２－参考１

津市道路整備計画（案）、津市舗装維持管理計画（案）及び津市橋梁長寿命化修繕計画（案）について

１　目的

本市では、平成２０年４月に、平成２９年度までの１０箇年を計画期間とする津市道路整備計画を策定し、これまで蓄積してきた都市基盤を活用しつつ、効率的な道路整備を行ってきました。

一方、高度経済成長期を中心に建設された道路施設の老朽化が進み、安全性の低下が懸念されるとともに、近い将来維持管理コストが膨大となることが予想されます。このため、今後は限られた予算の中で、道路整備と維持管理との調整を図りながら予算配分の見直しを行う必要があります。

現在の津市道路整備計画は、策定の５年後に事業の進捗状況などを確認し見直すこととしていることから、本年度中に計画を見直し、より効果的な道路整備を行います。

また、道路整備に合わせ、舗装や橋梁の予防保全的な維持管理に取り組み、修繕等に係る費用の縮減を図りつつ、道路の安全性・信頼性を確保するため、津市舗装維持管理計画及び津市橋梁長寿命化修繕計画を新たに策定します。

２　各計画案

⑴　津市道路整備計画（２－参考２）

⑵　津市舗装維持管理計画（２－参考３）

⑶　津市橋梁長寿命化修繕計画（２－参考４）

２－参考２

津市道路整備計画（案）

【上浜元町線】

平成25年　月

津　　市

目　次

１　道路整備計画の概要　　Ｐ１

２　課題と見直し方針　　Ｐ１

３　整備優先度評価　　Ｐ２

４　道路関連予算　　Ｐ５

５　今後の道路整備の考え方　　Ｐ６

1　道路整備計画の概要

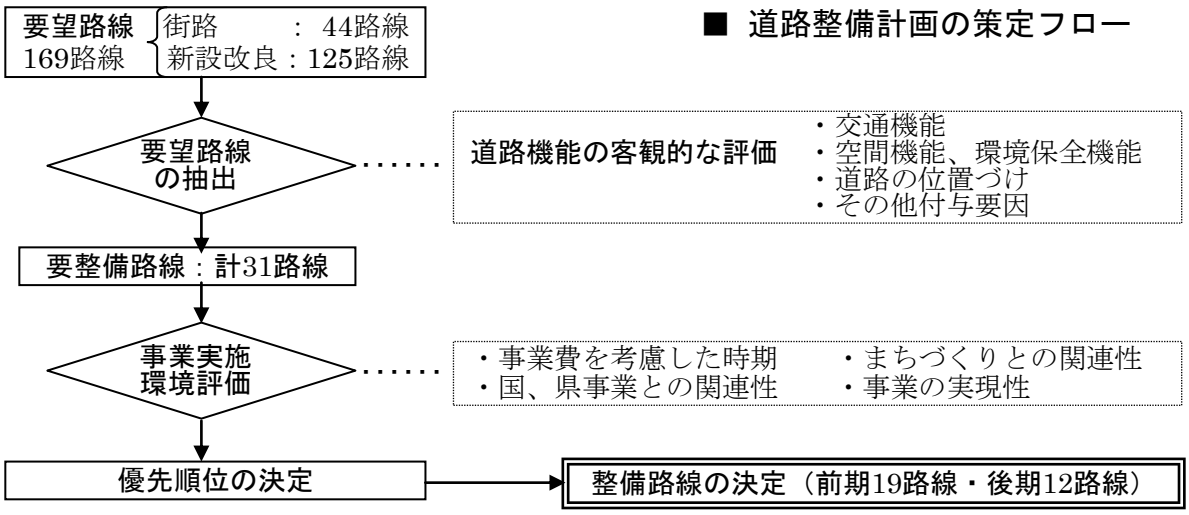
【計画策定の目的】

津市道路整備計画については、合併前から事業を継続している路線や整備計画路線等について、効率的に投資効果の上がる道路整備を推進するとともに、幹線道路等の整備を行う路線の整備箇所や時期を示すことで、これまで蓄積してきた都市基盤を活用しつつ、効率的・効果的な基盤整備を進めるため、平成20年4月に策定したもので、概ね5年後に事業の進捗状況や他の状況などを確認し見直すこととしており、現状に対応するため本計画を策定します。

【道路整備の計画指針】

① 既存の機能を活用し、経済活動の活性化や円滑な都市機能の強化
② 南北、東西方向の渋滞緩和を進め、市民の交流や活動を支援
③ 自動車、自転車、歩行者など全ての道路利用者にとって、安全で安心な道路整備
④ 市域の一体感確保及び交流連携等を図るため、30分交通圏を目指した道路整備

■ 道路整備計画の策定フロー



2　課題と見直し方針

【道路整備の状況】

（前期予定ベース）：19 路線に対して 12 路線（内 3 路線完了）　⇒　63.2%
（全体計画ベース）：31 路線に対して 13 路線（内 3 路線完了）　⇒　41.9%

【道路整備計画における課題】

・対象路線の道路整備進捗率は前期予定ベースで63.2%と整備は遅れ気味
・一方、建設後50年を経過した高齢化橋梁の割合は全体の18%であるが、今後20年で72%まで増加するなど道路の維持管理に必要な費用が増大

【道路整備計画の見直し方針】

要整備 31 路線のうち未着手の 18 路線について優先度評価を行うとともに、既存道路の維持管理にかかる費用との調整を図り道路整備を推進します。

また、国・県への要望路線についても、引き続き要望します。

■ 道路整備計画の対象路線一覧（整備進捗状況）

番号	路線名	区域	延長(m)	幅員(m)	整備時期	進捗状況
1	(都)上浜元町線①	押加部町ほか3町地内	470	20	前期	完了
2	(都)浜田長岡線	一身田上津部田及び長岡町地内	170	12	前期	着手(～H25)
3	(都)上浜元町線②	新町二丁目ほか3町地内	1,230	20	後期	未着手
4	(都)上浜元町線③	観音寺町ほか2町地内	920	16	前期	未着手
5	(都)下部田垂水線①	上浜町六丁目ほか2町地内	720	20	後期	未着手
6	(都)上浜元町線④	上浜町六丁目ほか2町地内	620	16	後期	未着手
7	(都)上浜元町線⑤	久居東鷹跡町及び久居元町地内	790	16	後期	未着手
8	(都)下部田垂水線②	高茶屋小森町地内	340	16	後期	着手(～H28)
9	(都)津海岸御殿場線	藤方地内ほか	6,020	16～25	後期	未着手
10	広明町河辺町線①	河辺町地内	1,100	11	前期	完了
11	(都)河芸町島崎町線	栗真海浜線以南	4,000	11.5～14	前期	県予定
12	(都)雲出野田線	神戸及び野田地内	680	16	前期	県着手
13	広明町河辺町線②	長岡町地内	500	11	前期	未着手
14	塔世橋南郊線	藤方ほか3町地内	2,700	12	前期	未着手
15	高茶屋小森町久居線	高茶屋小森町地内	2,700	10	前期	着手(～H26)
16	(都)高茶屋東出線	高茶屋小森町ほか4町地内	1,750	16	後期	未着手
17	(都)新家垂水線	垂水地内	450	16	前期	未着手
18	江戸橋上浜町線	上浜町三丁目及び上浜町四丁目地内	280	9.5	前期	着手(～H30)
19	上浜町大谷町第1線ほか1線	上浜町六丁目ほか3町地内	150	10	前期	未着手
20	(都)上浜元町線	久居北口町地内	850	16	前期	着手(～H27)
21	西千里千里ケ丘線ほか1線	河芸町千里ケ丘ほか2町地内	1,600	9.75	前期	着手(～H26)
22	(都)椋本環状1号線	芸濃町椋本地内	870	12	前期	着手(～H24)
23	内多清水ケ丘線(2期)	安濃町内多及び安濃町太田地内	850	10.25	後期	未着手
24	野田田端線	安濃町田端上野及び安濃町草生地内	570	10	前期	未着手
25	粟加井上線	安濃町田端上野地内	270	10	後期	未着手
26	上原新開線	美里町新開及び美里町南長野地内	1,750	7	後期	未着手
27	井生波瀬線	一志町井生地内	1,150	7	前期	着手(～未定)
28	高野団地線	一志町高野及び一志町田尻地内	320	12	後期	未着手
29	大角茅刈線	白山町川口地内	250	7	前期	未着手
30	稲垣南出線	白山町南出及び白山町二本木地内	950	6.5	後期	未着手
31	逢坂線	美杉町八知地内	1,500	8	前期	完了

前期完了・着手済路線

前期未着手路線

3 整備優先度評価

【評価手法】

評価項目を体系化し、評価指標を設定したうえで、アンケートにより各評価項目間での相対的な重要度（重み付け）を計測し、計画道路毎の評点により優先度を決定します。・・・・・・・AHP 手法

【評価項目の体系】

（次頁参照）

【評価項目の体系化】

評価項目の設定に当たり、まず道路整備を進めるに当たっての基本的な考え方について、次に掲げる 4 項目を上位項目として設定し、その下位に次表に示すように評価項目を設定し、体系化を図りました。

A．各地域が一体となった市域の形成 本市のあるべき姿の形成に寄与する道路整備の評価指標として、10 市町村の合併によって誕生した本市において、道路整備による旧市町村の均衡ある発展と市全体が一つとなった都市構造の骨格づくりを進める上での位置付けを評価	
評価指標	・ 市域の骨格となる幹線道路の整備（都市計画決定、上位計画での位置付け） ・重点プロジェクトや土地区画整理事業などの拠点的な開発事業の支援となる道路整備 ・地域バランスのとれた道路整備（都市部、山間部・郊外部、地域間連絡）
B．現在の道路交通の問題に対応 本市の道路の交通問題の解消・緩和に寄与する道路整備の評価指標として、道路混雑の緩和・解消や交通安全向上、道路空間の環境向上、公共交通との連携による交通需要への対応を評価	
評価指標	・道路の渋滞や混雑の解消（道路拡幅、新設、踏切での渋滞対策） ・歩行者や自転車の安全性の向上（DID・通学路での歩道整備、バリアフリー） ・緑化や道路景観形成による道路空間の環境の向上（風致地区、植樹帯） ・自動車交通と公共交通の連携（鉄道駅アクセス、バスルート）
C．安全・安心の確保 本市は土砂災害の危険性が高い中山間地域を擁するとともに、伊勢湾岸は東南海地震等による津波被害も予想されており、こうした災害発生時や平常時の安全・安心に寄与する道路整備の評価指標として、道路整備による安全・安心の確保状況を評価	
評価指標	・災害時の避難路・緊急輸送路の整備（避難路として有効な幅員、緊急輸送道路の指定） ・自然災害等による道路寸断を回避する道路の整備 （沿道の急傾斜地崩壊危険箇所、津波浸水区域、洪水浸水区域の有無） ・救急搬送の時間を短縮する道路の整備（国立大学法人　三重大学医学部附属病院までの所要時間短縮）
D．事業を実施する上での問題・課題が少ない 事業の円滑な実施に寄与する評価指標として、計画路線の沿道条件や事業着手に向けて地元との合意形成など、道路整備の実施に向けての事業実施環境の状況を評価	
評価指標	・計画道路の整備によって良好な自然や歴史的環境を損なわない （埋蔵文化財包蔵地、保存すべき自然環境・樹林地、農振農用地区域通過の有無） ・計画道路が DID を通過しない（移転物件が少ない） ・費用対効果（B/C）に優れる ・地元からの要望がある

※DID　人口集中地域

【評価の重み付け結果】

アンケート結果に基づく評価値は、東日本大震災や近年多発するゲリラ豪雨などを背景に、「C.安全・安心の確保」に係る評価項目の重みは「0.498」で最も大きく、次いで「B.現在の道路交通の問題に対応」が「0.306」となっています。

一方、「A.各地域が一体となった市域の形成」は「0.110」で「D.事業を実施する上での問題・課題が少ない」は「0.086」となり、評価項目の重みは相対的に小さくなっています。

【評価の体系と各評価項目の重み付け】

【上位項目】 合計＝1.0		【中位項目】 合計＝1.0		【下位項目】	
A 各地域が一体となった市域の形成	0.110	A1 市域の骨格となる幹線道路の整備	0.063	A11 都市計画決定されている道路の整備	0.025
				A12 総合計画等で概ね10年以内に完成が求められている道路の整備	0.038
		A2 重点ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄや土地区画整理事業等の拠点的な開発事業の支援となる道路整備	0.022		
		A3 地域バランスのとれた道路整備	0.025	A31 都市部の道路の整備	0.008
				A32 山間部･郊外部の道路の整備	0.005
				A33 都市部と山間部･郊外部を連絡する道路の整備	0.012
B 現在の道路交通の問題に対応	0.306	B1 道路の渋滞や混雑の解消	0.110	B11 幅員や車線数が不足する道路の拡幅	0.049
				B12 現道がない区間に新しい道路を新設	0.025
				B13 踏切での道路の渋滞対策	0.036
		B2 歩行者や自転車の安全性の向上	0.132	B21 歩行者･自転車の交通量が多く、歩道が設置されていない道路の整備	0.057
		B3 緑化や道路景観形成による道路空間の環境の向上	0.024	B22 通学路に指定されているが、歩道が設置されていない道路の整備	0.059
		B4 自動車交通と公共交通の連携	0.040	B23 歩道の段差解消等の人にやさしい道路の整備	0.016
C 安全･安心の確保	0.498	C1 災害時の避難路･緊急輸送路の整備	0.223	C11 指定避難地へのアクセス道路の整備	0.107
		C2 自然災害等による道路寸断を回避する道路の整備	0.151	C12 災害時の緊急輸送路の整備	0.116
		C3 救急搬送の時間を短縮する道路の整備	0.124		
D 事業を実施する上での問題･課題が少ない	0.086	D1 計画道路の整備によって良好な自然･歴史的環境を損なわない	0.020	D11 計画道路周辺に保存すべき町並や埋蔵文化財が存在しない	0.009
		D2 計画道路が人口集中地区を通過しない(移転物件が少ない)	0.019	D12 計画道路周辺に良好な自然環境や樹林地が存在しない	0.009
		D3 費用対効果に優れる	0.024	D13 計画道路が農業振興地域農用地区域を通過しない	0.002
		D4 地元からの要望がある	0.023		

最終評価項目の合計＝1.0

【未着手路線の整備優先度】

【優先度 A】

No.	路線名	評点
3	(都)上浜元町線②	70.2
17	(都)新家垂水線	67.6
9	(都)津海岸御殿場線	67.3
4	(都)上浜元町線③	65.2
5	(都)下部田垂水線①	58.7

【優先度 B】

No.	路線名	評点
7	(都)上浜元町線⑤	56.9
19	上浜町大谷町第1号線ほか1線	53.3
13	広明町河辺町線②	53.2
14	塔世橋南郊線	51.1
26	上原新開線	49.3

【優先度 C】

No.	路線名	評点
29	大角茅刈線	48.5
16	(都)高茶屋東出線	47.6
30	稲垣南出線	42.4
6	(都)上浜元町線④	41.6
23	内多清水ケ丘線(2期)	40.6
24	野口田端線	39.5
25	粟加井上線	31.1
28	高野団地線	29.5

4 道路関連予算

【道路の整備・維持管理に係る予算の課題】

これまでは、市の発展や利便性向上に資する道路整備に重点投資がなされてきましたが、高度経済成長期に建設された施設の老朽化が進み、安全性の低下が懸念されます。

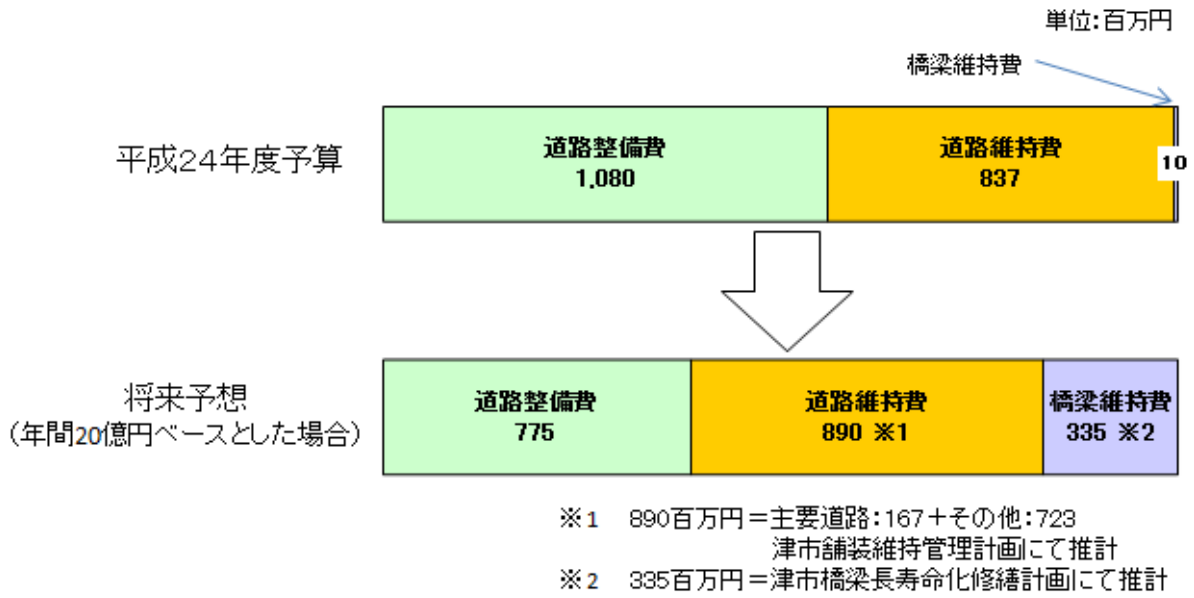
今後は、道路施設の事後的修繕から予防的かつ計画的な修繕へと転換を図り、予算の平準化を行って効率的な維持管理計画を立案するとともに、限られた予算の中で道路整備と維持管理間との調整を図り、予算配分の見直しを行う必要があります。

【道路関連予算の配分調整】

- **道路整備費**　：　優先度と事業環境を鑑みて整備推進
- **舗装維持管理費**：
- **橋梁維持管理費**：

} 事後的な修繕から予防的かつ計画的な修繕に転換

道路関連予算の平成 24 年度予算と将来予算（イメージ）



【プロジェクト関連道路予算】

平成 22 年度からプロジェクト関連道路として新斎場、新最終処分場及び（仮称）津市産業・スポーツセンター等のアクセス道路の整備に着手し、平成 27 年度まで継続予定（総事業費約 46 億円）

5 今後の道路整備の考え方

【対象路線の整備の考え方】

道路整備費は先ず着手済み路線の残事業に配分し、未着手新規事業については、新規事業への充当可能額及び社会情勢を踏まえつつ、優先度の高い路線から事業費・事業期間・事業環境を十分考慮の上選定し、順次着手します。なお、対象とした 31 路線については、主に市内の幹線道路ネットワークを形成する路線であり、生活道路等の整備については、地元要望等に基づき緊急度・優先度を十分考慮し、整備を進めます。

⇩

・新規事業は着手済み路線の残事業量を考慮して予算を配分
・未着手路線については整備優先度の高い路線から順次着手

【政策的事業に係る道路整備の考え方】

本市には対象とした 31 路線や生活道路のほか、各種プロジェクトの関連道路があり、これらについては以下のように整備を進めます。

（プロジェクト関連道路）

・新斎場、新最終処分場、（仮称）津市産業・スポーツセンター等のアクセス道路の整備

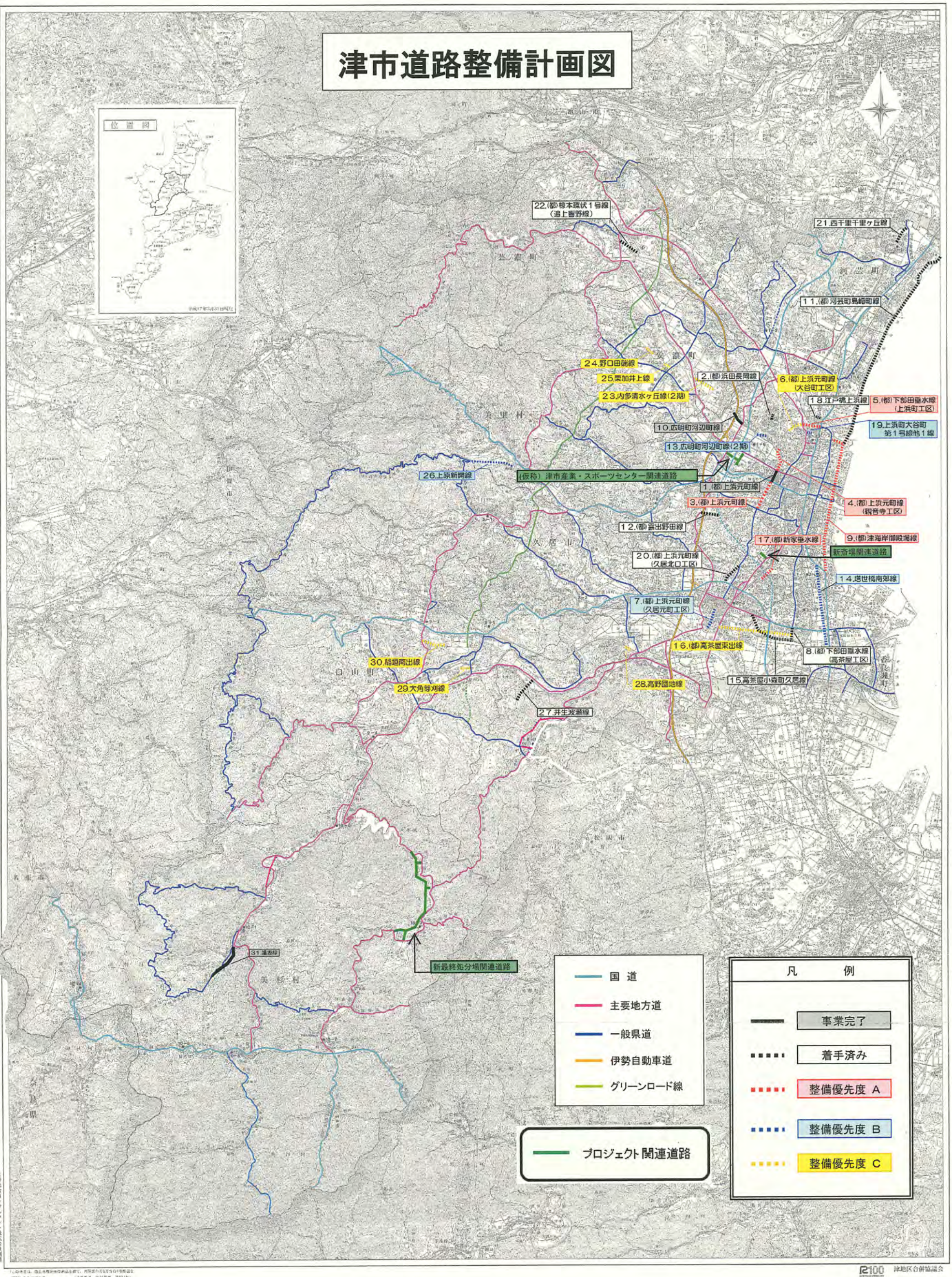
（その他の道路）

・中勢バイパス等の整備を促進し、本市の道路ネットワークと一体的に機能して整備効果を早期に発現させる道路の整備
・防災上の観点等から緊急性の高い路線
・特色あるまちづくりを進める上で協調して整備すべき路線など

⇩

・社会経済情勢や市民サービスとしての必要性を踏まえ、政策的判断と地元調整を行い、別枠の道路事業として個別対応していきます。

津市道路整備計画図


位置図
22.(都)椋本環状1号線
(追上睦野線)
21.西千里千里ヶ丘線
11.(都)河芸町島崎町線
24.野口田端線
25.栗加井上線
23.内多清水ヶ丘線(2期)
2.(都)浜田長岡線
6.(都)上浜元町線
(大谷町工区)
18.江戸橋上浜線
5.(都)下部田垂水線
(上浜町工区)
19.上浜町大谷町
第1号線他1線
10.広明町河辺町線
13.広明町河辺町線(2期)
26.上原新開線
(仮称) 津市産業・スポーツセンター関連道路
1.(都)上浜元町線
3.(都)上浜元町線
4.(都)上浜元町線
(観音寺工区)
12.(都)芸出野田線
9.(都)津海岸御殿場線
17.(都)新家垂水線
新斎場関連道路
20.(都)上浜元町線
(久居北口工区)
14.塔世橋南郊線
7.(都)上浜元町線
(久居元町工区)
16.(都)高茶屋東出線
8.(都)下部田垂水線
(高茶屋工区)
30.稲垣南出線
29.大角芽処線
28.高野団地線
15.高茶屋小森町久居線
27.井生波瀬線
31.蓮坂線
新最終処分場関連道路
国 道
主要地方道
一般県道
伊勢自動車道
グリーンロード線
プロジェクト関連道路
凡 例
事業完了
着手済み
整備優先度 A
整備優先度 B
整備優先度 C

２－参考３

津市舗装維持管理計画（案）

【写真：塔世橋南郊線】

平成25年　月

津　　市

目　次

１　背景と目的　　Ｐ１

２　舗装の健全度把握　　Ｐ２

３　舗装の維持管理に関する方針　　Ｐ４

４　舗装維持管理計画による効果　　Ｐ５

1　背景と目的

○背景

本市は、平成 24 年 4 月 1 日現在、3,437km の市道を管理しており、このうち、2,272km（66.1%）が舗装された道路となっています。このように、膨大な道路延長を管理する本市では、従来の事後的な修繕を継続した場合、近い将来には、維持管理コストが膨大となる事が想定されます。このため、今後は、限られた財源の中、予防的かつ計画的な維持管理の実践により、安全性の確保とコスト縮減が求められています。

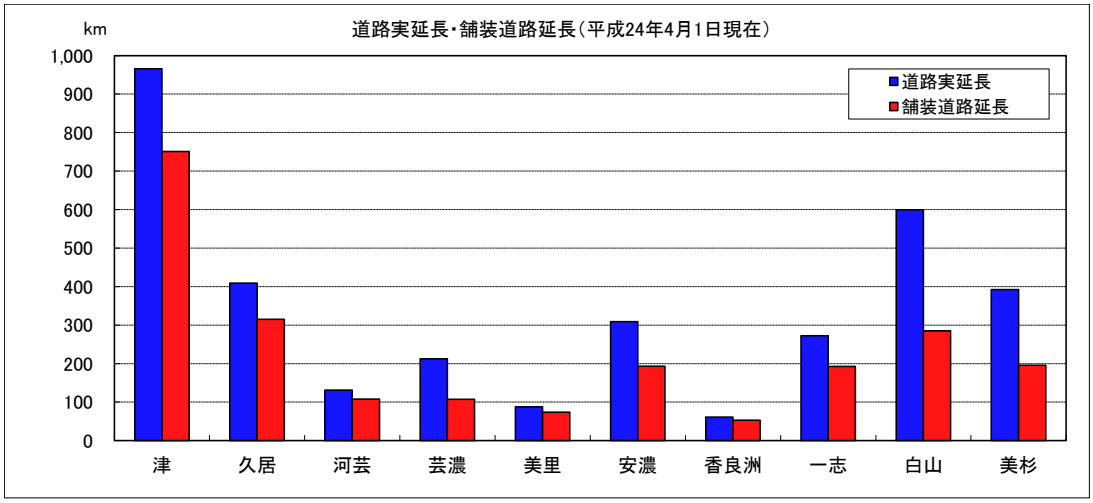
○目的

このような背景から、従来の事後的な修繕から予防的かつ計画的な修繕へと転換を図り、舗装の修繕に係る費用の縮減を図りつつ、道路の安全性・信頼性を確保するため、舗装維持管理計画を策定します。

【市道の状況】

（道路延長内訳）

地域	道路実延長		舗装道路延長		舗装率（%）
	km	比率(%)	km	比率(%)	
津	965	28.1	751	33.0	77.8
久居	409	11.9	315	13.9	77.1
河芸	131	3.8	107	4.7	82.2
芸濃	212	6.2	107	4.7	50.4
美里	87	2.5	74	3.3	84.5
安濃	309	9.0	193	8.5	62.5
香良洲	61	1.8	53	2.3	86.3
一志	272	7.9	192	8.5	70.7
白山	599	17.4	285	12.5	47.6
美杉	392	11.4	195	8.6	49.8
合計	3,437	100.0	2,272	100.0	66.1



2　舗装の健全度把握

交通量の多い主要道路（111km）について、平成 22 年度にひびわれ等の状況を把握する路面性状調査により舗装の健全度指標（MCI 値）を算出することで、路面の現状を把握しました。

また、舗装の耐久性を把握し、打換え等の抜本的な対策の有無を判断するために、路面強度試験（FWD 試験）を実施しました。

【路面性状調査】

路面性状調査は、ひびわれ、わだち掘れ、平たん性の 3 つの指標から算出する健全度指標（MCI 値）を取得するための調査です。

MCI 値は現在、代表的な路面性状の判断基準とされており、最大 10（良好）から路面の損傷に応じて徐々に小さくなり、概ね 3～5 が補修の目安となっています。

健全度指標（MCI 値）の評価内容

健全度指標（MCI 値）	評価内容
5 以上	望ましい管理水準
5 未満	修繕が必要である
3 以下	早急に修繕が必要

【路面強度試験（FWD 試験）】

路面強度試験（FWD 試験）は、舗装の耐久性を把握するための調査です。舗装の厚みや強度を推定するとともに、その結果を基に、打換え等の抜本的な対策の有無を判断します。

路面強度試験（FWD 試験）結果と維持修繕工法

不足 T_A（厚み）	アスコンの弾性係数（強度）	維持修繕工法
15mm を超える	—	全層打換え工法
5mm を超え 15mm 以下	6000MPa 以下	全層打換え工法
	6000MPa 以上	部分打換え工法
5mm 以下	6000MPa 以下	オーバーレイ工法
	6000MPa 以上	切削オーバーレイ工法

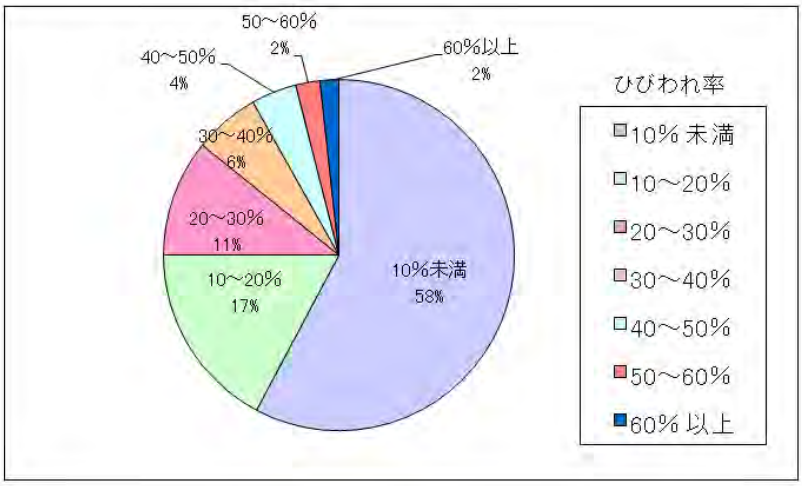
※T_A：舗装の等値換算厚

※等値換算厚：アスファルト舗装の路盤から表層までの全層すべてアスファルト混合物でつくると仮定したときに必要な厚さ

【舗装の損傷状況】

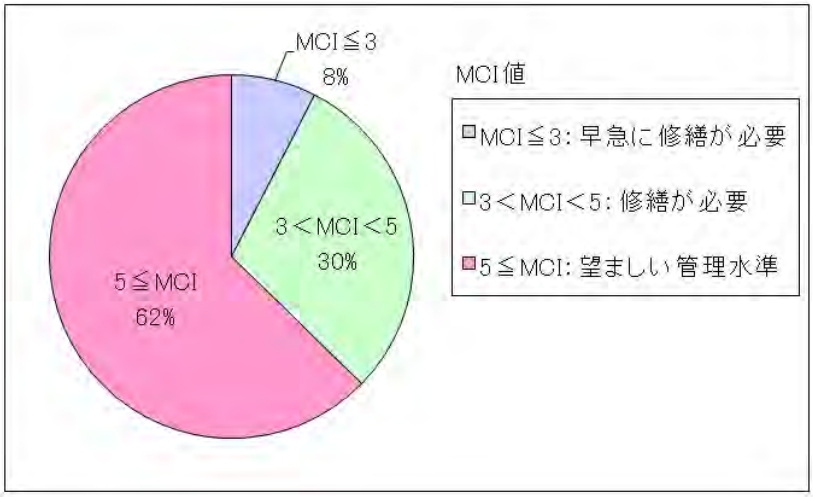
①ひびわれの状況

主要道路の 111km について路面性状調査を実施した結果、ひびわれ率 20%未満の区間が 75%と多く、今後の予防的な保全によりコスト縮減が可能と判断します。ただし、グリーンロード線など、一部の路線でひびわれ率が高くなっています。



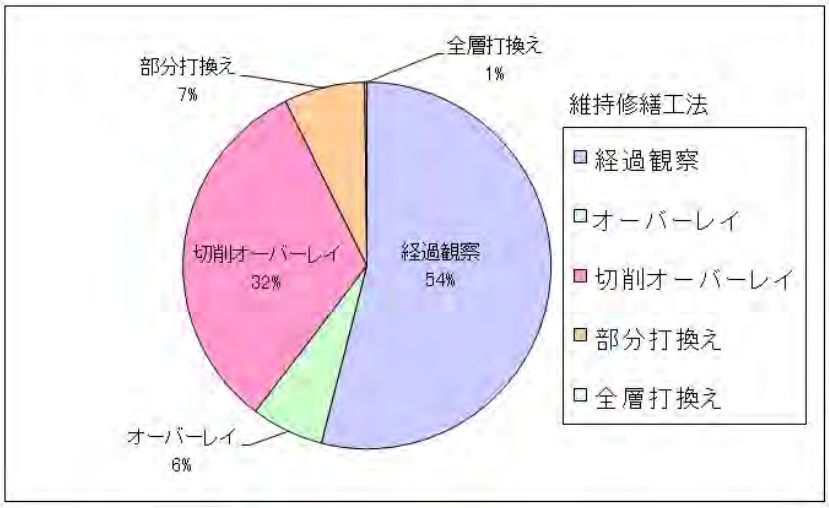
②健全度指標（MCI 値）

路面性状調査をもとに算出した、MCI 値＝3 以下となる延長は 8%と少なく、ひびわれ状況と同様な傾向が認められました。ただし、グリーンロード線など、一部の路線で値が低くなっています。



③路面強度試験（FWD 試験）結果

FWD 試験の結果、部分打換えも含めた打換えが必要な舗装は 8%と少なく、調査範囲の半数以上が経過観察、38%が路面のオーバーレイあるいは切削オーバーレイで対処可能であることが確認できま
した。



3　舗装の維持管理に関する方針

○主要道路の方針

定期的な路面性状調査により取得する健全度指標（MCI 値）から、舗装表層の将来的な損傷の進展を予測し、MCI 値が著しく低下する前（MCI 値＝3 を下回らない）に切削オーバーレイなどの予防保全対応を実施して、安全性を確保します。

○その他道路を含めた日常の維持管理方針

日常の維持管理に当たっては、以下の取組により安全性の確保に努めます。

・日常的な道路パトロールにより、路面の安全性・走行性に支障を及ぼす損傷を発見し、適宜対処します。

・各総合支所や自治会などに「道路損傷等連絡カード」を配布し、路面状況の情報を収集します。

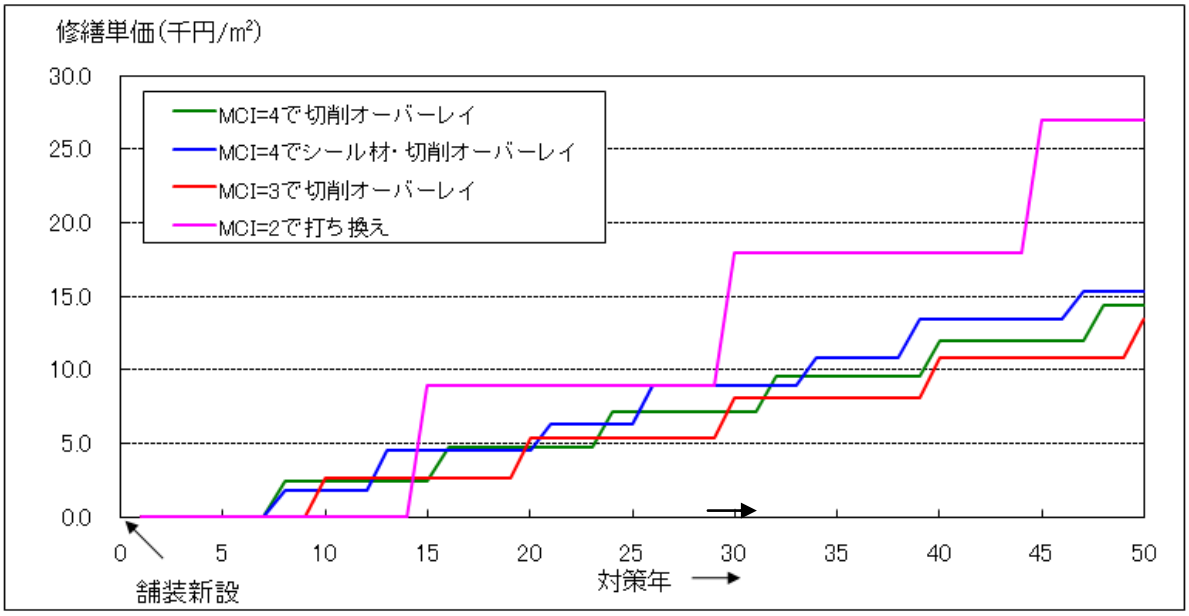
・郵便事業株式会社及び警察署と、道路損傷等の情報提供に関する覚書を交わし、路面状況の情報を収集します。

・広報津や津市ホームページでは、道路損傷を発見した時に連絡を頂くよう、広く市民の皆様に呼び掛け、安全確保に努めます。

【主要道路の予防修繕】

管理水準（健全度指標 MCI 値）と安全を確保するための修繕工法の LCC 分析を実施した結果、MCI 値＝3 を管理水準とした切削オーバーレイ工法が経済性に関して最適な管理となることを確認し、これを計画的な修繕の基本としました。

（対策別修繕単価比較）



※LCC：ライフサイクルコストの略称。構造物が使用され始めてから、修繕、耐用年数の経過により解体処分されるまでの生涯の間に要する費用。

4　舗装維持管理計画による効果

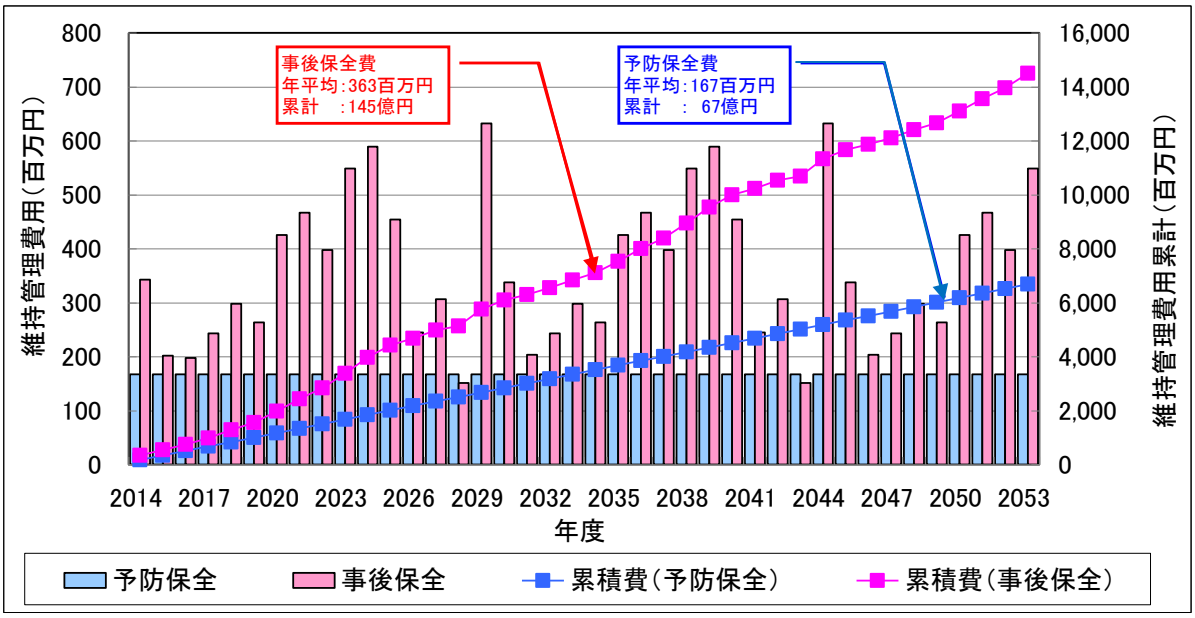
予防的かつ計画的な修繕への転換により、今後 40 年間で約 78 億円のコスト縮減が可能となります。

舗装維持管理計画に基づく予防的かつ計画的な修繕を実施した場合と、従来の事後的な修繕を実施した場合の費用を比較した結果、今後 40 年間で約 78 億円（54%）のコスト縮減効果が予測されます。

今後、主要道路に関しては、定期的に実施する路面性状調査により舗装の損傷データを蓄積しつつその劣化を予測し、予防的かつ計画的な修繕を実施します。

なお、主要道路（111km）での試算結果から、舗装された道路（2,272km）の維持工事等にかかる費用（予防保全型）を推計した結果、必要となる維持工事等にかかる費用は年間 8 億 9 千万円となります。

（主要道路 111km における今後 40 年間の舗装維持管理費）



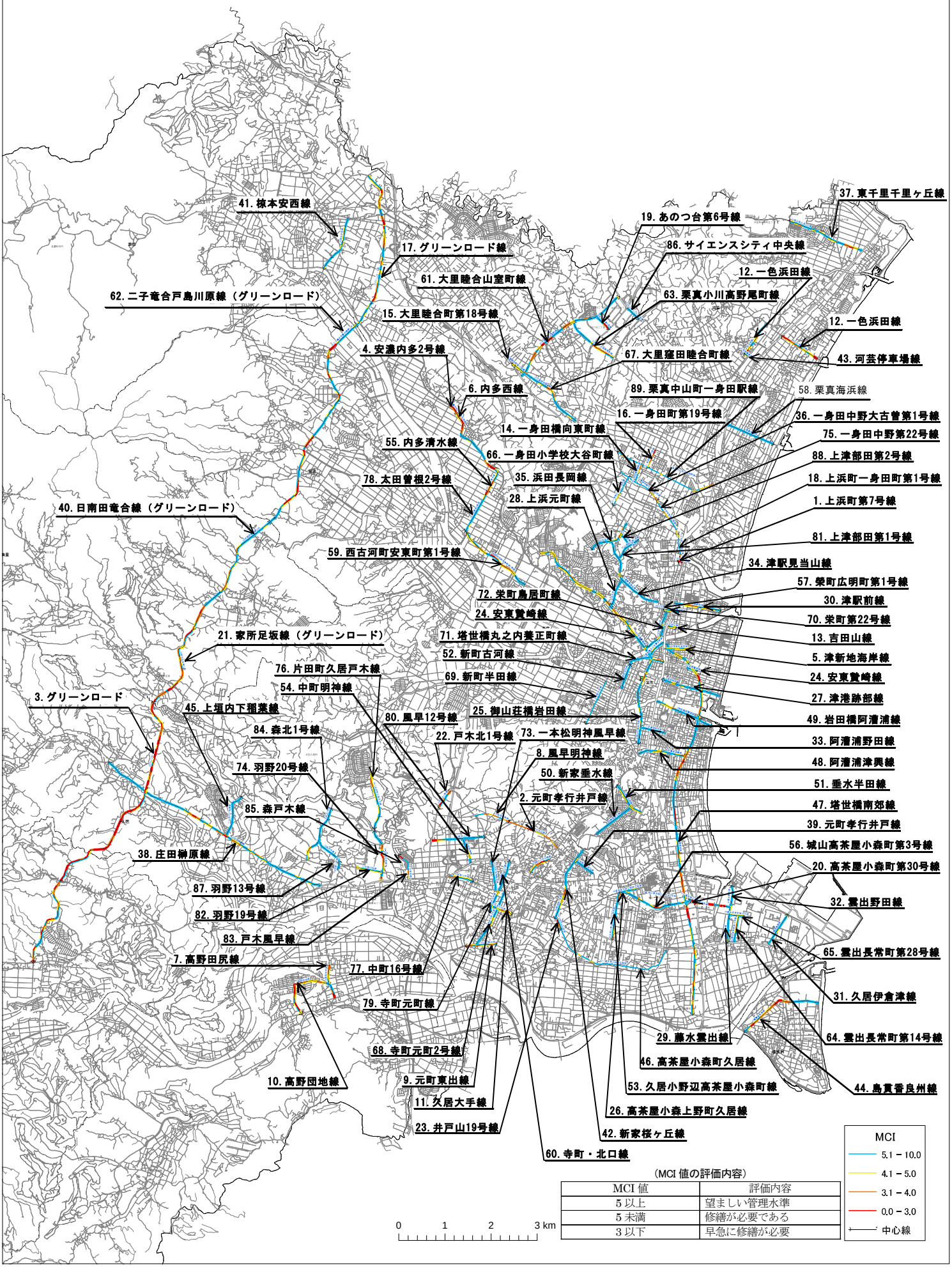
各路線の平均健全度指標（MCI値）一覧

MCI区分
A ： MCI＜3
B ： 3≦MCI＜4
C ： 4≦MCI＜5
D ： 5≦MCI

順位	路線名	平均MCI値	MCI区分	延長（km）
1	上浜町第7号線	2.60	A	0.085
2	元町孝行井戸線	3.78	B	0.470
3	グリーンロード	3.87	B	7.055
4	安濃内多2号線	3.07	B	0.235
5	津新地海岸線	4.73	C	0.575
6	内多西線	4.07	C	0.575
7	高野田尻線	4.22	C	0.405
8	風早明神線	4.30	C	0.760
9	元町東出線	4.68	C	0.450
10	高野団地線	4.33	C	1.775
11	久居大手線	4.70	C	0.455
12	一色浜田線	4.78	C	1.710
13	吉田山線	4.80	C	0.170
14	一身田橋向東町線	4.83	C	0.400
15	大里睦合町第18号線	4.95	C	0.065
16	一身田町第19号線	4.08	C	0.410
17	グリーンロード線	4.83	C	3.530
18	上浜町一身田町第1号線	4.94	C	0.610
19	あのつ台第6号線	4.94	C	0.365
20	高茶屋小森町第30号線	4.63	C	0.145
21	家所足坂線（グリーンロード）	4.79	C	4.005
22	戸木北1号線	4.89	C	0.430
23	井戸山19号線	4.90	C	0.220
24	安東贄崎線	5.23	D	3.970
25	御山荘橋岩田線	5.63	D	1.895
26	高茶屋小森上野町久居線	6.01	D	0.365
27	津港跡部線	6.73	D	1.290
28	上浜元町線	6.77	D	0.615
29	藤水雲出線	5.26	D	1.480
30	津駅前線	5.67	D	1.010
31	久居伊倉津線	5.81	D	0.755
32	雲出野田線	6.20	D	0.450
33	阿漕浦野田線	6.24	D	0.550
34	津駅見当山線	6.76	D	1.840
35	浜田長岡線	6.13	D	1.015
36	一身田中野大古曽第1号線	5.32	D	0.815
37	東千里千里ケ丘線	5.48	D	1.705
38	庄田榊原線	5.53	D	5.350
39	元町孝行井戸線	6.66	D	1.225
40	日南田竜合線（グリーンロード）	5.39	D	0.985
41	椋本安西線	5.88	D	1.250
42	新家桜ケ丘線	6.15	D	1.635
43	河芸停車場線	5.00	D	0.070
44	島貫香良洲線	5.13	D	1.870
45	上垣内下稲葉線	6.02	D	0.975
46	高茶屋小森町久居線	6.33	D	2.860
47	塔世橋南郊線	5.26	D	8.510

48	阿漕浦津興線	5.40	D	1.020
49	岩田橋阿漕浦線	6.25	D	1.310
50	新家垂水線	6.83	D	0.945
51	垂水半田線	5.36	D	0.805
52	新町古河線	7.13	D	0.535
53	久居小野辺高茶屋小森町線	5.44	D	1.015
54	中町明神線	6.15	D	0.555
55	内多清水線	5.04	D	1.560
56	城山高茶屋小森町第3号線	6.00	D	1.520
57	栄町広明町第1号線	5.20	D	0.160
58	栗真海浜線	6.47	D	1.090
59	西古河町安東町第1号線	5.23	D	1.710
60	寺町・北口線	7.16	D	0.665
61	大里睦合山室町線	5.22	D	2.835
62	二子竜合戸島河原線（グリーンロード）	5.29	D	5.100
63	栗真小川高野尾町線	5.30	D	1.180
64	雲出長常町第14号線	5.65	D	0.585
65	雲出長常町第28号線	5.65	D	0.295
66	一身田小学校大谷町線	5.68	D	0.900
67	大里窪田睦合町線	5.68	D	1.825
68	寺町元町2号線	5.75	D	1.535
69	新町半田線	5.82	D	1.010
70	栄町第22号線	5.95	D	0.115
71	塔世橋丸之内養正町線	6.02	D	0.920
72	栄町鳥居町線	6.16	D	1.020
73	一本松明神風早線	6.46	D	0.645
74	羽野20号線	5.20	D	1.135
75	一身田中野第22号線	5.41	D	0.860
76	片田町久居戸木線	5.47	D	1.245
77	中町16号線	5.50	D	0.535
78	太田曽根2号線	5.53	D	0.980
79	寺町元町線	5.69	D	0.490
80	風早12号線	5.89	D	1.135
81	上津部田第1号線	6.16	D	0.580
82	羽野19号線	5.19	D	0.570
83	戸木風早線	5.20	D	0.605
84	森北1号線	6.61	D	1.280
85	森戸木線	7.06	D	0.630
86	サイエンスシティ中央線	7.14	D	0.335
87	羽野13号線	7.23	D	0.180
88	上津部田第2号線	7.45	D	0.295
89	栗真中山町一身田駅線	5.76	D	2.305
		対象延長		111.40

津市舗装維持管理計画図



（MCI 値の評価内容）

MCI 値	評価内容
5 以上	望ましい管理水準
5 未満	修繕が必要である
3 以下	早急に修繕が必要

２－参考４

津市橋梁長寿命化修繕計画（案）

【写真：二雲橋】

平成25年　月

津　　市

目　次

１　背景と目的　Ｐ１

２　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　Ｐ２

３　長寿命化修繕計画策定の対象橋梁　Ｐ３

４　長寿命化及び修繕・架替えに係る費用の縮減に関する方針　Ｐ４

５　対象橋梁の点検及び対策　Ｐ６

６　長寿命化修繕計画による効果　Ｐ７

1　背景と目的

○背景

本市は、平成 24 年 4 月 1 日現在、2,368 橋（橋長 2m 以上）の道路橋を管理しており、このうち、建設後 50 年経過する橋梁は 423 橋で全体の約 18%を占めています。20 年後にはこの割合が約 72%となり、急速に高齢化が進行していきます。

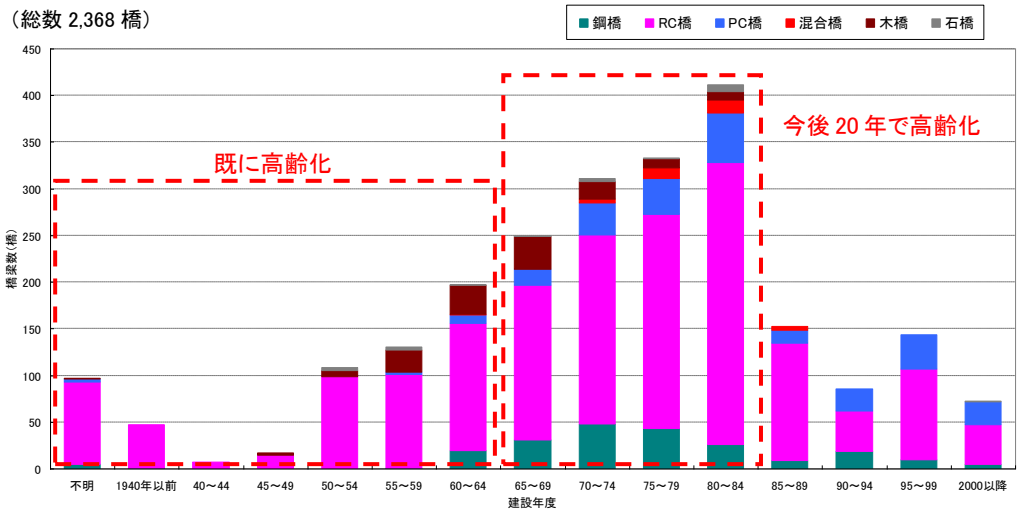
今後は、増大が見込まれる橋梁の修繕・架替えに要するコストを縮減していく必要があります。

○目的

このような背景から、従来の事後的な修繕・架替えから予防的かつ計画的な修繕・架替えへと転換を図り、橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えに係る費用の縮減を図りつつ、道路橋の安全性・信頼性を確保するため、長寿命化修繕計画を策定します。

【建設年別の橋梁数分布】

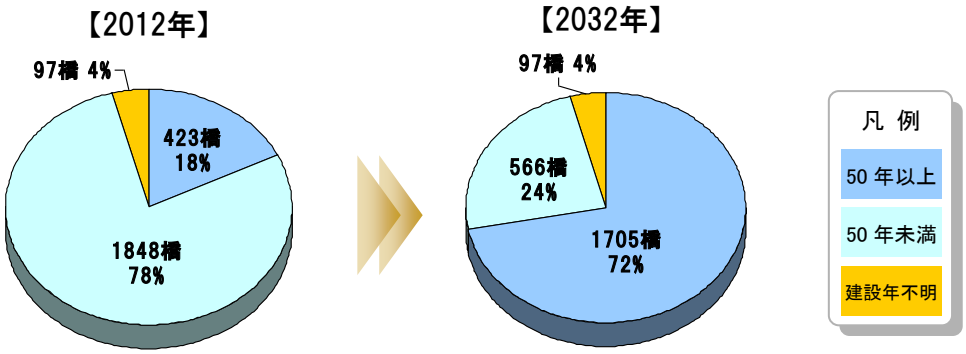
市内の多くの橋梁が今後、高齢化を迎えます。



※不明については、木橋・石橋等で建設年度が確認できないもの

【建設後 50 年以上の橋梁数】

平成 24 年 4 月 1 日現在、建設後 50 年以上経過した橋梁は 423 橋（約 18%）であり、20 年後には 1,705 橋（約 72%）まで増加します。



2　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

○健全度の把握に関する基本的な方針

平成 21 年度は、橋長 15m 以上の橋梁 340 橋のうちの木橋・石橋を除く 308 橋について橋梁点検を実施しました。今後も継続的に定期点検を実施していきます。

○日常的な維持管理に関する基本的な方針

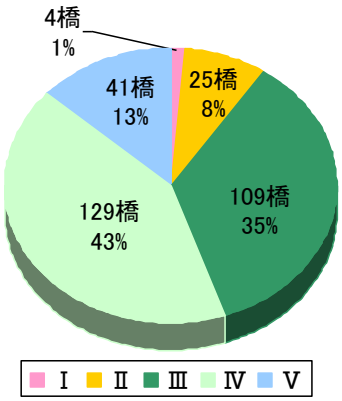
橋梁を良好な状態に保つため、日常的な維持管理としてパトロールや清掃などを実施し安全確保に努めます。

【橋梁の損傷状況（点検結果）】

本市が管理する橋梁のうち、橋長 15m 以上の橋梁 308 橋を点検した結果、修繕を行う必要があると評価した橋梁（健全度Ⅲ以下）は約 45%でした。

（点検橋梁（308 橋）の健全度分布）

（健全度別橋梁数の分布）



（健全度の評価内容）

Ⅰ	速やかに修繕を行う必要がある
Ⅱ	修繕を行う必要がある
Ⅲ	状況に応じて修繕を行う必要がある
Ⅳ	損傷があるが、修繕を行う必要は無い
Ⅴ	損傷は認められない

※「Ⅰ」の 4 橋について現地確認を行ったところ、すぐさま落橋するような状況にはありませんが、今後も経過観察を行う必要があります。

【損傷事例】

点検では、次のような損傷を確認しました。

（主桁のひび割れ）

（主桁の鉄筋露出）

（鋼桁の腐食）

（床版の鉄筋露出）

（支承の腐食）

（路面のひびわれ）

3　長寿命化修繕計画策定の対象橋梁

本市が管理する橋長 15m以上の橋梁 340 橋のうち、平成 21 年度に橋梁点検を実施した 308 橋を対象に計画を策定します。

【長寿命化修繕計画の対象橋梁】

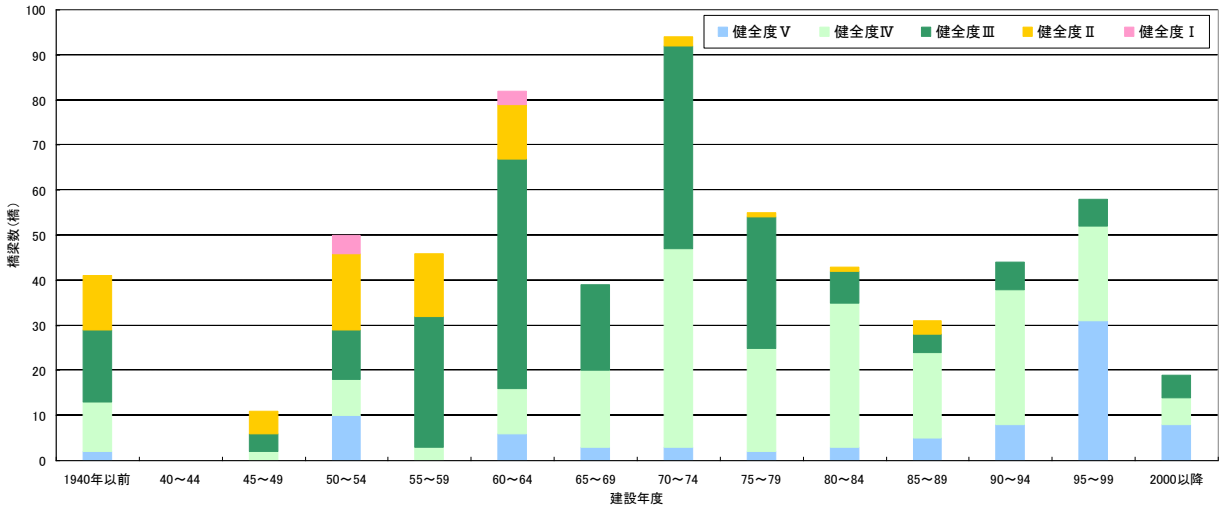
管理橋梁の中で、橋長 15m以上の橋梁について点検を実施し、先行して計画を策定します。

項　目	橋梁数
全管理橋梁数	2,368
うち計画の対象橋梁数	2,210
うちこれまでの計画策定橋梁数	0
うち今回計画策定橋梁数	308

○対象橋梁は、全管理橋梁数（2,368 橋）から、木橋・石橋を除いた 2,210 橋とします。
○今回は、これまで点検を実施してきた橋長 15m 以上の橋梁 308 橋とします。
○15m未満の橋梁については、日常パトロールにより点検を実施し、将来的には修繕計画を策定します。

【建設年別健全度分布（対象 308 橋）】

建設年が古く、健全度の低い橋梁群に注視して、計画を策定します。



4　長寿命化及び修繕・架替えに係る費用の縮減に関する方針

○基本的な方針

従来の事後保全的な維持管理から、予防保全的な維持管理へ転換することにより、修繕・架替えに係るライフサイクルコスト※) の縮減と平準化を図ります。

○具体的な取組

対策の優先順位は、「路線の重要性」、「第三者被害の可能性」、「道路ネットワークとしての特性」、「健全度」等の要因に基づいて橋梁をグループ分けし、設定した管理水準により重要性の高い箇所から対策を行います。

また、計画的な予防保全を行うために、橋梁点検⇒データベース更新⇒修繕計画の策定⇒対策の実施という維持管理サイクルにしたがい、橋梁の管理を行います。蓄積した橋梁点検結果により劣化曲線の見直しを行うとともに、補修等の対策の履歴は橋梁の管理に有効活用していきます。

※) ライフサイクルコスト：構造物が使用され始めてから、修繕、耐用年数の経過により解体処分されるまでの生涯の間に要する費用。

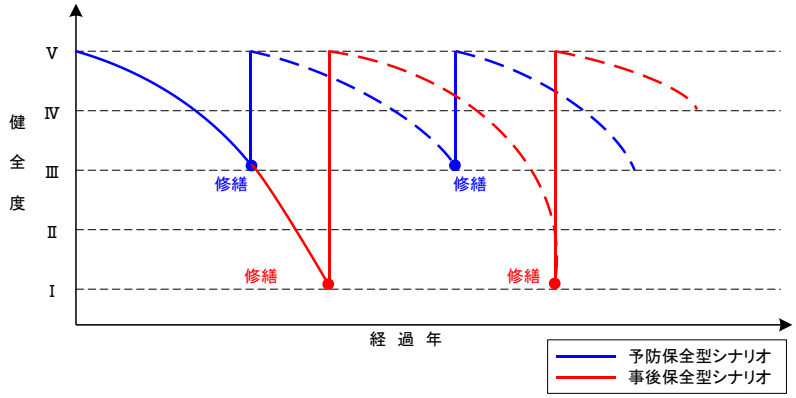
【橋梁のグループ分け】

対策の優先順位を検討するため、橋梁の重要度に応じたグループ分けを行っています。

グループ名	評価項目	橋梁数	重要度
Ａ－１	■交差条件（第三者被害の抑止） ・跨線橋、跨道橋（高速道路・国県道） ■緊急輸送道路上の橋梁 ・緊急輸送道路（三重県指定） ・地震時に通行を確保すべき道路（津市）	40 橋	高
Ａ－２	■交差条件（第三者被害の抑止） ・跨道橋（高速道路・国県道　以外） ■通行不可に伴い孤立集落が発生する橋梁 ■老朽化が著しく重点的な管理を必要とする橋梁 ・高齢化橋梁（建設後 50 年以上経過した橋梁）	65 橋	
Ｂ－１	（Ａ－１、Ａ－２以外の橋梁で） ■橋長が 6m より長い橋梁	182 橋	
Ｂ－２	■上記に該当しない橋梁 ■架け替え検討橋梁	21 橋	低

【維持管理水準】

グループＡ－１、Ａ－２、Ｂ－１の橋梁は予防保全（健全度Ⅲでの対応）、グループＢ－２の橋梁は事後保全（健全度Ｉでの対応）により対策を実施します。



【優先順位の考え方】

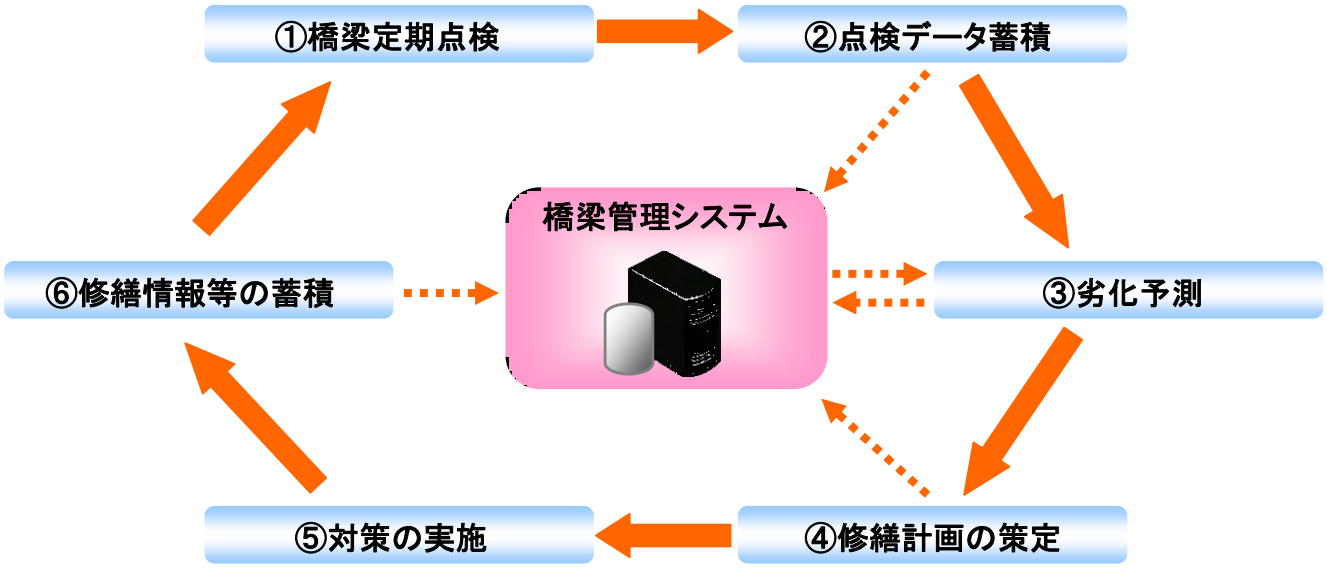
対策の優先順位は、橋梁のグループ分けに基づき、各グループの重要度、グループ内の優先順位付けと各橋梁の健全度を基本として総合的に評価します。

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">健全度</td><td rowspan="2">評価内容</td><td>A－1</td><td>A－2</td><td>B－1</td><td>B－2</td></tr>
<tr><td colspan="3">予防保全</td><td>事後保全</td></tr>
<tr><td>I</td><td rowspan="5">悪い
↑
↓
良い</td><td>速やかに修繕を行う必要がある</td><td colspan="4">緊急の修繕が必要</td></tr>
<tr><td>II</td><td>修繕を行う必要がある</td><td colspan="3">修繕が必要</td><td>状況に応じて修繕</td></tr>
<tr><td>III</td><td>状況に応じて修繕を行う必要がある</td><td colspan="3">状況に応じて修繕</td><td rowspan="3"></td></tr>
<tr><td>IV</td><td>損傷はあるが修繕を行う必要はない</td><td colspan="4" rowspan="2">当面修繕が不要な橋梁</td></tr>
<tr><td>V</td><td>損傷が認められない</td></tr>
</table>

【維持管理サイクル】

「橋梁点検⇒データベース更新⇒修繕計画の策定⇒対策の実施」の内容は次のとおりとします。

① 定期的に橋梁点検を実施します。
② 点検データを橋梁管理システムへ蓄積します。
③ 経年変化を踏まえた劣化予測を行い、計画策定のための劣化曲線を見直します。
④ 最新の橋梁点検などのデータに基づき、修繕計画を策定（見直し）します。
⑤ 修繕計画に基づく対策を実施します。
⑥ 対策を実施した橋梁の補修情報等を蓄積します。



5　対象橋梁の点検及び対策

○対象橋梁の点検

急速に進行する高齢化に対し、劣化状況等を適切に把握する必要があるため、対象橋梁の点検は定期的に行います。

○対象橋梁の対策

計画策定の対象とした本市の管理橋梁 308 橋について、健全度が低く重要度が高い橋梁から、順次対策を実施していきます。

【対策事例】

（鋼橋）

塗装塗替工により高齢化した橋を長持ちさせます。

（コンクリート橋）

断面修復工により機能を回復させます。

【対象橋梁の対策】

今後、早期に対策が必要な橋梁［健全度Ⅰ・Ⅱ］について、それぞれ重要度の高い橋梁から順次対策を実施していきます。

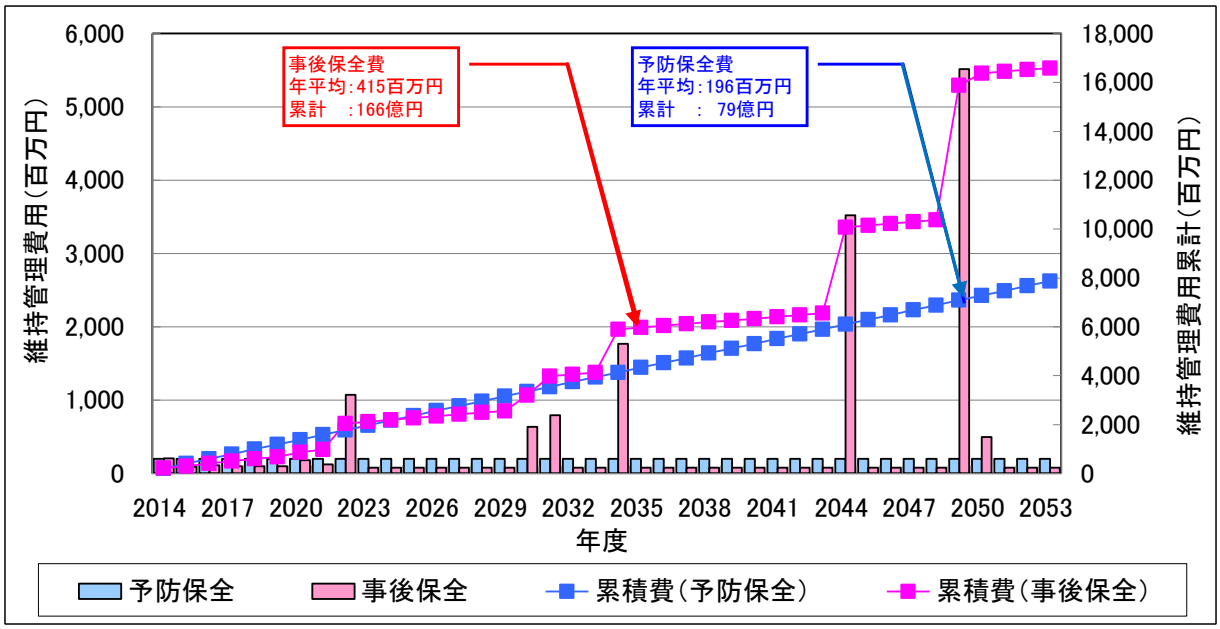
6　長寿命化修繕計画による効果

長寿命化修繕計画に基づく維持管理の実施により、今後 40 年間で約 87 億円のコスト縮減が可能となります。

長寿命化修繕計画に基づく予防保全的な修繕を実施した場合と、従来の事後保全的な修繕を実施した場合の費用を比較した結果、今後 40 年間で約 87 億円（52%）のコスト縮減効果が予測されます。

また、橋長 15m 以上の橋梁（308 橋）での試算結果から、15m 未満の橋梁を含む 2,210 橋の事業費（予防保全型）を推計した結果、全対象橋梁で必要となる事業費は年間 3 億 3 千 5 百万円となります。

（今後 40 年間 308 橋（橋長 15m以上）の維持管理費）



津市橋梁長寿命化修繕計画対策優先順位一覧表

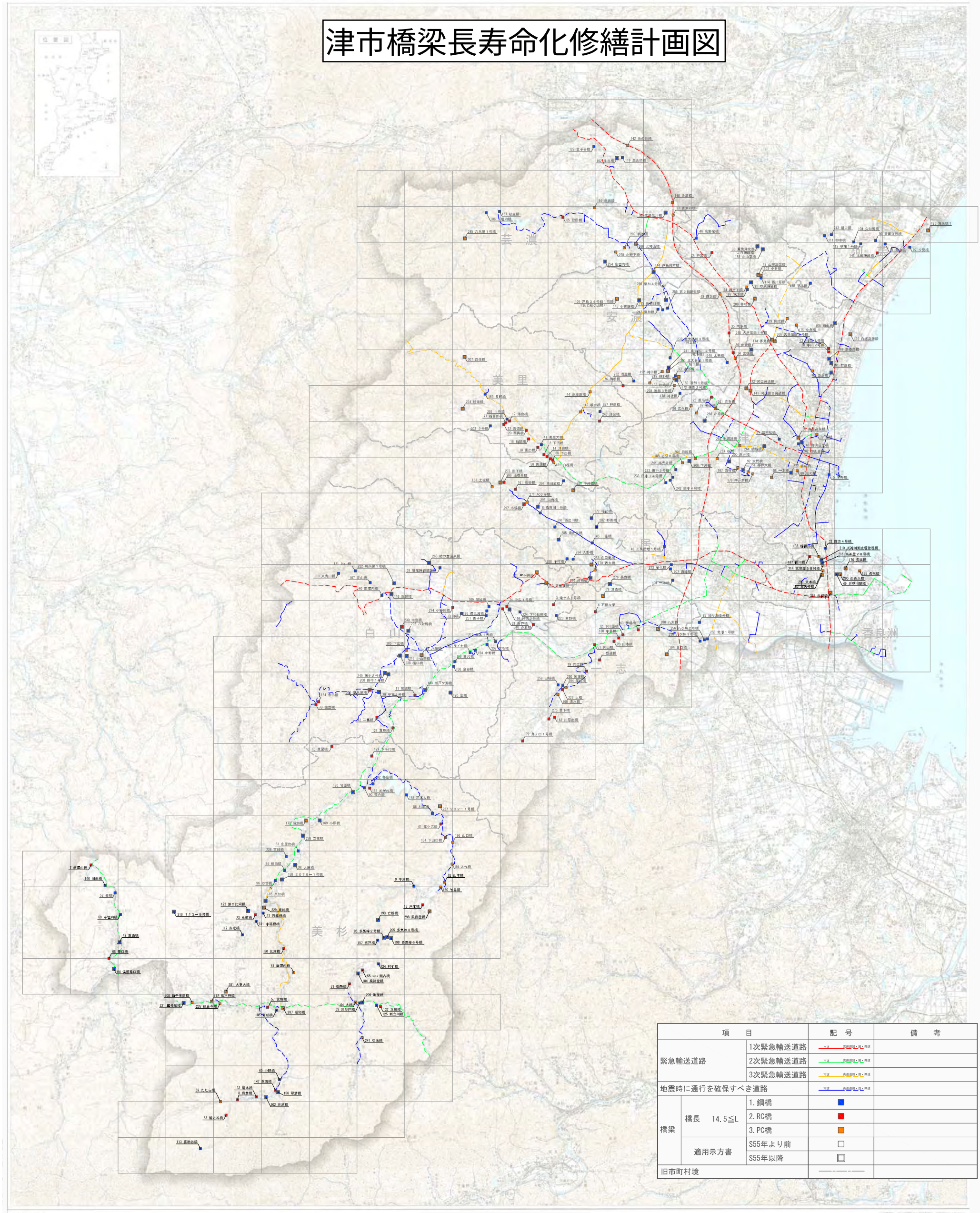
地域	橋梁名	上部形式	上部材料	架設年次	健全度						橋長（m）	有効幅員（m）	交差物件	緊急輸送	孤立集落	重要度点	グループ	優先順位
					径間	最小	上部	下部	支承	橋面								
一志	頭越橋	10床版橋	RC橋	1960	3	Ⅰ	Ⅰ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅴ	36.30	2.9	河川			4.7050	A-2	1
美里	下広橋	27T桁	RC橋	1954	3	Ⅰ	Ⅰ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅲ	27.10	2.4	河川			4.4930	A-2	2
白山	滝ケ広1号橋	20桁橋	RC橋	1954	2	Ⅰ	Ⅰ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅳ	22.00	2.3	河川			4.2300	A-2	3
一志	石橋々梁	10床版橋	RC橋	1954	17	Ⅰ	Ⅰ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	169.97	2.3	河川			11.6285	B-2	4
津	津興橋	22I桁(合成)	鋼橋	1930	7	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ	126.30	8.4	河川	津市		13.2550	A-1	5
久居	榊原川1号橋	27T桁	鋼橋	1976	1	Ⅱ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅱ	Ⅴ	27.00	7.0	河川	津市		4.0500	A-1	6
美杉	飯垣内橋	27T桁	RC橋	1959	4	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	32.08	4.0	河川		○	8.6540	A-2	7
美杉	岩倉橋	27T桁	RC橋	1948	3	Ⅱ	Ⅱ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	20.60	3.6	河川		○	8.5900	A-2	8
美杉	中津橋	23H桁	鋼橋	1961	2	Ⅱ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅱ	Ⅳ	31.86	3.6	河川		○	8.5030	A-2	9
一志	赤岩橋	10床版橋	RC橋	1961	8	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ	－	Ⅲ	112.00	2.2	河川			8.3700	A-2	10
白山	家城橋	27T桁	RC橋	1933	4	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	45.60	4.1	河川			6.6400	A-2	11
一志	下川原橋	10床版橋	RC橋	1931	3	Ⅱ	Ⅱ	Ⅴ	－	Ⅴ	27.00	3.5	河川			5.7500	A-2	12
美杉	戸木橋	27T桁	RC橋	1959	3	Ⅱ	Ⅱ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	38.15	3.6	河川			4.9175	A-2	13
美里	池田橋	27T桁	RC橋	1948	3	Ⅱ	Ⅱ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅳ	25.54	2.4	河川			4.7170	A-2	14
美杉	見栗橋	27T桁	RC橋	1955	3	Ⅱ	Ⅲ	Ⅱ	Ⅳ	Ⅳ	27.00	4.0	その他			4.6000	A-2	15
美里	新開橋	27T桁	RC橋	1958	4	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅲ	30.20	3.4	河川			4.5500	A-2	16
美里	落合橋	27T桁	RC橋	1957	2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	27.50	4.0	河川			4.5250	A-2	17
美里	東出橋	27T桁	RC橋	1954	3	Ⅱ	Ⅱ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅳ	25.24	2.5	河川			4.4120	A-2	18
一志	向広橋	10床版橋	RC橋	1954	3	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	22.70	3.0	河川			4.3350	A-2	19
美里	西興橋	27T桁	RC橋	1952	2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	18.07	2.5	河川			4.4185	A-2	20
白山	折戸橋	20桁橋	RC橋	1954	2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅲ	19.00	2.0	河川			4.0500	A-2	21
美里	岩辺橋	27T桁	RC橋	1954	3	Ⅱ	Ⅳ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅴ	16.90	3.0	河川			4.0450	A-2	22
美杉	比河橋	27T桁	RC橋	1956	2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅲ	16.40	3.5	河川			3.9700	A-2	23
津	中宮橋	27T桁	RC橋	1957	2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	15.14	2.5	河川			3.7570	A-2	24
津	鹿毛橋	27T桁	RC橋	1964	9	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ	Ⅱ	Ⅲ	104.30	3.0	河川			5.5150	B-1	25
美杉	大鹿橋	26箱桁(合成)	鋼橋	1983	2	Ⅱ	Ⅳ	Ⅱ	Ⅴ	Ⅴ	56.35	2.0	河川			3.0175	B-1	26
美杉	西箱根橋	23H桁	鋼橋	1973	2	Ⅱ	Ⅱ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	16.31	2.5	河川			1.0655	B-1	27
津	中山2号橋	10床版橋	RC橋	1956	4	Ⅱ	Ⅱ	Ⅱ	Ⅴ	Ⅳ	22.22	1.8	河川			4.0910	B-2	28
白山	里東1号橋	20桁橋	鋼橋	1987	3	Ⅱ	Ⅱ	Ⅴ	－	Ⅳ	19.85	2.4	河川			1.2325	B-2	29
津	鳥居高架橋	23H桁	PC橋	1996	6	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	134.00	12.0	鉄道・その他道	津市		24.9000	A-1	30
津	空池跨線橋	21I桁	鋼橋	2000	2	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	59.00	17.0	鉄道・その他道			19.6500	A-1	31
津	藤方4号橋	41アーチ	鋼橋	1971	7	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅲ	126.40	6.0	高速・国道			16.9200	A-1	32
津	農免津北部JR跨線橋	21I桁	鋼橋	1990	1	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	16.39	7.1	鉄道・その他道			16.5295	A-1	33

地域	橋梁名	上部形式	上部材料	架設年次	健全度						橋長（m）	有効幅員（m）	交差物件	緊急輸送	孤立集落	重要度点	グループ	優先順位
					径間	最小	上部	下部	支承	橋面								
安濃	宮後橋	27T桁	PC橋	1974	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	―	Ⅲ	46.00	6.0	高速・国道			12.9000	A-1	34
安濃	内多橋	27T桁	RC橋	1974	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	―	Ⅳ	46.00	3.0	高速・国道			12.6000	A-1	35
安濃	参後橋	27T桁	RC橋	1974	1	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	―	Ⅲ	46.00	3.0	高速・国道			12.6000	A-1	36
津	青木谷橋	50ラーメン橋	PC橋	1975	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	―	Ⅴ	42.56	3.0	高速・国道			12.4280	A-1	37
芸濃	藤足橋	25箱桁	PC橋	1975	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	36.99	4.0	高速・国道			12.2495	A-1	38
白山	笹尾跨線道路橋	23H桁	鋼橋	1975	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	27.05	2.0	鉄道			11.5525	A-1	39
白山	南垣内橋	23H桁	鋼橋	1973	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	24.80	2.0	高速・国道			11.4400	A-1	40
美里	美里大橋	23H桁	鋼橋	1978	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	25.51	7.5	河川	2次		10.0255	A-1	41
白山	二雲橋	40アーチ橋	RC橋	1934	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	―	Ⅲ	37.50	4.0	河川	津市		8.1750	A-1	42
久居	工業団地1号橋	21I桁	鋼橋	1975	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	20.45	9.0	河川	3次		6.9225	A-1	43
美里	高座原橋	27T桁	PC橋	1976	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	19.60	7.5	河川	3次		6.7300	A-1	44
久居	一峯橋	27T桁	鋼橋	1979	2	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	44.90	7.0	河川	津市		4.9450	A-1	45
津	高野尾橋	22I桁(合成)	鋼橋	1976	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	19.59	15.9	河川	津市		4.5695	A-1	46
美杉	東西橋	22I桁(合成)	鋼橋	1994	1	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅲ	36.00	7.5	河川	津市		4.5500	A-1	47
津	山室高架橋	27T桁	PC橋	2000	5	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	140.00	17.0	河川・その他道			13.7000	A-2	48
津	月見川関橋	27T桁	鋼橋	1995	5	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	127.00	12.0	河川・その他道			12.5500	A-2	49
美杉	比津橋	27T桁	RC橋	1958	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅲ	30.10	4.0	河川		○	8.6050	A-2	50
一志	片山橋	10T桁	RC橋	1961	8	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅴ	112.28	2.2	河川			8.3840	A-2	51
美杉	登橋	23H桁	鋼橋	1960	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	23.95	3.5	河川		○	8.1475	A-2	52
美杉	庄屋出橋	23H桁	鋼橋	1970	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	46.32	4.0	河川		○	6.7160	A-2	53
美杉	太作橋	27T桁	PC橋	1972	3	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	42.53	3.5	河川		○	6.4765	A-2	54
美杉	中ノ瀬古橋	27T桁	RC橋	1929	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	29.15	2.5	河川			5.8525	A-2	55
津	広永橋	10床版橋	PC橋	1961	3	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	51.38	6.0	河川			5.7190	A-2	56
美杉	宮城橋	27T桁	RC橋	1934	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	25.24	4.5	河川			5.6120	A-2	57
美里	馬洗橋	27T桁	RC橋	1933	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅳ	26.90	2.8	河川			5.5700	A-2	58
美杉	たたら橋	21I桁	PC橋	1965	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	24.10	3.6	河川		○	5.5650	A-2	59
美杉	中野橋	23H桁	鋼橋	1966	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	22.52	3.0	河川		○	5.4260	A-2	60
美杉	篠ケ広橋	27T桁	RC橋	1960	5	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	49.97	3.0	河川			5.3985	A-2	61
美杉	山本橋	27T桁	PC橋	1962	4	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	50.60	3.6	河川			5.3910	A-2	62
美杉	瀧之谷橋	27T桁	RC橋	1965	2	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	19.00	3.7	河川		○	5.3200	A-2	63
美杉	大橋	27T桁	PC橋	1936	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅳ	19.80	4.3	河川			5.2200	A-2	64
芸濃	忍田橋	50ラーメン橋	RC橋	1936	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	―	Ⅳ	18.00	4.0	河川			5.1000	A-2	65
美里	下出橋	27T桁	RC橋	1948	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	26.93	2.3	河川			4.7765	A-2	66
美杉	廣垣内橋	27T桁	PC橋	1961	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅲ	37.90	3.1	河川			4.7550	A-2	67
美杉	泰口橋	50ラーメン橋	RC橋	1957	3	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	―	Ⅲ	23.20	5.5	河川			4.4600	A-2	68

地域	橋梁名	上部形式	上部材料	架設年次	健全度						橋長（m）	有効幅員（m）	交差物件	緊急輸送	孤立集落	重要度点	グループ	優先順位
					径間	最小	上部	下部	支承	橋面								
美杉	寺垣内橋	23H桁	鋼橋	1960	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	32.00	2.1	河川			4.4100	A-2	69
一志	山本橋	10床版橋	RC橋	1961	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	—	Ⅴ	32.15	2.5	河川			4.4075	A-2	70
美杉	御所橋	27T桁	RC橋	1960	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	26.20	3.0	河川			4.2100	A-2	71
一志	井ノ口1号橋	10床版橋	RC橋	1954	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅴ	17.95	2.5	河川			4.0475	A-2	72
白山	城立橋	20桁橋	RC橋	1800	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅴ	20.00	4.1	河川			4.0050	A-2	73
白山	沖広1号橋	20桁橋	RC橋	1954	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	—	Ⅴ	15.30	2.0	河川			3.8650	A-2	74
美杉	昆沙門橋	23H桁	鋼橋	1961	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	18.00	2.0	河川			3.6500	A-2	75
安濃	神明橋	27T桁	RC橋	1961	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅲ	14.82	3.0	河川			3.5880	A-2	76
美里	新吾郎橋	27T桁	RC橋	1962	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	14.86	2.0	河川			3.4450	A-2	77
一志	其倉橋	27T桁	PC橋	1985	3	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	132.20	5.0	河川			7.1100	B-1	78
津	桜橋	10床版橋	PC橋	1972	4	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	98.10	7.5	河川			5.6550	B-1	79
津	昭和橋	27T桁	PC橋	1970	3	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅲ	76.00	13.5	河川			5.1500	B-1	80
津	三本松橋	21I桁	鋼橋	1963	4	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅳ	82.00	6.0	河川			4.7000	B-1	81
津	西浜橋	20桁橋	鋼橋	1986	3	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅲ	73.34	4.0	河川			4.0670	B-1	82
久居	須ケ瀬5号橋	24H桁(合成)	鋼橋	1978	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	72.00	2.8	河川			3.8800	B-1	83
津	新宮下橋	27T桁	PC橋	2000	1	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅲ	41.86	17.0	河川			3.7930	B-1	84
美杉	八知橋	25箱桁	鋼橋	1990	2	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	54.97	3.5	河川			3.0985	B-1	85
美杉	杉瀬橋	23H桁	鋼橋	1969	3	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅲ	53.20	3.6	河川			3.0200	B-1	86
津	櫛形橋	10床版橋	PC橋	1969	3	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	51.30	4.5	河川			3.0150	B-1	87
津	一本橋	27T桁	PC橋	1972	2	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅲ	41.00	4.5	河川			2.5000	B-1	88
美杉	椋田橋	23H桁	鋼橋	1971	5	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	42.27	3.0	河川			2.4135	B-1	89
美杉	落合橋	23H桁	鋼橋	1976	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	41.68	3.0	河川			2.3840	B-1	90
河芸	井上橋	23H桁	鋼橋	1977	2	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	35.96	5.5	河川			2.3480	B-1	91
津	大門橋	21I桁	鋼橋	1983	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅲ	40.66	3.0	河川			2.3330	B-1	92
安濃	連部橋	22I桁(合成)	鋼橋	1970	6	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	38.70	3.0	その他			2.2350	B-1	93
美杉	倶留尊口橋	22I桁(合成)	鋼橋	1989	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅲ	30.78	6.5	河川			2.1890	B-1	94
美杉	多気峠2号橋	22I桁(合成)	鋼橋	1984	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅲ	28.70	7.0	河川			2.1350	B-1	95
美杉	万世橋	23H桁	鋼橋	1967	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	31.05	5.5	河川			2.1025	B-1	96
河芸	汐見橋	23H桁	鋼橋	1964	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	32.02	5.0	河川			2.1010	B-1	97
芸濃	志登茂川橋	21I桁	鋼橋	1991	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅲ	26.00	7.5	河川			2.0500	B-1	98
河芸	里前3号橋	23H桁	鋼橋	1976	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅲ	36.02	2.0	河川			2.0010	B-1	99
津	廻向橋	21I桁	鋼橋	1985	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅲ	29.65	5.0	河川			1.9825	B-1	100
安濃	戸島34号線1号橋(第2	20桁橋	PC橋	2001	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	19.90	9.2	河川			1.9150	B-1	101
芸濃	牛谷橋	20桁橋	鋼橋	1994	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅲ	30.20	3.0	河川			1.8100	B-1	102
津	小谷橋	20桁橋	PC橋	1978	1	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	21.66	7.0	河川			1.7830	B-1	103

地域	橋梁名	上部形式	上部材料	架設年次	健全度						橋長（m）	有効幅員（m）	交差物件	緊急輸送	孤立集落	重要度点	グループ	優先順位
					径間	最小	上部	下部	支承	橋面								
河芸	久知野橋	23H桁	鋼橋	1977	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	25.03	5.0	河川			1.7515	B-1	104
美杉	育成橋	23H桁	鋼橋	1968	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	30.86	2.0	河川			1.7430	B-1	105
芸濃	下垣内橋	23H桁	鋼橋	1972	2	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅲ	24.89	4.5	河川			1.6945	B-1	106
白山	花山橋	23H桁	鋼橋	1973	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅳ	22.62	5.0	河川			1.6310	B-1	107
津	志袋8号橋	27T桁	PC橋	1972	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅲ	21.39	5.5	河川			1.6195	B-1	108
白山	閑城橋	23H桁	鋼橋	1965	3	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	24.00	4.0	河川			1.6000	B-1	109
白山	東青山橋	23H桁	鋼橋	1971	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	23.80	4.0	河川			1.5900	B-1	110
河芸	御幸橋	23H桁	鋼橋	1975	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅲ	18.40	6.5	河川			1.5730	B-1	111
河芸	里前1号橋	23H桁	鋼橋	1976	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅳ	16.44	7.2	河川			1.5420	B-1	112
美杉	喜助谷橋	23H桁	鋼橋	1971	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	22.47	3.6	その他			1.4835	B-1	113
津	西川原橋	22I桁(合成)	鋼橋	1975	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅴ	21.96	3.6	河川			1.4580	B-1	114
安濃	新朝日橋	27T桁	鋼橋	1980	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	15.64	6.5	河川			1.4320	B-1	115
白山	堀越橋	23H桁	鋼橋	1983	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	19.00	4.1	河川			1.3550	B-1	116
美杉	赤之橋	23H桁	鋼橋	1976	2	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	19.00	3.5	河川			1.3000	B-1	117
芸濃	平林橋	23H桁	鋼橋	1978	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅴ	14.51	5.5	河川			1.2790	B-1	118
芸濃	奥山田橋	23H桁	鋼橋	1973	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	18.75	3.0	河川			1.2375	B-1	119
白山	広橋	10床版橋	鋼橋	1983	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	19.40	2.5	河川			1.2200	B-1	120
白山	谷山橋	23H桁	鋼橋	1974	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅳ	Ⅲ	15.56	4.0	河川			1.1780	B-1	121
美杉	第2比河橋	23H桁	鋼橋	1982	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	15.45	4.0	河川			1.1725	B-1	122
白山	白山橋	10床版橋	鋼橋	1964	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	14.50	4.0	河川			1.1290	B-1	123
美杉	村中橋	23H桁	鋼橋	1974	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅳ	14.64	3.5	河川			1.0820	B-1	124
美杉	新立川橋	23H桁	鋼橋	1966	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	15.60	3.0	河川			1.0800	B-1	125
白山	辰己浦橋	23H桁	鋼橋	1972	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	15.40	2.0	河川			0.9700	B-1	126
芸濃	童子谷橋	23H桁	鋼橋	1974	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	14.54	2.0	河川			0.9270	B-1	127
白山	真見橋	10床版橋	RC橋	1937	4	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	—	Ⅲ	56.50	3.7	河川			6.9450	B-2	128
美杉	下千代橋	10床版橋	RC橋	1957	10	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	66.90	2.3	河川			6.3250	B-2	129
一志	中島橋	10床版橋	RC橋	1954	4	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	—	Ⅴ	24.00	2.0	河川			4.2950	B-2	130
津	中山1号橋	10床版橋	RC橋	1956	4	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅳ	22.20	2.2	河川			4.1300	B-2	131
美杉	立川橋	27T桁	RC橋	1954	2	Ⅲ	Ⅲ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	15.39	1.7	河川			3.8395	B-2	132
美杉	清水橋	27T桁	RC橋	1961	3	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	21.40	2.0	河川			3.8200	B-2	133
美杉	下山口橋	10床版橋	RC橋	1960	3	Ⅲ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅴ	Ⅲ	15.50	2.3	河川			3.6000	B-2	134
津	長常橋	21I桁	PC橋	1970	2	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	32.77	7.0	河川			2.3385	B-2	135
津	新相川橋	27T桁	PC橋	1970	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	21.51	7.0	河川			1.7755	B-2	136
津	相川橋	10床版橋	PC橋	1964	1	Ⅲ	Ⅳ	Ⅳ	Ⅴ	Ⅲ	17.56	5.0	河川			1.3780	B-2	137
白山	金谷橋	23H桁	鋼橋	1973	1	Ⅲ	Ⅲ	Ⅴ	Ⅲ	Ⅳ	17.50	1.7	河川			1.0450	B-2	138

津市橋梁長寿命化修繕計画図



項目			記号	備考
緊急輸送道路		1次緊急輸送道路	市道 高速道路・国・県道	
		2次緊急輸送道路	市道 高速道路・国・県道	
		3次緊急輸送道路	市道 高速道路・国・県道	
地震時に通行を確保すべき道路			市道 高速道路・国・県道	
橋梁	橋長 14.5≦L	1.鋼橋	■	
		2.RC橋	■	
		3.PC橋	■	
	適用示方書	S55年より前	□	
		S55年以降	□	
旧市町村境				

※橋梁名の前に付した数字は事業実施の優先順位を示す。