道路施設における長寿命化修繕計画の取り組みについて

1. 予防保全型の維持管理の考え方

(背景)

- 道路施設は市民生活や企業活動に欠くことのできない公共施設である
- これらの施設の多くは高度経済成長期に集中して建設されたことから、維持・修繕や 更新する時期が集中し、さらに、老朽化も進行する

そこで、道路施設における

- 安全性や信頼性の確保
- 維持管理のトータルコストの縮減と予算の平準化を図る

予防保全型の維持管理の導入

損傷が軽微な段階に、必要な対策を適切な時期に実施し、機能の保持・回復を図る



長寿命化修繕計画の策定

・橋梁 ・トンネル ・モノレール ・大型カルバート ・横断歩道橋

は今回説明する施設

図1 健全性の区分

	MA A 11 = 13					1
	健全性区分		状態			
	I	健全	建全な状態			
損傷が大きい	п	予防保全段階	機能に支障が生じていない状態	注意段階 管理水準以	(上	予防保全 工事
大きい	Ш	早期措置段階	機能に支障が生じる可能性がある状	犬態 管理水準末 次回点検までに修繕必要	満	リニューアル 工事
	IV	緊急措置段階	機能に支障が生じている,または生じる可能性が著しく高い状態 通行止め・重量規制など			

予防保全工事とは

予防保全段階(健全性Ⅱ)にある施設を対象に実施する修繕工事で、損傷が軽微な 段階に予防的な修繕等を実施することで機能の保持・回復を図るもの。

リニューアル工事とは

構造物の機能に支障が生じる可能性がある早期措置段階(健全性Ⅲ)の施設を対象に 実施する修繕工事で、次回の定期点検までに対策を実施するもの。

2. 大型カルバート 長寿命化修繕計画の取り組み

大型カルバートにおいては、5年に1回の頻度で定期点検を行い、その診断結果に基づき、 必要な措置(対策工事)を講じていき、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管 理に取り組んでいる。

(1)大型カルバートの状況 市管理20基

カルバート(图渠)は、道路の立体交差やアンダーパスなどで用いられる構造形式であり、内 空幅が5.0m以上のものを大型カルバートとして維持管理している。

大型カルバートの設置状況(平成29年度末時点)	/# \
- 10 111111 - 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10	(++)

国道	県道 主要地方道	市道	合計
4	1	15	20

【内訳】			(基)	
下部の利用形	態	上部の利用形態		
取為給学常吸	4	緊急輸送道路	3	
緊急輸送道路	4	モノレール停留場	1	
	16	緊急輸送道路	7	
ሰル↑≒₽々		緊急輸送道路かつ鉄道	1	
一般道路	16	鉄道	2	
		一般道路	6	



大型カルバート(馬場山交差点)

大型カルバートは、昭和60年代から平成初期にかけて全体の50%が建設されており、全 てコンクリート構造物である。

平成 29年度末時点で、建設後50年を経過する大型カルバートの割合は、全体の5%(1 基)であるが、20年後に30%、30年後に50%と老朽化が進行していく。

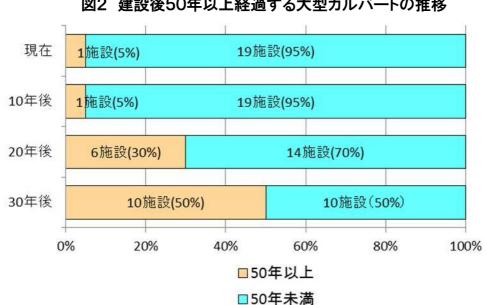


図2 建設後50年以上経過する大型カルバートの推移

(2)大型カルバートの点検状況

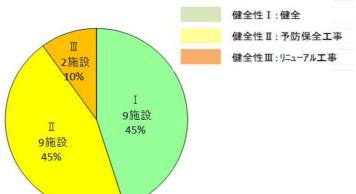
これまでの点検の結果、健全性IIと診断された大型カルバートは2基となっており、頂版や 側壁等のコンクリート部材にひび割れが確認されている。

※健全性Ⅲの判断基準(例)

コンクリート部材のひび割れが相当程度進行しているもの。

数値基準としては、「最大ひび割れ幅0.3mm以上で最小ひび割れ間隔50cm未満」と確認されるもの。

図3 大型カルバートの健全性(平成30年9月末時点 点検実施中を含む)



大型カルバート 健全性皿の状況





馬場山交差点

健全性Ⅲの大型カルバート

施設名称	路線名	所在地	建設年次
小倉北2号	愛宕下到津1号線	小倉北区 愛宕~鋳物師町	平成3年
馬場山交差点	国道200号	八幡西区 馬場山西~金剛	平成3年

ひび割れ幅の測定

劣化対策の工事例(コンクリートの補修)

注入工(補修材注入)



ひび割れ内部に補修材料を 圧力注入するもの。 (ひび割れ幅の変動が小さいものに有効)

充填工(Uカット)



ひび割れ表面部をU形にカットし、補修材料を充填するもの。

(ひび割れ幅の変動が大きいものに有効)

断面修復工



コンクリートの「浮き」などの劣化部を取り除き、ポリマーセメント等で修復するもの。

(3)これまでのリニューアル工事の取り組み

現在、健全性がIIIとなった2基のうち、1基(小倉北2号)については、実施設計を行っており、残りの1基(馬場山交差点)は、関係機関との事前協議を進めているところである。

(4)今後の取り組み

来年度は、小倉北2号のリニューアル工事を実施し、馬場山交差点については、実施設計を 行う予定としている。

3. 横断歩道橋 長寿命化修繕計画の取り組み

近年、横断歩道橋を取り巻く環境や利用者のニーズが変化しており、高齢者や障害者をはじめ、誰もが使いやすい施設の整備が求められている。このため、横断歩道橋については、利用 状況が少なく、地域の理解が得られたものから撤去していくことを基本方針としている。

今後も必要な横断歩道橋においては、5年に1回の頻度で定期点検を行い、その診断結果に基づき、必要な措置(対策工事)を講じていき、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管理に取り組んでいる。

(1)横断歩道橋の状況 市管理92橋

横断歩道橋は、交通量の多い道路や通学路などで道路利用者の安全を確保する立体横断施設であり、全体92橋のうち、約半数の49橋が通学路に指定されている。

【横断歩道橋の設置状況 平成29年度末時点】 (橋)

国道	県道 主要地方道	市道	合計		
21	34	37	92		

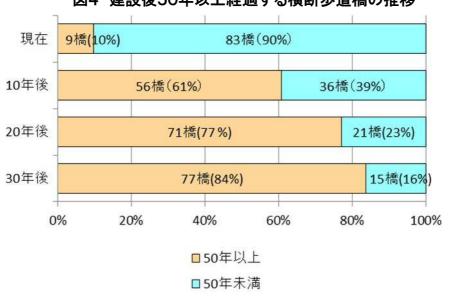




枝光横断歩道橋

横断歩道橋は、昭和40年代に全体の約48%を設置しており、全て、鋼橋である。 平成29年度末時点で、建設後50年を経過する横断歩道橋の割合は全体の10%であるが、10年後に61%、20年後に77%と老朽化が進行する。

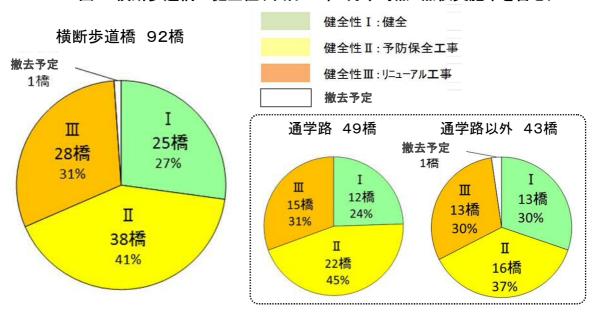
図4 建設後50年以上経過する横断歩道橋の推移



(2)横断歩道橋の点検状況

これまでの点検の結果、健全性Ⅲの横断歩道橋は28橋となっており、塗膜劣化の範囲が広いものや防食機能の低下による部分的な塗膜の剥離や鋼材の腐食が確認されている。

図5 横断歩道橋の健全性(平成30年9月末時点 点検実施中を含む)



横断歩道橋 健全性Ⅲの状況





とみのつ子横断歩道橋(橋脚腐食) 吉志横断歩道橋(上部構造腐食)

日吉横断歩道橋(階段部腐食)

劣化対策の工事例(鋼材の補修)

塗装塗り替え工



経年劣化による塗膜の「浮き」や「サビ」を除去し、 新たに塗装することで、防 食機能を回復させるもの。

あて板工



塗膜劣化による防食機能の 低下により、鋼材の欠損が 生じた部分に新たな鋼材を 溶接し補修するもの。

防水工



橋面などに防水材を塗布することで、水の進入による 鋼材の劣化を防ぐもの。

(3)これまでのリニューアル工事の取り組み

健全性がⅢとなった横断歩道橋28橋については、これまでにリニューアル工事を3橋完了している。残る25橋のうち4橋(小倉駅小倉城ロデッキ(南口)、五つ石、日吉台、戸畑駅前)の工事を今年度に実施する予定である。また、現在、5橋(霧が丘、平原、上の原、なかよし、大久保)の実施設計を行っているところである。

(4)今後の取り組み

来年度は、上記の実施設計中の5橋のリニューアル工事を予定している。このように年間5橋程度の工事を実施することで、点検5年後以内に工事を完了させていく計画である。 なお、この工事の実施にあたっては、通学路を優先することとしている。

4. 大型カルバート及び横断歩道橋の将来的な取り組み

「点検、診断、措置、記録」のメンテナンスサイクルにより、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管理を着実に実施していく。

図6 メンテナンスサイクルのイメージ



点検の様子

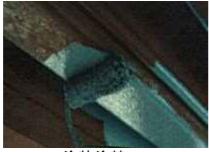


横断歩道橋



大型カルバート

補修工事の様子



塗装塗替工



コンクリート表面保護工

