

兵庫県道路附属物等
個別施設計画（長寿命化修繕計画）



令和 5 年 3 月
(令和 6 年 12 月改訂)
(令和 7 年 10 月改訂)
兵庫県土木部道路保全課

1. 対象施設

道路附属物等は、横断歩道橋、門型標識等、シェッド、大型カルバート（以下「道路附属物等」という。）を対象の施設としています。

兵庫県は、233施設の道路附属物等を管理しています。（横断歩道橋（192施設）、門型標識（23施設）、シェッド（6施設）、大型カルバート（13施設））

表 1 兵庫県の管理する道路附属物等の施設数（令和5年4月時点）

	補助国道	主要地方道	一般県道	施設数
横断歩道橋	83	39	70	192
門型標識	11	6	6	23
シェッド	1	3	1	5
大型カルバート	4	5	4	13
合計	99	53	80	233



横断歩道橋



門型標識



シェッド



大型カルバート

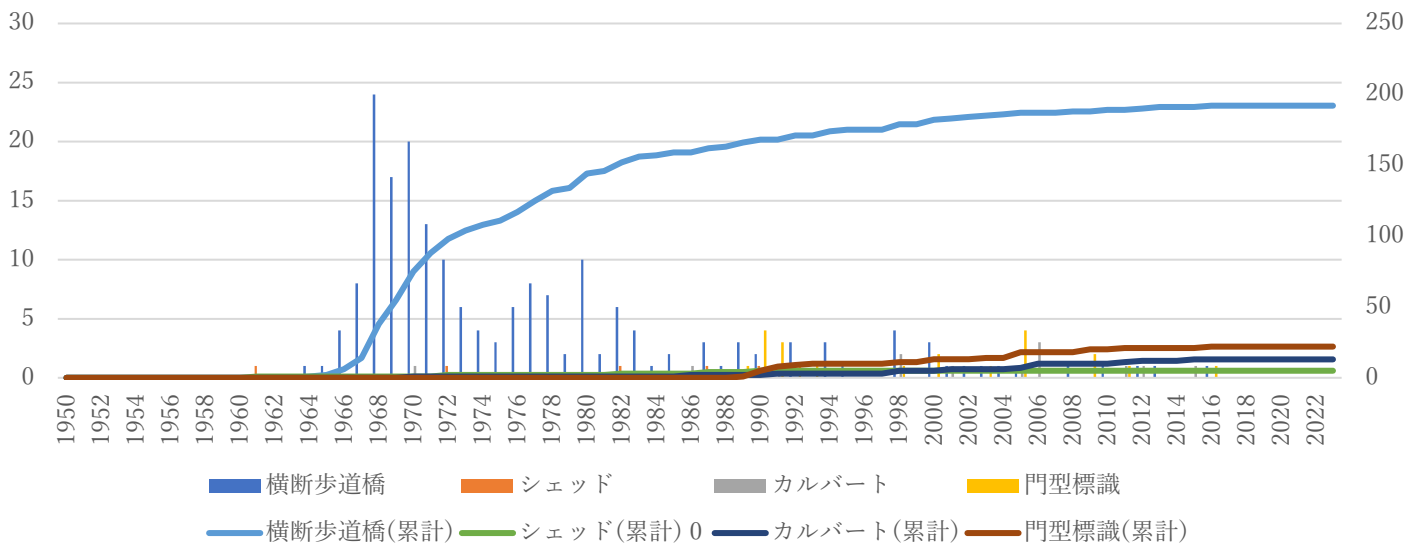
2. 現状と課題

(1) 現状

兵庫県が管理する道路附属物等は、令和 5 年 4 月時点で 232 施設あります。建設の推移を見ると、1967 年～1980 年代に多く建設されている。

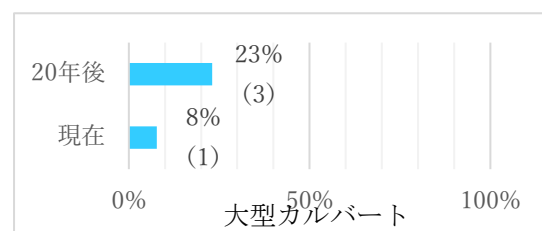
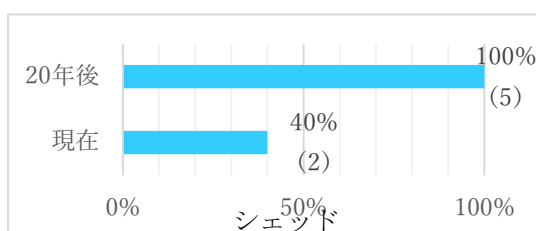
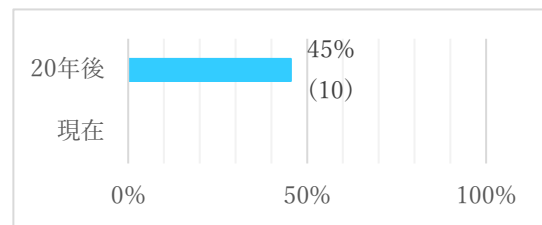
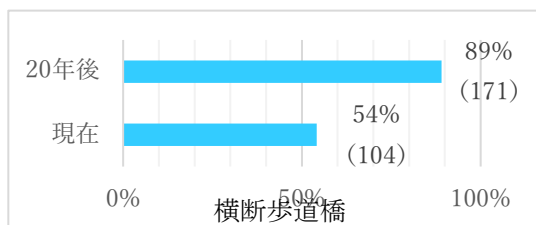
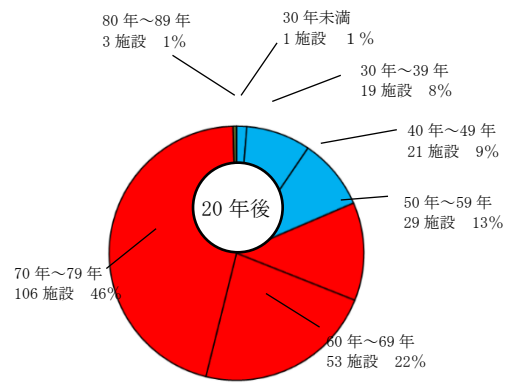
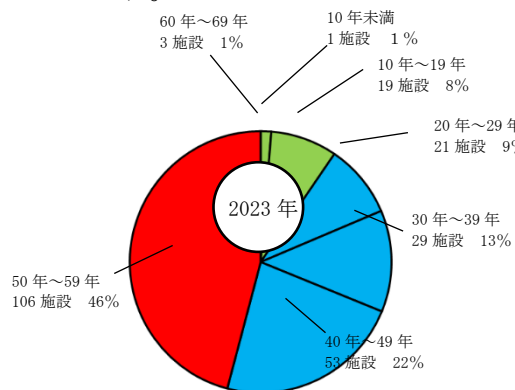
図 1 建設年度・施設区分別の推移

(2) 課題



建設後 50 年を経過した 107 施設の割合は、現在 47%から 20 年後には約 82%になり、老朽化が急速に進んでいく状況です。

このため、老朽化により剥落や鉄筋の露出等の損傷が顕在化するため、定期点検による確実な状態把握（早期発見）、点検結果に基づく確実な対策（早期補修）が必要となっています。





剥落



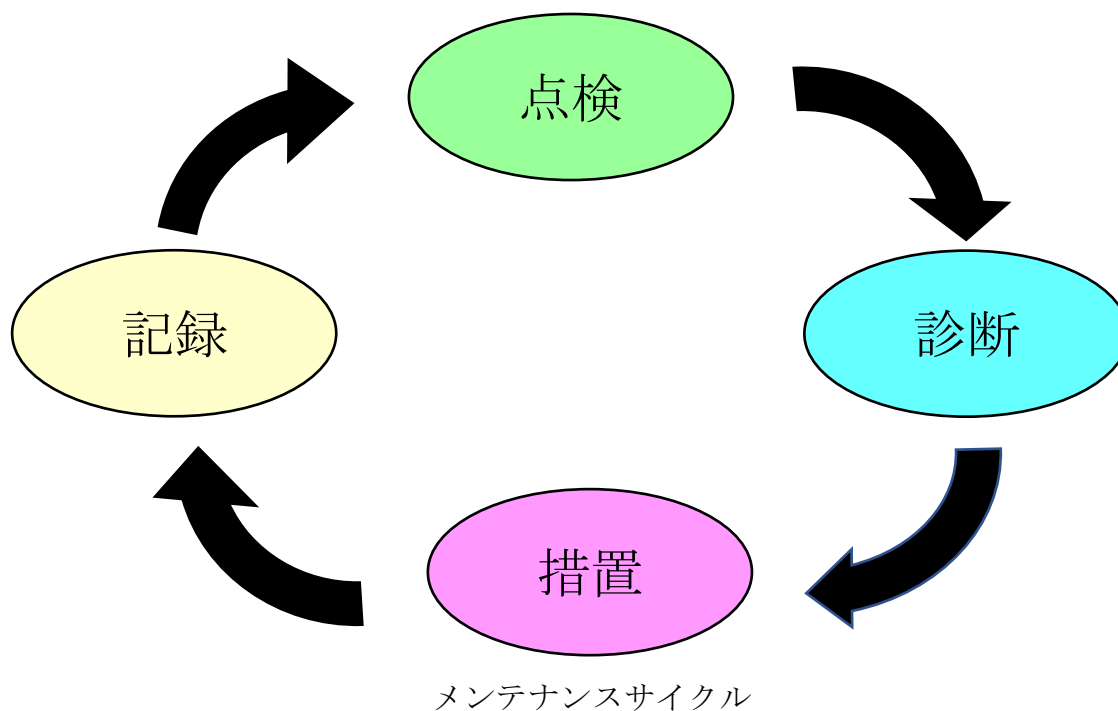
腐食

3 道路附属物等の維持管理の基本的な考え方

(1) 基本方針

道路附属物等の老朽化対策を確実に進めるため、点検→診断→措置→記録というメンテナンスサイクルを構築、推進します。

定期点検により確認された措置が必要な施設に対し、早期に修繕・集約化撤去などの対策を行う。その後、予防保全などに着手することにより、ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現します。



(2) 定期点検・診断

道路附属物等の定期点検は、国が作成した「シェッド、大型カルバート等定期点検要領（H31年3月）」、「横断歩道橋定期点検要領（H31年2月）」、「歩道橋定期点検要領（H31年3月）」「小規模附属物点検要領（H29年3月）」「門型標識等定期点検要領（H31.2月）」に基づき、5年に1回の頻度で行うことを基本としています。

定期点検では、近接目視を基本とし、診断結果については健全性を4段階で区分するとともに、判定区分に応じ適切に措置を講じます。

健全性の診断

区分	定義
健全	横断歩道橋の機能に支障が生じていない状態。
予防保全段階	横断歩道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ずることが望ましい状態。
早期措置段階	横断歩道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。
緊急措置段階	横断歩道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。

4 計画期間

計画期間は、5年に1回の定期点検サイクルを踏まえ、点検間隔と措置（補修等）の時期が明らかとなるよう5年計画とします。点検により補修対策を優先すべき損傷が新たに発見された場合や点検が必要な施設の追加があれば、本計画を更新します。

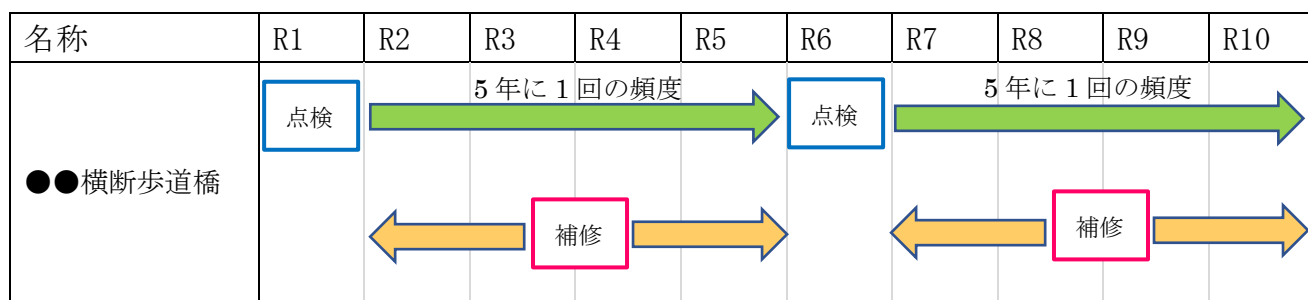


図 2 点検計画のイメージ

5 対策実施

(1) 実施方法

定期点検結果の判定区分に応じて対策を行います。

- 1) 判定区分「Ⅳ」は、緊急に措置を講じます。
- 2) 判定区分「Ⅲ」は、定期点検後、次回の定期点検まで(5年以内)に措置を講じます。
- 3) 判定区分「Ⅳ」および「Ⅲ」の対策を推進するとともに、今後の点検結果や対策の実施状況を踏まえた上で、判定区分「Ⅱ」の対策を実施します。

(2) 対策の優先順位

点検結果に基づいて、効率的な維持及び修繕が図れるよう必要な措置を講じます。なお、対策の優先順位は、道路附属物等の損傷程度(損傷発生部位・部材、対策区分、進行度合い等)や利用者・第三者への影響度、路線の重要度(緊急輸送道路、迂回路の有無等)などを総合的に勘案して判断します。

6 点検の実施状況

令和4年度までに実施した道路附属物等点検結果において、健全性の判定区分の状況は下記のとおりである。

1 巡目点検 (H26～H30)

	I	II	III	IV
横断歩道橋	7	81	107	0
門型標識	4	5	5	0
シェッド	0	3	2	0
大型カルバート	0	12	1	0
合計	11	101	115	0

2 巡目点検 (R1～R4)

	I	II	III	IV
横断歩道橋	14	68	19	0
門型標識	4	6	10	0
シェッド	0	1	4	0
大型カルバート	0	0	0	0
合計	18	75	33	0

7 新技術等の活用・費用縮減

(1) 新技術等の活用方針

1) 定期点検においては、管理する全ての施設で新技術活用の検討を行い、費用の縮減や作業の効率化を図ります。支柱路面境界部のき裂、断面欠損、腐食時の状況を調査する際には、非破壊検査技術等の新技術の活用を検討し、新技術を活用することで、従来調査と比べて 50%以上の調査時間の削減（事業の効率化）を図ります。

2) 補修工事の工法選定においては、従来技術と新技術等をイニシャルコストの面のみならず、品質の向上によるライフサイクルコストの低減や作業の効率化、安全性確保等の観点から総合的に比較検討します。

3) 横断歩道橋においては、学校の統廃合や通学路の変更により、通学児童の利用がなくなる等、利用者が著しく減少した場合は、撤去検討を行います。検討にあつたては、地域住民や交通管理者と十分に調整することを行います。

なお、門型標識、シェッド、大型カルバートの集約化・撤去対象となる施設については周辺の状況や施設の利用状況を踏まえて検討したが、社会活動等に与える影響が大きく、集約化・撤去を行うことが困難である。

今後、周辺の状況や施設の利用状況に変化があれば、再度検討を行う。

(2) 費用の縮減に関する具体的な方針

1) 補修工事

令和5年度から令和9年度までに1割程度の道路附属物等で新技術等を活用し、約5百万円程度のコスト縮減を目指します。

2) 横断歩道橋撤去

令和5年度から令和9年度までに、4橋の撤去を実施し、維持管理費を3百万円程度のコスト縮減を目指します。