

【概要】 北海道橋梁長寿命化修繕計画

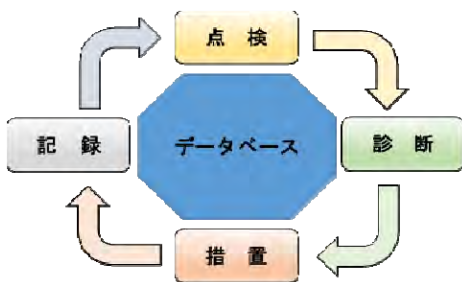
計画策定の背景

- 道が管理する橋梁の多くは、昭和40年代から集中的に整備されており、老朽化の進行による維持管理コストの増加が懸念されたことから、中長期的な維持管理コストの縮減と平準化を図るため、平成21年度に「北海道橋梁長寿命化修繕計画」（以下、修繕計画）を策定。
- 平成24年12月に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を契機として、平成25年6月に道路法が改正され、平成26年度から5年に1回の頻度で近接目視による定期点検及び健全性の診断（健全性をⅠからⅣの4段階に区分）を行うことが義務化。
- これを受け、施設の健全性を踏まえた計画とするため、平成29年度に修繕計画を一部改訂。
- この度、令和4年度からの取り組みとして修繕計画を改定。

計画の概要

■基本方針

5年に1回の定期的な「点検」・「診断」により施設の状態を正確に把握し、必要な「措置」を適切な時期に実施するとともに、これらの取組を通じて得られた情報を「記録」し、次期点検・診断等に活用するというメンテナンスサイクルの着実な実行に努める。



メンテナンスサイクルのイメージ

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講じ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。

健全性判定区分

■対策状況

直近5年間（H29～R3）で5,653橋の点検・診断を行った結果、“早期に修繕等の措置を講ずべき状態”と判定された橋梁は690橋あり、その対策状況は、令和3年度末時点で着手率が72%、完了率が34%となっている。この現状を踏まえ本計画を改定し、引き続き対策を推進する。

■計画期間

令和4年度から令和8年度までの5年間

■優先順位

橋梁の健全性に加え、橋梁や路線の重要度に応じて措置の優先順位を決定する。

■コスト縮減に向けた取り組み

対症的な事後保全型の維持管理から、損傷等が軽微な段階に修繕を行い機能の保持・回復を図る予防保全型の維持管理への移行により、中長期的な維持管理コストの縮減と平準化を図る。

また、コスト縮減や事業の効率化を目的として、新技術の活用を検討する。