長寿命化修繕計画：大型ボックスカルバート

施設名		路線名	所在地	橋梁形式	架設年次	橋長（m）	幅員（m）	点検計画						点検記録		補修計画						補修予定		修繕記録	補修内容	対策費用
道路橋名	（ﾌﾘｶﾞﾅ）				架設年次（西暦 4桁）			R5	R6	R7	R8	R9	R10	直近点検実施年度	判定区分	R5	R6	R7	R8	R9	R10	対策内容	補修予定年度	修繕実施年度		
														平成26年度～令和3年度	・Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ							修繕・更新・集約化・撤去・監視等		平成27年度以降		
無名橋１	(ﾑﾒｲﾊﾞｼ1)	篠東東宮９号線	篠東町　東宮	RC溝橋	1992	22.4	6.0			○				令和7年度	Ⅱ									平成29年度	ひび割れ注入工	
無名橋２	(ﾑﾒｲﾊﾞｼ2)	篠東東宮１０号線	篠東町　東宮	RC溝橋	1992	22.4	6.0			○				令和7年度	Ⅱ									平成29年度	ひび割れ注入工	
無名橋３８	(ﾑﾒｲﾊﾞｼ38)	篠東東宮１２号線	篠東町　東宮	RC溝橋	1987	16.6	6.6			○				令和7年度	Ⅱ									平成29年度	ひび割れ注入工	

△：設計・調査　○：工事　　※大型カルバートとは、内空に２車線以上の道路を有する程度の規模のカルバートをいう。

１ 老朽化対策における基本方針

大型カルバートについて、メンテナンスサイクル（点検→診断→措置→記録）を構築し持続的に推進することで施設の長寿命化（老朽化対策）を図ります。
「事後保全」から「予防保全」へ転換を行うことでライフサイクルコストの縮減を図り、効率的・効果的な維持管理を実施します。

２ 計画期間

計画期間はメンテナンスサイクルを確実に推進するため、令和５年度から令和９年度までの５年間とします。

３ 新技術の活用方針

日々更新される新技術について情報収集を継続実施し、活用可能と思われる新技術については、採用に向け積極的に検証を行います。
点検においては、新技術活用のメリットを検討し、費用縮減や点検の効率化を図ります。修繕工事においては、設計段階において新技術・新工法を比較対象とし、積極的に検討・活用することで修繕費用の縮減や再劣化の抑制を図ります。
令和９年度までの目標値として、点検では実施する全ての大型カルバート（３橋）で新技術の活用を目指します。

４ 集約化・撤去の検討

大型カルバートがある路線は、地域において骨格的な道路網を形成する主要な道路であるため、基本的には集約化・撤去ではなく長寿命化を図っていく計画であるが、損傷状況や新たな道路網の整備等による利用環境の変化、
その他事象により、撤去等が効果的である場合は損傷進展時に撤去を実施します。
令和９年度までの５年間で集約化または撤去の計画がないため、長寿命化によるコスト縮減を目指します。

５ 費用縮減

費用の縮減等が期待できる新技術については、積極的に活用し、コスト縮減を図ります。
ライフサイクルコストの構築及び今後の人口推移や利用環境の変化、施設の損傷状況など踏まえ、施設の撤去なども視野に入れ、維持管理費用の縮減に取組んでいきます。
新技術の活用により、令和９年度までの５年間で0.8百万円のコスト縮減を目指します。

６ 優先順位の考え方

点検結果に基づき、効率的な維持及び修繕が図られるよう対応します。
優先順位については、損傷程度や損傷位置からみる施設の健全度、迂回路の可否、ネットワークの重要性等から総合的に判断します。

※健全度区分凡例
「Ⅰ」・・・構造物の機能に支障が生じていない状態
「Ⅱ」・・・構造物の機能に支障が生じてないが、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」・・・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」・・・構造物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