際には、状況に応じた応急措置・対策や対策優先順の見直しを随時実施する。

橋梁マネジメントサイクル



2-3. 新技術等の活用方針

富士市では、少子高齢化の進行により、財政が逼迫し建設産業の担い手が減少していく情勢の中で多数の橋梁の点検・工事を実施していくため、これまでも新技術等を活用しているが、より活用可能な新技術を模索し、積極的に取り入れていく。具体的には、適用可能な新技術等を下記の評価項目で従来技術・工法と比較し、有効性が確認されたものを積極採用する。

新技術等の評価項目

- 現場の安全性向上
- 仮設備の簡素化、交通影響の軽減
- 作業時間の短縮・省力化、工期短縮
- 作業の難度軽減、熟練技能者の負担軽減
- 橋梁構造の長寿命化、修繕周期の長期化
- 事業費の縮減

導入が想定される新技術等の例

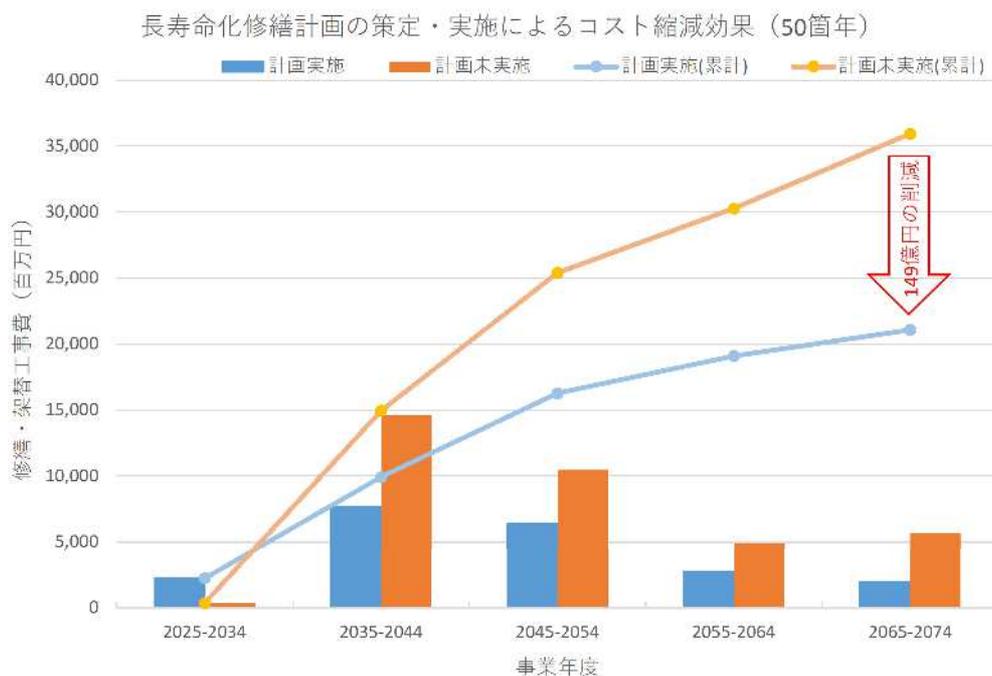
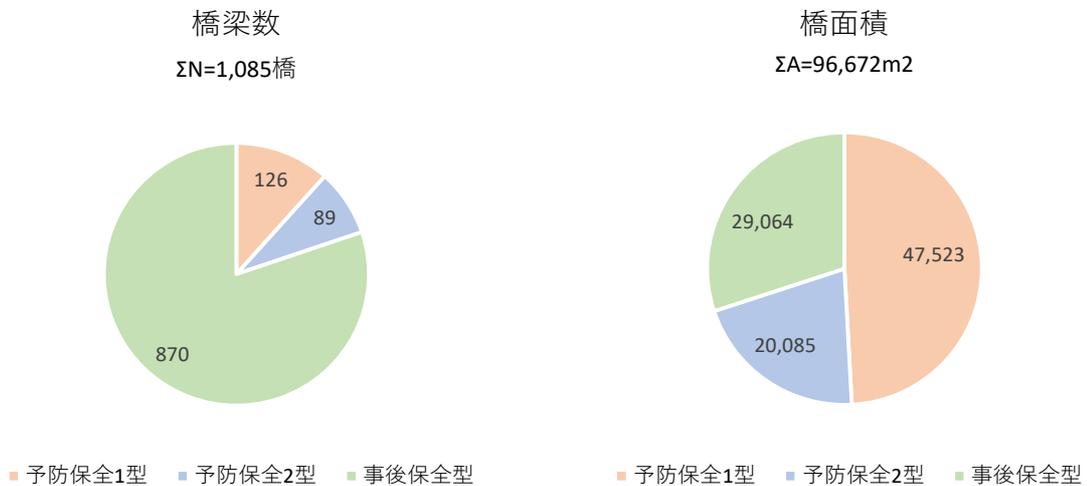
工種	点検・調査	工種	点検・調査
NETIS 登録番号	QS-170024-VR	NETIS 登録番号	KK-240085-A
技術名称	橋梁点検支援ロボット+橋梁点検調書作成システム	技術名称	全方向水面移動式ボート型ドローン
概要	橋梁点検の際、点検員の立ち入りが困難な橋梁に対して、その点検を支援するロボット。	概要	全方向水面移動式ドローンを用いて狭い溝橋は暗渠、河川構造物などを点検する技術。
特徴	機材は軽量であり、橋梁点検車が進入できない歩道上からの点検が可能。自由度の利くロボットアームとその先端に取り付けたカメラユニット、打音・クラックゲージユニットにより、点検員の立ち入りが困難な狭い空間での点検が可能。	特徴	点検員が直接、水位のある狭い箇所に入らなくても、水難事故や有毒ガスによる事故の危険を回避できる。小型で機動力があるため、狭い箇所や堆積物が多い箇所でも効率的な点検が可能。
			
工種	伸縮継手取替	工種	水切設置
NETIS 登録番号	QS-180049-A	NETIS 登録番号	KK-180012-VE
技術名称	ゴム劣化取替工法	技術名称	ウォーターカッター
概要	橋梁用伸縮継手装置において、劣化した伸縮ゴム部を撤去後、樹脂で充填する工法。	概要	橋梁補修工事時に端部に設置し、裏面への水の回り込みを予防する水切り材。
特徴	劣化した既設伸縮継手本体を大きく撤去することなく、遊間部分のゴム・目地材等を撤去清掃し、新たに伸縮性に優れた樹脂材などを充填する工法。設計伸縮量60mm以下、遊間70mm以下の橋梁に適用可能であり、遊間漏水対策費の縮減と橋上交通の早期開放が期待される。	特徴	計量・柔軟で耐性に優れるEDPMゴムの水切り材を、専用接着剤で対象に貼り付けるもの。アンカー設置を必要としないため、老朽化したコンクリート床版にもダメージを与えない。床版端部漏水対策費の縮減と工期短縮が期待される。
			

2-4. 費用の縮減に関する具体的な方針・目標

1) グルーピングによる効率的な予防保全転換

橋梁群をグルーピングし、重要な橋、規模が大きな橋（予防保全1型・2型、管理橋梁数の20%）に高い管理限界を設定して予防保全に転換し、早期に修繕し長寿命化を図ることで、効率的な事業費縮減を目指す。

予防保全管理は早期修繕により長寿命化を図り事業費を縮減するものだが、修繕周期が短く工事件数が増加する。予防保全1型・2型は橋梁数では全体の20%だが、橋面積では70%であり、事業費は概ね橋面積に比例するため、少数の橋の予防保全転換により効率的な事業費縮減を図る。



2) 新技術等の活用

新技術等は 2-2 節の活用方針により点検・対策工事实施にあたり積極採用し、下表の数値目標達成を見込んでいる。

新技術等の活用に関する数値目標

区分	新技術等の採用橋数	新技術等採用による事業費縮減
点検	10 橋/年	2,000 千円/年
対策工事	実施橋数の 20%	

4) 橋梁の集約・撤去

背景

我が国では高度経済成長期に多数の橋梁が建設されたが、それらの中には建設時からの時間経過とともに、土地利用の変化や周辺人口の減少に加え、周辺道路網が整備されたこと等により、利用交通量が著しく減少しているものも散見される。

老朽化した橋梁の管理は富士市においても大きな負担となっており、事業予算を圧迫している。老朽化した橋梁は落橋すると、通行中の車両等が巻き込まれるほか、桁下の河川断面を阻害し、跨道橋・跨線橋では第三者被害を及ぼすこともあり、放置は落橋リスクを伴う。そのため、老朽化対策の一つとして地域の実情や利用状況に応じて集約・撤去を選択肢として検討する。

橋梁集約・撤去の事業分類

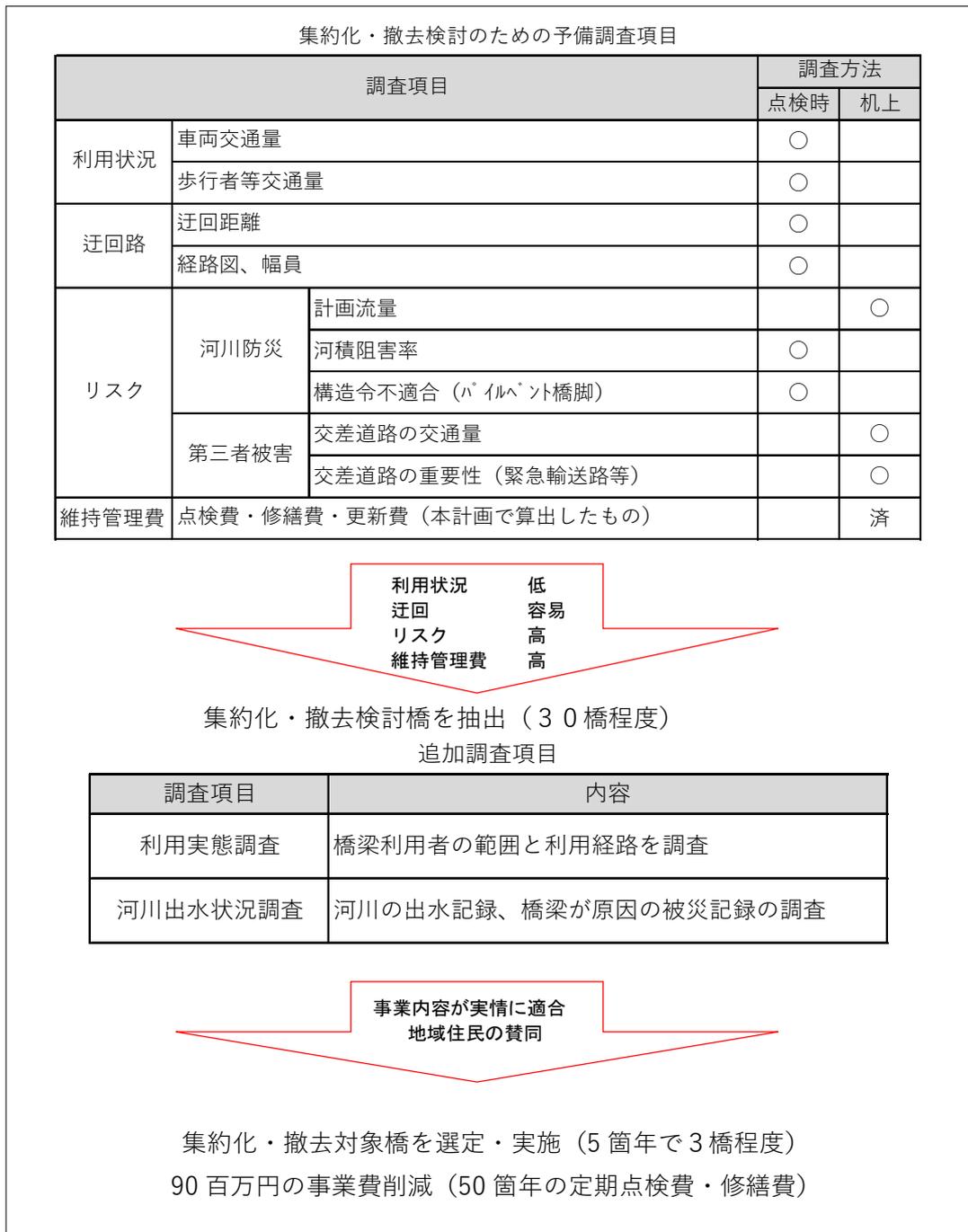
事業内容		概要	イメージ図	
			Before	After
単純撤去		迂回路整備を伴わない、橋梁の撤去		
撤去＋迂回路整備		撤去に加え、撤去する橋梁の迂回路となる経路に対する整備を実施		
ダウンサイジング	既設縮小化	既設の車道橋を活用し人道橋等にリニューアル	車道橋	人道橋
	新設縮小化	既設の車道橋を撤去し、人道橋として架替を実施	車道橋	人道橋(架替)
複数橋梁の集約		隣接する複数橋梁を撤去し、機能を集約した橋梁を新設		

「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)より抜粋

集約・撤去検討の方針・目標

富士市では、限られた事業予算のなかで管理橋梁の維持管理・更新を確実に実施していくため、橋梁の集約化・撤去に取り組んでいく。具体的には、予備調査として各橋の利用状況、迂回路の状況、リスク、及び維持管理費を把握して集約化・撤去の検討対象橋を抽出し、詳細把握のための追加調査と適合する事業内容の選定、地域住民への聴取・賛同を経て、集約化・撤去を5箇年（令和11年度まで）に3橋程度選定・実施することで、50箇年の定期点検費・修繕費相当額90百万円程度の事業費削減を目指す。

橋梁集約・撤去の検討フロー



3. 具体的な取組

3-1. 状況把握

橋の安全性の確保、及び各部材の劣化の進行状況を把握するため、本市が管理する橋長 2m 以上の全橋梁を対象に橋梁点検を実施し、健全性を診断する。点検は 5 年に 1 回実施する定期点検を中心に各種の点検を組み合わせて実施し、損傷の早期発見に努める。点検で損傷・異常が確認された際は、次節の対策要否判定・費用算定を実施する。

橋梁点検の種別

点検の種別	概要
定期点検	<p>道路橋定期点検要領(R6.3)に基づき 5 年に 1 回の近接目視により実施する点検。橋長15m未満の橋梁の定期点検は原則として職員が実施する。</p>
通常点検	<p>損傷の早期発見を図るために、道路の日常巡回（パトロール）の際に実施する橋梁の目視点検。</p>
異常時点検	<p>地震、台風、集中豪雨等の災害や大きな事故が発生した場合、橋梁に予期していなかった異常が発見された場合などに行う点検。</p>
特定点検	<p>塩害等の特定の事象を対象に、定期点検とは別にあらかじめ頻度を定めて実施する点検。</p>
初期点検	<p>橋梁完成時点で顕在化しない初期損傷の早期発見と、橋梁の初期状態を把握してその後の損傷の進展過程を明らかにするために、供用開始後 2 年以内に行う点検。</p>

表-5.1 健全性の診断の区分

区分		定義
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講ずる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、早期に措置を講ずべき状態。
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、緊急に措置を講ずべき状態。

【解説】

(1) 健全性の診断の区分のⅠ～Ⅳに分類する場合の措置の基本的な考え方は以下のとおりである。

- Ⅰ：次回定期点検までの間、予定される維持行為等は必要であるが、特段の監視や対策を行う必要のない状態をいう
- Ⅱ：次回定期点検までに、長寿命化を行うにあたって時宜を得た修繕等の対策を行うことが望ましい状態をいう
- Ⅲ：次回定期点検までに、橋の構造安全性の確保や第三者被害の防止のための措置等を行う必要がある状態をいう
- Ⅳ：緊急に対策を行う必要がある状態をいう

「道路橋定期点検要領（令和6年3月）」より抜粋

3-3. グループニング

グループニングは対策要否判定の際の管理限界を適切に設定するためのもので、各橋の地形的条件、道路ネットワークの重要性、第三者被害、及び構造規模を考慮して決定する。

管理橋梁のグループニング

該当事項		橋数
①	跨道橋・跨線橋 ^{※1)}	75
②	緊急輸送道路の橋、重要物流道路の橋 ^{※2)}	51
③	橋長100m以上の長大橋	7
④	孤立予想集落にアクセスする橋 ^{※3)}	3
予防保全1型	①～④いずれかに該当	126
予防保全2型	①～④いずれも該当しない橋長15m以上の橋	91
予防保全型 計		217
事後保全型	①～④いずれも該当しない橋長2m以上15m未満の橋	868
事後保全型 計		868
管理橋梁 計		1085

※1) 判定基準は諸元重要度評価項目の②を参照

※2) 判定基準は諸元重要度評価項目の①を参照

※3) 判定基準は諸元重要度評価項目の⑤を参照

グループ毎の管理方針

管理型名	管理方針	管理限界
予防保全1型	点検により予防保全段階（区分Ⅱ）の損傷が確認された時点で対策を検討し、橋の重要性を踏まえたうえで予防保全の観点から修繕を実施する。	Ⅱ B
予防保全2型	点検により予防保全段階（区分Ⅱ）の損傷が確認された時点で対策を検討し、予防保全の観点から修繕を実施する。	Ⅱ B
事後保全型	点検により早期措置段階（区分Ⅲ）の損傷が確認された時点で修繕又は更新を実施する。	Ⅲ

3-4. 対策優先順

対策の優先順は、下表の優先順判定要素の上段から判定し、同位のもの下段の要素を用い、全ての要対策橋の優先順を決定する。

優先順判定要素

優先順判定要素	優先順判定
①点検の判定区分	IV > III > IIB
②管理型	予防保全1型 > 予防保全2型 > 事後保全型
③重要度	数値大 > 数値小
④橋面積	面積大 > 面積小

優先順判定要素③の重要度は、各橋の劣化損傷の深刻度と、各橋の地形的条件、道路ネットワークの重要性、第三者被害、及び劣化の進行速度を考慮して数値化したものとする。

諸元重要度一覧表

評価項目	評価内容・判定基準	評点・橋数
① 緊急輸送道路 重要物流道路	緊急輸送道路は、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線であり、道路橋の機能に支障を生じさせないよう優先的に修繕を実施する。 重要物流道路は、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網を国土交通大臣が指定するものであり、道路橋の機能に支障を生じさせないよう優先的に修繕を実施する。	30点
	判定基準：緊急輸送路に該当（1次～3次） 重要物流道路に該当	51橋
② 跨道橋・跨線橋	交差する道路・鉄道に対し、劣化損傷による第三者被害を生じさせないよう、優先的に修繕を実施する。	30点
	判定基準：跨道橋・跨線橋に該当	75橋
③ 交通量（大型車）	大型車の断面交通量として1000台/日・方向以上となる橋梁については、社会経済における影響および橋梁に与える損傷度の影響を考慮して優先的に維持修繕を実施する。【平成4年の「アスファルト舗装要綱」（社）日本道路協会におけるC交通(1000以上3000未満)、D交通(3000以上)を対象とする。】	20点
	判定基準：大型車交通量1000台/日・方向以上に該当	6橋
④ 適用示方書	昭和39年(1964)以前の示方書では、経済性重視等の考え方から鉄筋の許容応力度の過大評価と床版厚の極薄化により剛性が不足している状況があるため、優先的に管理する必要がある。 (昭和42年静岡県道路局長通達により、配力筋の鉄筋量の規定が行われ、昭和47年の示方書より鉄筋の許容応力度が現行値となった)	15点
	判定基準：適用基準書が昭和47年以降でないもの (適用基準書不明橋は架橋年度が昭和48年(1973)以降でないものが該当、架橋年度不明橋は全て該当とする)	760橋
⑤ 孤立予想集落 アクセス	孤立予想集落へのアクセス道路の橋梁は、迂回路の確保が難しく劣化が進行してからの架替・大規模補修の実施が困難なため、優先的に維持修繕を実施する。	5点
	判定基準：孤立予想集落へのアクセス道路の橋であり、他に集落への迂回路がないもの (開発行為等により道路の位置の指定のために建設された橋を除く)	3橋

4. 事業計画

点検で診断区分Ⅳ・Ⅲと判定された橋、及び予防保全1型・2型の橋で対策要否判定でⅡBと判定された橋に対し、算出された対策工事費（設計費）と優先順を基に、各年の事業計画を策定する。

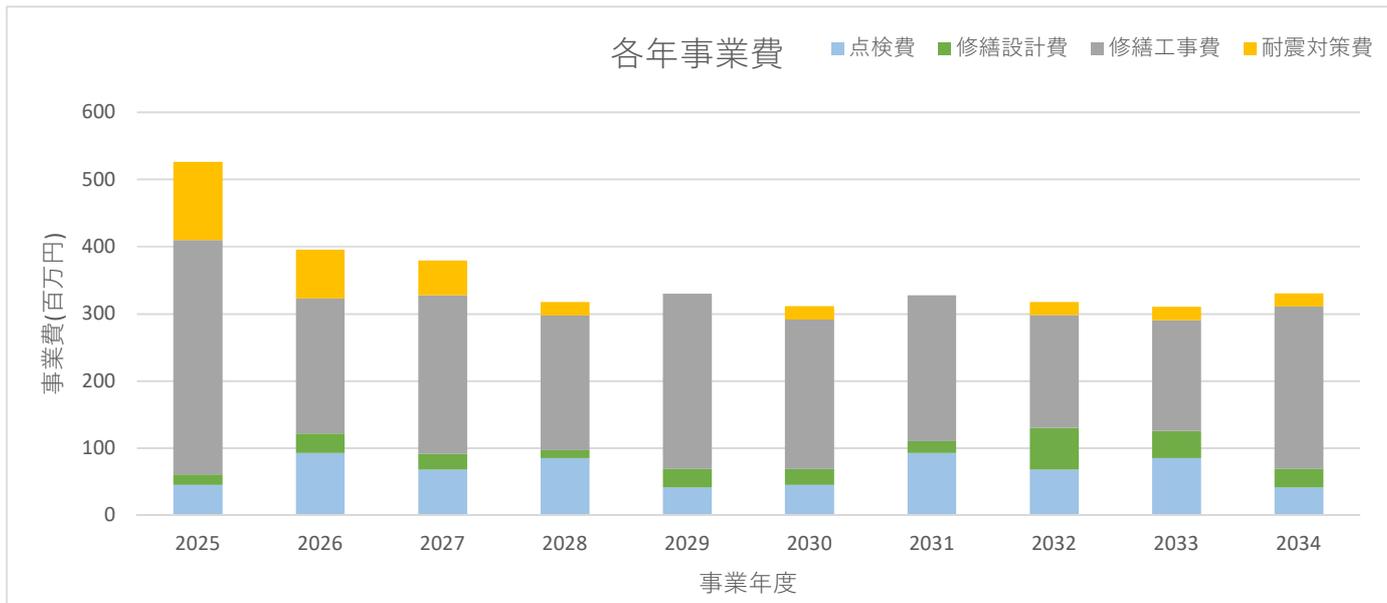
事業計画策定の条件

項目	条件
計画期間	令和7(2025)年度から令和16(2034)年度まで 10箇年
対象橋梁（点検）	橋長2m以上の全管理橋梁 N=1085橋 (うち車道橋1062橋、側道橋・人道橋23橋)
対象橋梁（修繕等）	計画策定時点で判定区分Ⅳ・Ⅲ・ⅡBの橋梁 N=107橋 (うち車道橋96橋、側道橋・人道橋11橋)

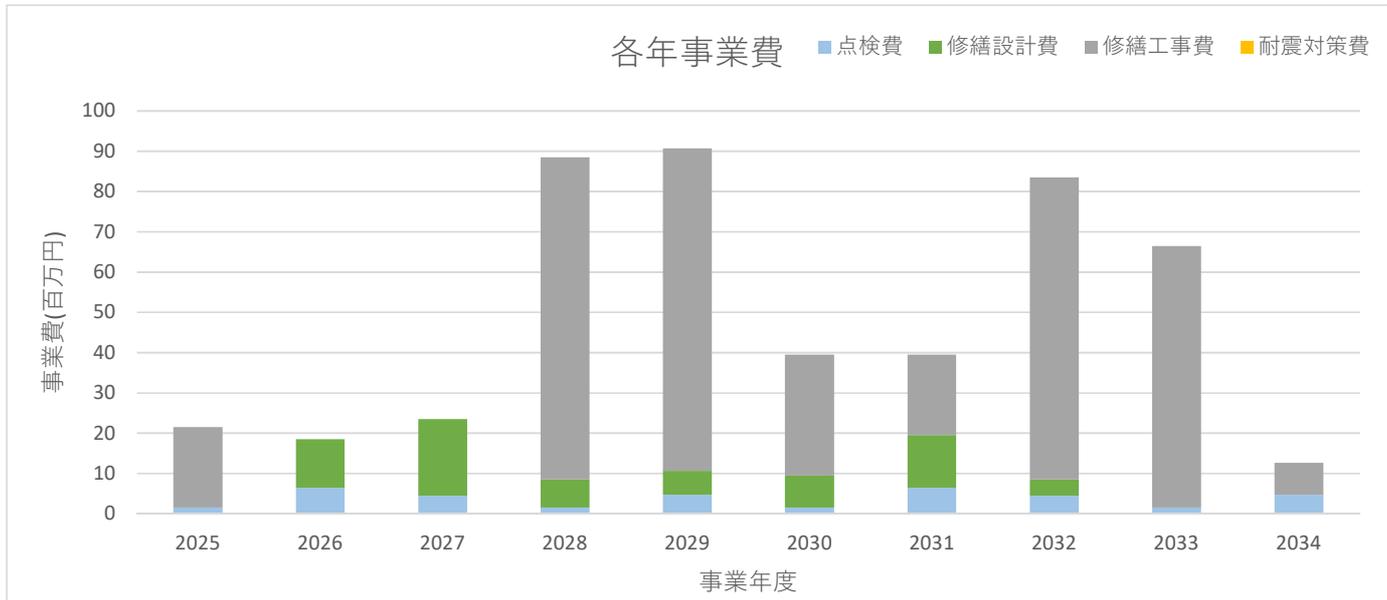
車道橋の各年事業費は、現時点の早期措置段階(Ⅲ)判定橋 50 橋全てを次回定期点検の令和 11 (2029)年度までに修繕するのに必要な設計費・工事費に加え耐震対策費及び点検費などを計上し、約 300 百万円/年に設定した。これにより、全橋の定期点検を 5 年サイクルで実施しながらⅢ判定橋の対策を次回点検までに完了させ、また同程度の事業費を引き続き投じることでⅡB 判定橋の対策についても進捗を図ることができる。なお、この事業費では現時点の全ての要対策橋(Ⅲ、ⅡB)N=96 橋を措置済とするのに 17 箇年程度を要する想定となる。その間、全ての橋梁は 5 年に 1 度の定期点検により状況を逐次把握し、劣化損傷の進行が確認された橋は状況に応じ優先順を繰り上げ対策時期を前倒しする等の対応を行い、道路利用者・第三者の安全確保と経済損失の回避を図る。

側道橋・人道橋は、点検費・対策費を平均 48 百万円/年程度見込み、10 箇年で現時点の要対策橋(Ⅲ、ⅡB)N=11 橋全てに措置を講ずる。

各年事業費内訳 [車道橋]



各年事業費内訳 [側道橋・人道橋]



5. 関連事業との調整

対象橋梁について耐震対策の優先順を明確にし、補修工事に併せて耐震補強工事を検討することで仮設の共用等による補修・補強の効率化を図るものとする。耐震対策の優先順は、優先条件1～2の該当状況により区分されるカテゴリ表の数値の若いものを優先し、同カテゴリ内では優先条件3により優先順を判定する。ただし、除外条件1～3に該当する橋梁は対策不要とみなす。

前節の事業計画に基づく修繕の検討の際には、ここで設定した耐震対策の優先順位を踏まえ、耐震補強工事を併せて実施することを検討する。

耐震対策の優先条件

1. 規模条件

- 1-1：橋長が30mを超える橋梁
- 1-2：橋長が15m以上30m以下の橋梁

2. 路線・交差条件

- 2-1：1次緊急輸送路に該当する橋梁*1)
- 2-2：3次緊急輸送路に該当する橋梁*1)
- 2-3：交差対象が緊急輸送路の跨道橋
- 2-4：跨線橋

3. その他優先順判定条件

- 3-1：橋梁長寿命化修繕計画における諸元重要度の高い橋梁
- 3-2：点検成果の桁かかり長判定がNGないし不明の橋梁
- 3-3：橋面積が大きい橋梁

*1) 2次緊急輸送路に該当する対象橋梁はない

耐震対策の除外条件

- 1：耐震補強工事実施済、ないし補強不要と判定された橋梁
- 2：平成8年以降の道路橋示方書が適用されている橋梁
- 3：構造形式が「ボックスカルバート」である橋梁

耐震対策の優先条件カテゴリ区分

		2.路線・交差条件				
		2-1	2-2	2-3	2-4	非該当
1.規模条件	1-1	1	2	3	4	9
	1-2	5	6	7	8	10
	非該当	11	12	13	14	15

6. 長寿命化修繕計画の効果

6-1. 修繕実績

長寿命化修繕計画は平成 21 年度に策定、平成 26 年度に改定され、策定以降、点検と修繕を実施して橋梁の維持管理に努めてきた。

修繕の実績（平成 26 年度計画改定以降）

実施年度	整理番号	橋梁名	工事概要
H27	8051	向山橋 8051	断面修復工
H27	2048	仲橋	断面修復工
H28	5072	札の辻橋	断面修復工
H28	5083	無名橋 5083	断面修復工
H28	6034	松風橋	断面修復工
H28	6072	無名橋 6072	断面修復工
H28	1004	無名橋 1004	断面修復工
H28	2021	無名橋 2021	断面修復工
H28	8040	御所舟橋	架替え
H28	4107	無名橋 4107	断面補修工
H28	4134	無名橋 4134	下部工目地補修工
H28	4148	無名橋 4148	下部工目地補修工
H28	2047	道仙橋	塗装工
H28	1031	難波道橋	橋台洗掘防止板修繕
H28	1046	鈴川橋	断面修復工
H28	4014	無名橋 4014	断面修復工
H28	4021	無名橋 4021	断面修復工
H28	4040	無名橋 4040	断面修復工
H28	4208	無名橋 4208	下部工断面補修工
H29	5013	梅林橋	高欄補修工
H29	5036	無名橋 5036	断面修復工
H29	6045	無名橋 6045	断面修復工
H29	4028	無名橋 4028	断面修復工
H29	4102	無名橋 4102	断面修復工
H29	5051	無名橋 5051	断面修復工
H29	5053	無名橋 5053	断面修復工
H29	5143	無名橋 5143	断面修復工
H29	1062	丸宗橋	断面修復工、はく落防止対策工、水切工
H30	2089	無名橋 2089	撤去
H30	5120	無名橋 5120	断面修復工
H30	6020	高田橋歩道橋	塗装補修工
H30	3078	富安橋側道橋	支承部補修工
H30	4209	美土原橋歩道橋 4209	橋台補修工
H30	3007	無名橋 3007	断面修復工
H30	8001	無名橋 8001	断面修復工
H30	5121	無名橋 5121	断面修復工
H30	5123	無名橋 5123	断面修復工

実施年度	整理番号	橋梁名	工事概要
H30	5130	無名橋 5130	断面修復工
R01	8052	間門橋	断面修復工、ひび割補修工、護床工
R01	5124	無名橋 5124	断面修復工
R01	9015	宮町1号橋	断面修復工、ひび割補修工
R01	8076	下堀橋 8076	断面修復工、ひび割補修工、表面含浸工
R01	6012	下榎沢橋	断面修復工
R01	8035	無名橋 8035	断面修復工、下部工補修工
R01	9037	向羽橋	断面修復工
R01	9051	平清水橋	橋台・下部工補修工
R01	3067	無名橋 3067	断面修復工
R01	7031	広見橋	断面修復工、ひび割補修工
R02	4064	平和橋 4064	断面修復工
R02	2008	斉藤橋	支承取替工、鋼桁補強工、塗装工、床固め工
R02	6037	念力橋	断面修復工、ひび割補修工、含浸工、水切工、排水工
R02	9038	台橋	断面修復工
R02	4098	無名橋 4098	断面修復工、下部工補修工
R02	6004	無名橋 6004	下部工補修工
R02	2062	無名橋 2062	下部工補修工
R02	6062	傘木第二橋	下部工・上部工補修工 はく落防止対策工
R02	6063	傘木第一橋	下部工・上部工補修工 はく落防止対策工 防護柵交換工
R03	6008	一貫地橋	下部工・上部工補修工 はく落防止対策工 防護柵交換工
R03	6009	長峯橋	下部工・上部工補修工 はく落防止対策工 防護柵交換工
R03	6010	久保橋	下部工・上部工補修工 はく落防止対策工 防護柵交換工
R03	6046	無名橋 6046	上部工・下部工断面修復工
R03	8011	無名橋 8011	断面修復工
R03	6112	無名橋 6112	断面修復工
R03	1008	無名橋 1008	断面修復工
R03	2035	無名橋 2035	断面修復工
R04	3053	富安橋	断面修復工 主桁（ゲルバーヒンジ）
R04	4175	家体橋	断面修復工
R04	4176	無名橋 4176	断面修復工
R04	4199	無名橋 4199	断面修復工
R04	4200	無名橋 4200	断面修復工
R04	5124	無名橋 5124	下部工補修工
R04	5125	無名橋 5125	断面修復工
R04	7022	無名橋 7022	断面修復工
R05	3028	宮川橋	断面修復工
R05	1044	柏原南橋	橋脚補修工、断面修復工、塗装工、支承取替工
R06	8056	二ツ目橋	架替え
R06	5082	富士大橋	繊維シート貼付工、部分塗替塗装工、断面修復工

修繕状況事例

2008_斉藤橋(R1) 腐食した主桁・横桁の塗替え塗装前後の状況

施工前



施工後

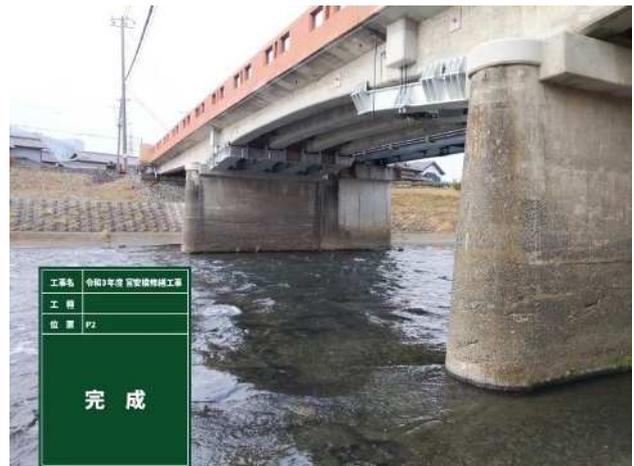


3053_富安橋(R3) ひび割れ・漏水を生じたゲルバーヒンジの吊桁補強前後の状況

施工前



施工後



6009_長峯橋(R3) 劣化した上部コンクリート表面のはく落防止工施工前後の状況

施工前



施工後

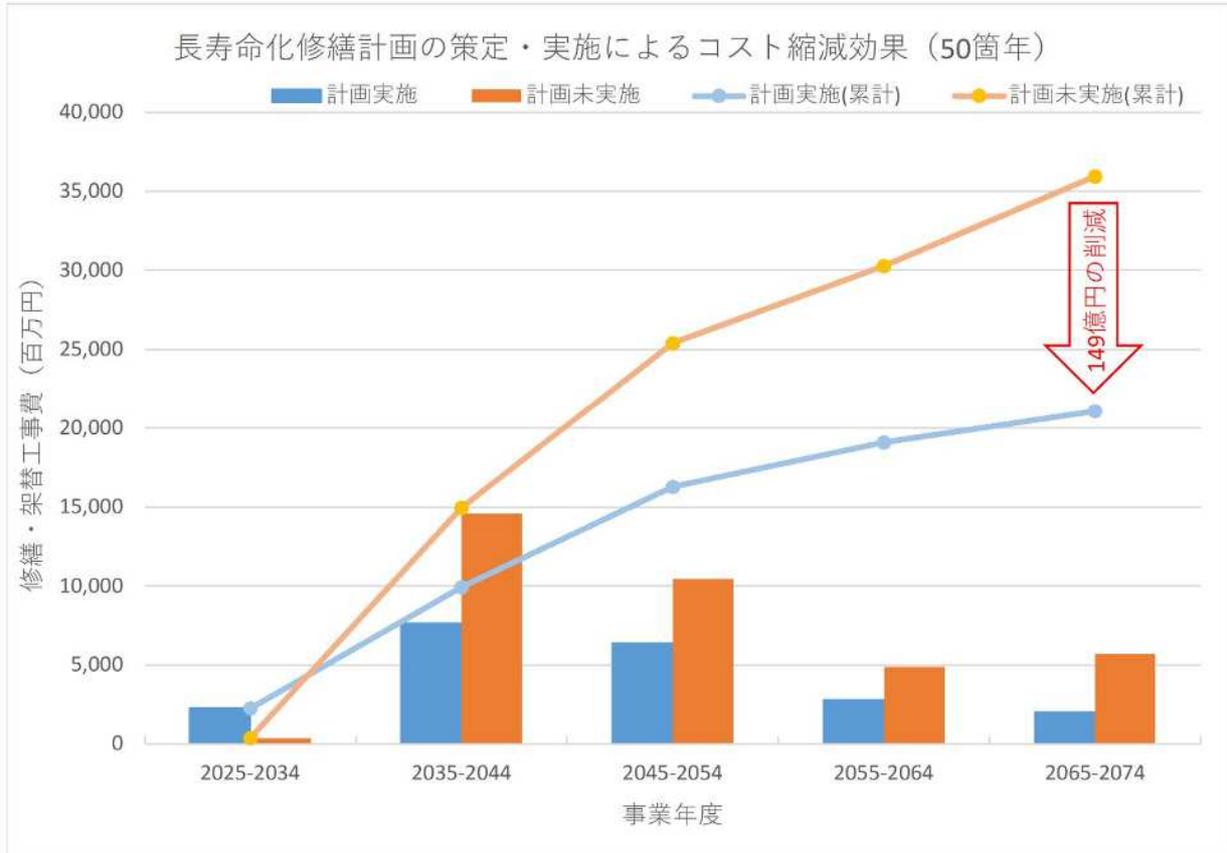


6-2. 長寿命化修繕計画の効果

点検により状況を把握し、壊れる前の適切な時期に修繕を実施することにより、道路利用者・第三者の安全が確保され、橋が通行できなくなることによる経済損失が回避される。

重要な橋、規模が大きな橋に対し計画的に早期の修繕を実施することで長寿命化を図り、更新時期の集中を避け事業費を縮減する。

長寿命化修繕計画によるコスト縮減効果



修繕・架替工事費 (百万円)

	2025-2034	2035-2044	2045-2054	2055-2064	2065-2074	計
計画実施	2,258	7,665	6,370	2,797	2,009	21,100
計画未実施	379	14,579	10,460	4,875	5,665	35,958

計画内訳 (百万円)

	2025-2034	2035-2044	2045-2054	2055-2064	2065-2074	計
予防保全201橋	1,879	3,103	2,986	1,406	1,147	10,521
事後保全861橋	379	4,562	3,383	1,391	863	10,578