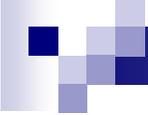


瀬戸内5県の河川に架かる橋 約1万橋を歩行点検して

平成25年7月19日

SLIM Japan 会員 山中 鷹志



岡山河川遡行調査の動機と経緯

勤務を終え⇒

- 岡山を知る、健康保持⇒歩いて見聞する
- 三大河川の遡行がふさわしい
- ついでに下流から全橋梁の概況調査をする
- 引き続き、県内の全河川、三大河川の全支流の歩行調査を実施
- 現場へは可能な限り公共交通機関を使用する
- 調査河川延長:2,400km、橋梁数:5,300
- 歩行距離:2,700km、調査日数:240日
- 調査エリア:県面積のほぼ全域

調査対象河川、範囲と方法

- ・ 対象河川: 延長が概ね5km以上の地形図(1/25,000)に名前の記載されている川、支流
- ・ 調査範囲: 橋長が概ね5m未満になった所、または川沿いの歩行が困難な所で打ち切る
- ・ 調査方法: 目視で、橋名、橋種、竣工時期、(塗装塗替え時期)、道路等種別(高速道路、国道、県管理国道、県道、市町村道、里道、私道、水管橋、鉄道橋)、特徴、親柱、健全度
- ・ 健全度の判定:
 - 鋼橋; ◎ → 塗膜状況、管理状況とも優れている
 - → 当面はこのままで良い
 - △ → そろそろ補修と塗替える時期がくる
 - × → 早急に補修と塗替えが必要
- コンクリート橋; 簡単な目視では微細な状況が分からないため(一)とし、状況が判別できるものは△、×とした

岡山の橋梁の特徴

- 長大橋(スパン200m以上の橋)が少ない：頭島橋のみ
- 板桁橋が多く、アーチ系、トラス橋、箱桁が少なく、斜張橋が無い
- コンクリート橋が鋼橋の1.7倍ある
- 鋼橋は下流部と上流部に多く、コンクリート橋は中流部から上流部にかけて多い

(平成23年4月2日現在)

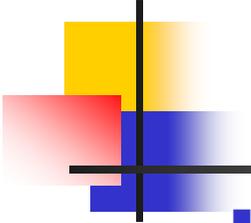
| 水系名 | 鋼橋 | コンクリート橋 | その他橋 | 計 |
|------------|-------------|---------------|-----------|----------------|
| 旭川 (本流) | 507 (63) | 711 (20) | 60 (8) | 1,278 (91) |
| 高梁川 | 594 (83) | 783 (33) | 71 (6) | 1,448 (122) |
| 吉井川 | 542 (44) | 1,072 (44) | 91 (5) | 1,705 (93) |
| その他 河川 | 216 | 598 | 53 | 867 |
| 計 | 1,859 | 3,164 | 275 | 5,298 |

橋梁管理者別橋梁内訳

| 種別 | 鋼 橋 | | コンクリート橋 | 木橋 | 石 橋 | 計 |
|-------|-------|------|---------|-----|-----|-------|
| | 塗装橋 | 無塗装橋 | | | | |
| 高速道路 | 51 | 0 | 36 | 0 | 0 | 87 |
| 国道(国) | 42 | 8 | 50 | 0 | 0 | 100 |
| 国道(県) | 105 | 9 | 113 | 0 | 0 | 227 |
| 県道 | 264 | 28 | 494 | 0 | 0 | 786 |
| 市町村道 | 679 | 48 | 2,005 | 13 | 19 | 2,764 |
| 里道 | 341 | 10 | 386 | 97 | 9 | 843 |
| 鉄道 | 137 | 3 | 34 | 0 | 1 | 175 |
| 計 | 1,619 | 106 | 3,118 | 110 | 29 | 4,982 |

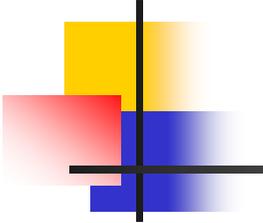
道路管理者別橋梁健全度(目視)

| 種別 | 鋼 橋(塗装橋) | | | | コンクリート橋 | | | | 合計 |
|-------|----------|-----|----|-------|---------|----|---|-------|-------|
| | ◎& ○ | △ | × | 計 | — | △ | × | 計 | |
| 高速道路 | 29 | 22 | 0 | 51 | 33 | 3 | 0 | 36 | 87 |
| 国道(国) | 38 | 4 | 0 | 42 | 50 | 0 | 0 | 50 | 92 |
| 国道(県) | 79 | 25 | 1 | 105 | 113 | 0 | 0 | 113 | 218 |
| 県道 | 186 | 72 | 6 | 264 | 488 | 4 | 2 | 494 | 758 |
| 市町村道 | 245 | 411 | 23 | 679 | 1,979 | 24 | 2 | 2,005 | 2,684 |
| 里道 | 40 | 291 | 10 | 341 | 379 | 3 | 4 | 386 | 727 |
| 鉄道 | 90 | 47 | 0 | 137 | 33 | 1 | 0 | 34 | 171 |
| 計 | 707 | 872 | 40 | 1,619 | 3,075 | 35 | 8 | 3,118 | 4,737 |



これからの橋梁管理を考える(岡山を終えて)

- 1.意識の変更
 - 大事な公共財の保全
 - 日本人の特色である美へのこだわりで答える
- 1 2.組織、体制の強化、特に市町村
- 2 3.予算の確保
 - 特定財源の確保、他への流用は最小限とする
 - 建設の抑制、見直し（線形、歩道など）
 - 一定の保全率の計上
- 1 4.橋の仕分け、管理水準の区別
 - 人口減、耕地・林業の減による利用減
 - 特定個人のための橋
 - 旧道部の使用禁止
- 1 5.市町村道の実態に見合った
 - マニュアルの作成、人材育成
 - 県が中心となった広域体制の整備



約6千キロ歩いて

- 1.道路等の種別(直轄国道、府県管理国道、府県道、市町村道、高速道路、JR)に応じて鋼橋の保守の程度は異なっている。
- 2.府県による保守の程度の差は殆ど無い。
- 3.塗装履歴を見ると、最近は塗替えの間隔が空いてきている。→補修予算不足
- 4.現時点では直ぐに手当をする必要のある橋は少ないが、まもなく大量に発生する。
- 5.早急な点検、診断、保守計画、補修の実施が求められる。→国が動き出した