

栄町 橋梁長寿命化修繕計画

【第4期計画】



令和7年3月

栄町 都市建設課

目 次

- 1 橋梁長寿命化修繕計画の目的
- 2 橋梁長寿命化修繕計画の対象橋梁
- 3 老朽化対策における基本的な方針
- 4 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
- 5 橋梁長寿命化修繕計画策定の考え方及び費用縮減に関する具体的な方針
- 6 橋梁長寿命化修繕計画による事業計画
- 7 橋梁長寿命化修繕計画による効果
- 8 新技術等の活用方針
- 9 集約化・撤去の検討
- 10 集約化・撤去や新技術活用等の短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果
- 11 計画策定担当部署

1 橋梁長寿命化修繕計画の目的

【背景】

我が国の社会資本は、戦後の高度経済成長期に急速に整備されてきた。近年、これらの社会資本の老朽化が進み、高度経済成長期に整備された社会資本ストックが同時期に高齢化を迎えようとしている。栄町においても、一般的に高齢化橋梁と称される建設後50年を迎える橋梁の割合が今後増加していく。そのため、橋梁の長寿命化や計画的な管理への移行を目的として、平成25年度に橋梁長寿命化修繕計画（「第1期計画」という）を策定した。しかし、平成24年に発生した笹子トンネル天井板崩落事故をきっかけに、第1期計画策定後も橋梁の維持管理を取り巻く情勢は変化している。平成25年度に道路法の改正、翌年の平成26年には道路橋定期点検要領が示され、平成31年に道路橋定期点検要領の改定が行われている。栄町においても点検要領に準じた近接目視点検を行っている。

【目的】

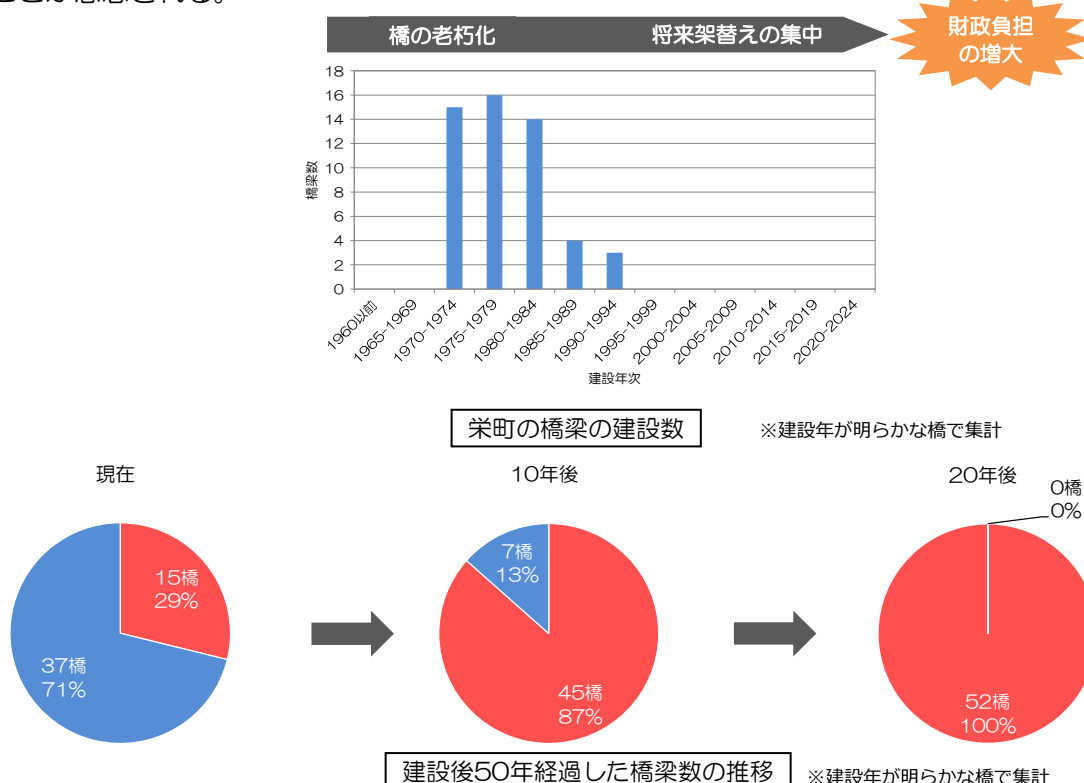
これまでの対症療法的な対応から計画的かつ予防的な対応に転換を行い橋梁の長寿命化を図り、予算の平準化と維持管理コストの縮減を行うことを目指した「第2期・第3期計画」について検証を行い、維持管理を取り巻く情勢の変化に応じた「第4期計画」の策定を行う。

【計画の位置付け】

本計画は、平成28年度に策定した「栄町公共施設等総合管理計画（令和6年9月一部改訂）」の橋梁に関する個別施設計画である。

橋梁の架設年と高齢化橋梁の今後の推移

既存の道路台帳・橋調書の情報から、栄町が管理する橋梁の架設年を分析する。栄町の橋梁は全53橋であり、そのうち建設年が不明な橋梁を除く52橋をみると、1970年代頃（昭和45年以降）から整備がなされている。その52橋の中で、建設後50年を迎える高齢化橋梁が20年後には全橋に達することになる。このような橋梁が今後一斉に更新時期を迎えると、将来の財政負担が大きくなる懸念される。



2 橋梁長寿命化修繕計画の対象橋梁

橋梁長寿命化修繕計画の対象とする橋は、管理橋梁全ての53橋としている。

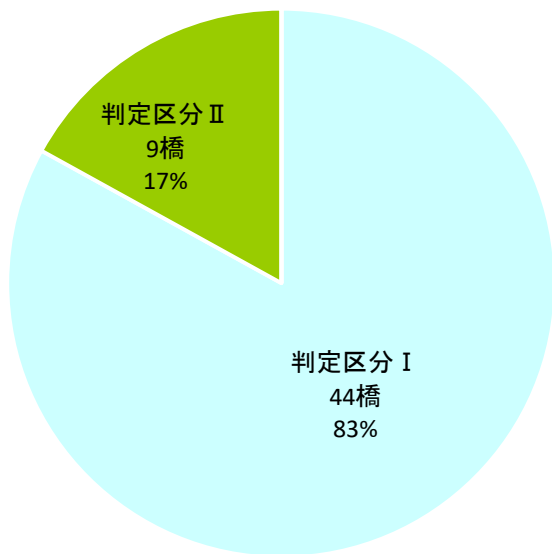
令和6年度(2024年度)計画策定橋梁数

(橋)

	1級町道	2級町道	その他町道	道路橋合計
全管理橋梁数	9	3	41	53
うち計画対象橋梁数(全道路橋)	9	3	41	53
うち平成25年度の計画対象橋梁数	9	3	41	53
うち令和元年度の新たに追加した橋梁数	0	0	0	0
うち令和6年度の新たに追加した橋梁数	0	0	0	0

【対象橋梁の健全性】

定期点検の結果、計画対象53橋のうち、9橋が予防保全段階の橋梁と診断されており、予防保全的な補修検討が必要である。

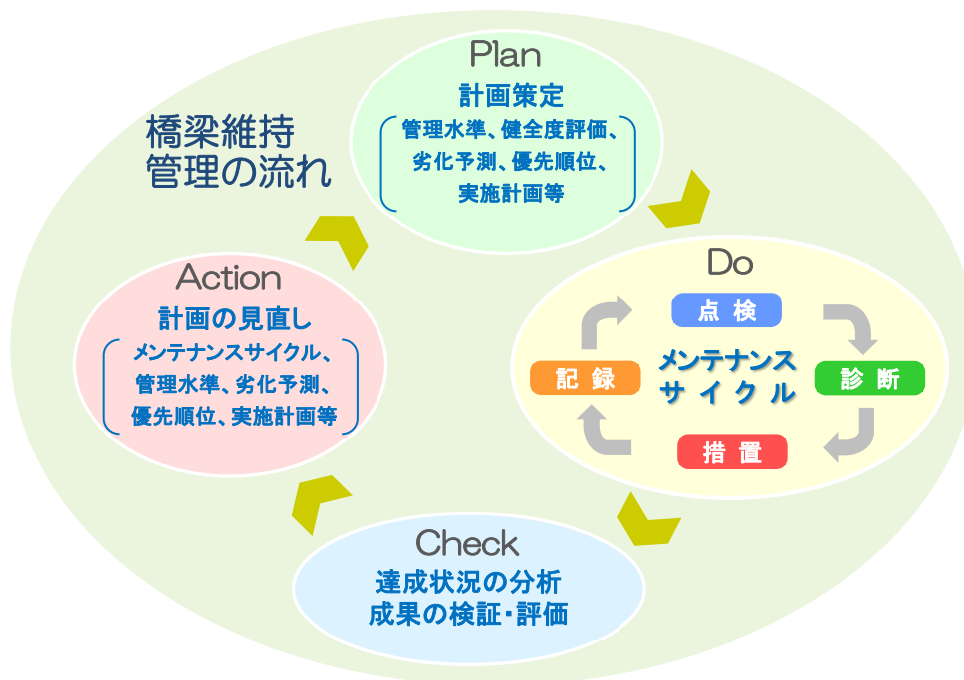


区 分	状 態
I 健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	道路橋の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III 早期措置段階	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV 緊急措置段階	道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3 老朽化対策における基本的な方針

対象橋梁の長寿命化及び修繕・架替えに係わる費用の縮減に関する基本的な方針は以下の通りである。

- ◆ 橋梁の健全性を把握するため、定期的に点検を行う。
- ◆ 対症療法的な従来型管理から、劣化の進行を予測した上で、損傷が深刻化する前に修繕を行う計画的な管理へ転換し、橋梁の長寿命化を図るとともに、修繕・架替えに係わる費用の縮減を図る。
- ◆ 点検品質向上やコスト縮減、作業の効率化を目指して新技術導入の検討を行う。
- ◆ 橋梁の将来的な維持管理コスト縮減のために、迂回路が近くにあり、利用者が少ない橋梁等の集約化・撤去を検討する。
- ◆ 橋梁の健全性を把握するため、定期的に点検を行う。
- ◆ 点検結果より健全性の評価を行い、路線の利用状況や橋梁の特性に応じた各橋梁の重要度を決定した上で、修繕計画の優先順位付けを行う。
- ◆ ライフサイクルコストを試算し、最適な修繕計画を策定し、橋梁に係わる維持管理コストの平準化を図る。



4 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

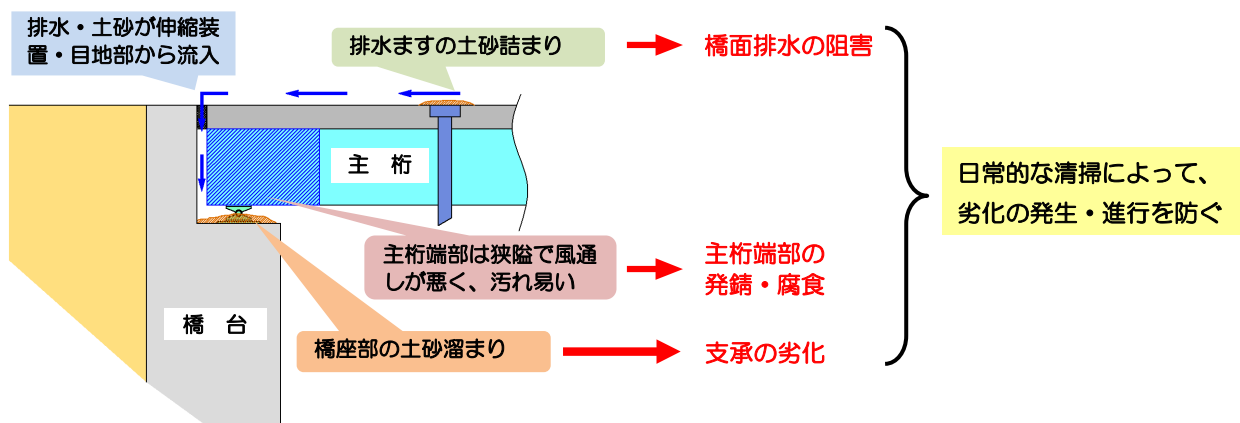
健全度把握の基本的な方針

橋梁長寿命化修繕計画の対象橋梁については、橋梁の架設年度や立地条件等を十分考慮しながら、橋梁の状態を早期かつ的確に把握するために『道路橋定期点検要領（技術的助言の解説・運用標準）』（国土交通省 道路局：令和6年3月）に基づいて5年に1度の定期点検を実施する。なお、健全度を確認するため、補足的に『橋梁定期点検要領』（国土交通省 道路局 国道・技術課：令和6年7月）も利用する。

日常的な維持管理に関する基本的な方針

土砂撤去等の損傷要因の除去を目的とした日常的で地道な軽作業を行っていくことが、橋梁の長寿命化に対して極めて有効となる。橋梁点検、損傷に対する修繕等と併せて、橋梁における損傷の進行の予防を目的として、下記に示す軽作業等の日常的維持管理の実施に努める。

【清掃内容例】 鋼部材（主桁端部）の清掃、排水ますの清掃、橋座部の清掃等



【清掃実施例】



これまでに実施した橋梁の補修工事の例

■主桁の塗替え

堀 口 橋



■伸縮装置の補修

田 中 橋



■橋脚の補修

布 鎌 大 橋

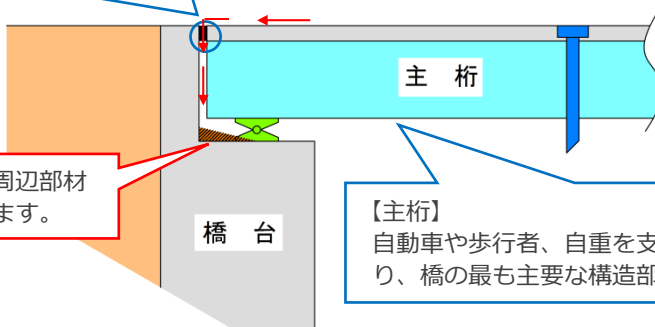


【補修した部材についての補足説明】

【伸縮装置】

桁と橋台に隙間が生じないように、つなぐ役割を持ち、気温変化等による桁の伸び縮みに対応します。また、この伸縮装置から桁下に土砂や水が流下するのを防ぐことも、大切です。

土砂や水が溜まると、周辺部材が劣化する原因となります。

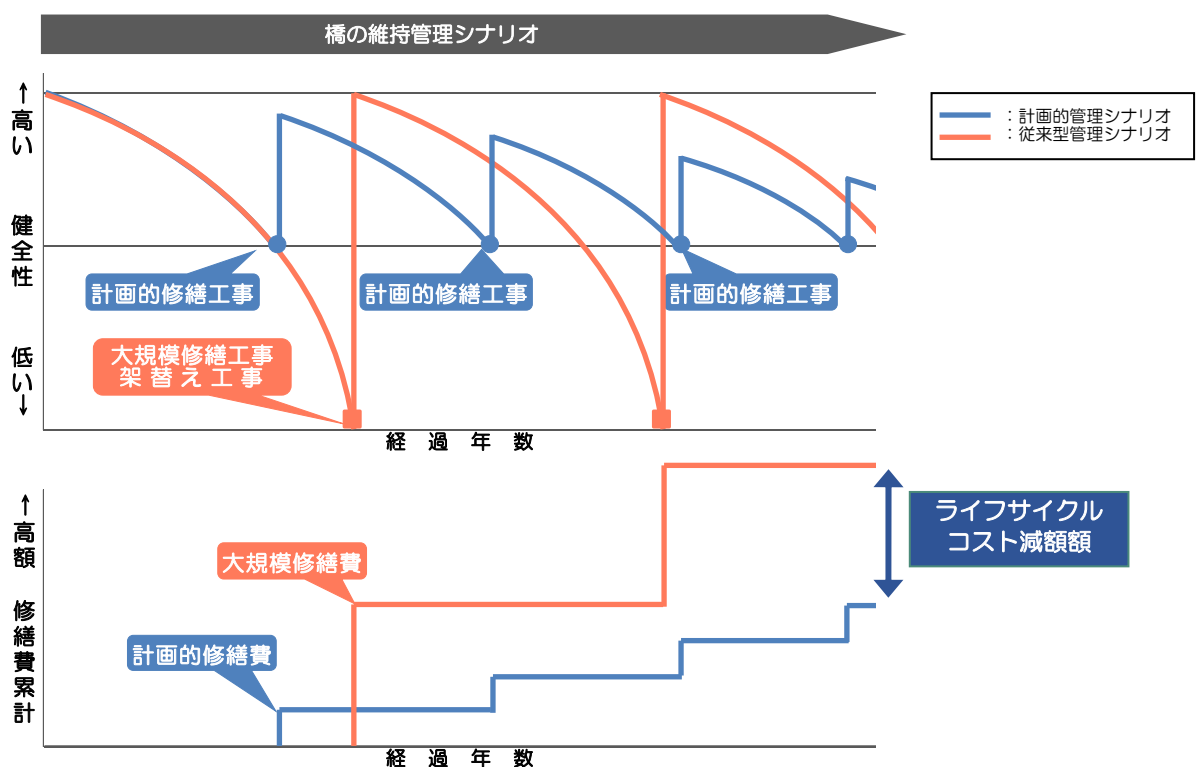


【主桁】

自動車や歩行者、自重を支える役割を持っており、橋の最も主要な構造部材です。

5 橋梁長寿命化修繕計画策定の考え方及び費用縮減に関する具体的な方針

- ◆ 「道路橋定期点検要領（技術的助言の解説・運用標準）」（国土交通省 道路局 令和6年3月）及び「橋梁定期点検要領」（国土交通省 道路局 国道・技術課 令和6年7月）」に基づいた点検を行い、その結果から現状の損傷把握と健全性を評価する。
- ◆ 各橋梁の特性に応じて管理区分を決定し、同じ管理区分の中で各橋梁の重要度が高い順に優先順位を決定する。
- ◆ 維持管理シナリオを設定し、修繕時期あるいは架替え時期の検討を行う。
 - ・ 計画的管理シナリオ・・・定期的に点検を行い、損傷が深刻化する前に修繕を実施すること。
 - ・ 従来型管理シナリオ・・・損傷が深刻化してはじめて大規模な修繕あるいは架替えを実施すること。
- ◆ 各管理シナリオについてライフサイクルコストを比較し、経済性の優れた計画を策定することにより、橋梁に係わる維持管理コストの平準化を図る。
- ◆ 策定した計画に基づいて修繕・架替えを実施する。また、定期的な点検と計画の見直しを実施し、一連のサイクルを繰り返して、橋梁の長寿命化を図る。



6 橋梁長寿命化修繕計画による事業計画

橋梁長寿命化修繕計画では、定期的な点検や計画の更新、計画的な補修及び架替えにより橋梁の長寿命化を目指す。対象橋梁ごとの次回点検時期や補修時期、架替え時期については、下表に示す条件により決定する。

	事業の基本的な実施時期
点 検	点検は、5年ごとに行う。
事業計画見直し	事業計画は、5年ごとに見直しを行う。
補修設計	補修設計は、計画された補修工事を実施する前に行う。
補修工事	補修工事は、単年度に集中しないように複数年に振り分ける。

対象橋梁ごとの概ねの次回点検時期及び補修内容・時期

No	橋梁名	構造形式	道路種別	橋長 (m)	幅員 (m)	架設年次	利用年数 (2025年を基準)	所在地	判定区分	点検年	補修内容	対策の内容・時期											
												2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)	2034 (R16)		
1	須賀古橋	PCI桁	1級町道	8.4	6.3	S.48 (1973)	52	須賀地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
2	安食1号橋	現場打ち2連BOX	1級町道	13.4	16.9	S.52 (1977)	48	安食字下基602	II	R4 (2022)	ひび割れ補修工、断面修復工 舗装打設工、防護柵設置工			△	◇	○		●	△	◇			
3	安食2号橋	プレキャストBOX	1級町道	3.1	4.7	S.53 (1978)	47	安食地先	I	R5 (2023)				△	◇					△	◇		
4	矢口1号橋	PCI桁	2級町道	8.5	5.0	S.55 (1980)	45	矢口地先	I	R2 (2020)		▲		△	◇					△	◇		
5	安食3号橋	現場打ちBOX	その他町道	3.0	5.4	S.53 (1978)	47	安食地先	I	R5 (2023)				△	◇					△	◇		
6	酒造2号橋	現場打ちBOX	その他町道	2.3	5.7	S.53 (1978)	47	酒造地先	I	R5 (2023)				△	◇					△	◇		
7	酒造3号橋	現場打ちBOX	その他町道	2.9	7.6	S.48 (1973)	52	酒造地先	I	R5 (2023)				△	◇					△	◇		
8	下笠橋	PCI桁	その他町道	9.5	4.3	S.48 (1973)	52	安食地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
9	矢口2号橋	PCI桁	その他町道	6.9	4.3	S.55 (1980)	45	矢口地先	I	R2 (2020)		▲		△	◇					△	◇		
10	庚申橋	PCI桁	その他町道	13.1	4.3	S.48 (1973)	52	安食地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
11	卯田橋	PCI桁	その他町道	8.4	5.6	S.51 (1976)	49	須賀地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
12	卯田上橋	PCI桁	その他町道	8.4	4.3	S.51 (1976)	49	酒造地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
13	酒造1号橋	プレキャストBOX	その他町道	2.9	5.5	S.53 (1978)	47	須賀地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
14	三本松橋	PCI桁	その他町道	11.0	4.3	S.48 (1973)	52	安食地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
15	須賀新橋	PCI桁	その他町道	11.0	5.1	S.48 (1973)	52	須賀地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
16	扇崎橋	PCI桁	その他町道	5.3	4.3	S.51 (1976)	49	須賀地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
17	木塚橋	PCI桁	その他町道	13.1	4.6	S.48 (1973)	52	須賀地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
18	長蛇橋	PCI桁	その他町道	12.8	5.9	S.49 (1974)	51	須賀地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
19	酒造橋	PCI桁	その他町道	5.3	5.1	S.51 (1976)	49	酒造地先	I	R3 (2021)			▲	△	◇					△	◇		
20	北辺田1号橋	PCI桁	その他町道	5.4	6.1	S.55 (1980)	45	北辺田地先	I	R2 (2020)		▲		△	◇					△	◇		
21	北辺田2号橋	PCI桁	その他町道	5.4	5.0	S.55 (1980)	45	北辺田地先	I	R2 (2020)		▲		△	◇					△	◇		
22	北辺田3号橋	PCI桁	その他町道	5.3	5.0	S.55 (1980)	45	北辺田地先	I	R2 (2020)		▲		△	◇					△	◇		
23	北辺田4号橋	PCI桁	その他町道	5.4	4.8	S.55 (1980)	45	北辺田地先	I	R2 (2020)		▲		△	◇					△	◇		
24	矢口3号橋	PCI桁	その他町道	5.3	4.8	S.55 (1980)	45	矢口地先	I	R2 (2020)		▲		△	◇					△	◇		
25	矢口4号橋	PCI桁	その他町道	8.1	4.6	S.55 (1980)	45	矢口地先	I	R2 (2020)		▲		△	◇					△	◇		
26	興津1号橋	PCI桁	その他町道	6.0	4.6	S.47 (1972)	53	興津地先	II	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
27	興津3号橋	PCI桁	その他町道	10.4	3.5	H.1 (1989)	36	興津地先	I	H.31 (2019)				△	◇					△	◇		
28	興津4号橋	PCI桁	その他町道	9.2	3.5	H.2 (1990)	35	興津地先	I	H.31 (2019)				△	◇					△	◇		
29	興津5号橋	PCI桁	その他町道	9.3	3.5	H.2 (1990)	35	龍角寺地先	I	H.31 (2019)				△	◇					△	◇		
30	竜角寺1号橋	現場打ちBOX	その他町道	8.0	4.0	S.59 (1984)	41	龍角寺地先	I	R5 (2023)				△	◇					△	◇		
31	竜角寺2号橋	RC床版	その他町道	4.5	3.6	S.59 (1984)	41	龍角寺地先	I	R5 (2023)				△	◇					△	◇		
32	酒造4号橋	RCTラーメン	その他町道	5.2	2.9	S.48 (1973)	52	酒造地先	I	R5 (2023)				△	◇					△	◇		
33	酒造5号橋	RC床版	その他町道	3.9	2.4	S.48 (1973)	52	酒造地先	I	R5 (2023)				△	◇					△	◇		
34	安食台1号橋	RCラーメン	1級町道	6.0	16.0	S.55 (1980)	45	安食台地先	II	R4 (2022)	ひび割れ補修工、舗装打設工			△	◇				○,△	◇	●		
35	安食台2号橋	RCラーメン	1級町道	6.0	16.0	S.55 (1980)	45	安食地先	II	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
36	南1号橋	RC床版	1級町道	3.0	5.2	S.46 (1971)	54	南地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
37	南2号橋	現場打ちBOX	1級町道	4.0	9.6	S.46 (1971)	54	南地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
38	和田2号橋	RCTラーメン	その他町道	5.0	3.8	S.46 (1971)	54	印旛郡栄町和田地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
39	講方1号橋	RCTラーメン	その他町道	5.0	2.9	H.10 (1998)	27	講方地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
40	三和1号橋	RC床版	その他町道	3.0	3.3	H.10 (1998)	27	三和地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
41	講方2号橋	現場打ちBOX	その他町道	2.0	5.1	H.10 (1998)	27	講方地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
42	講方3号橋	現場打ちBOX	その他町道	4.0	5.0	H.10 (1998)	27	講方地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
43	講方4号橋	現場打ちBOX	その他町道	3.0	5.0	H.10 (1998)	27	講方地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
44	講方5号橋	現場打ちBOX	2級町道	4.0	7.0	H.10 (1998)	27	講方地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
45	講方6号橋	現場打ちBOX	その他町道	5.0	4.2	H.10 (1998)	27	講方地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
46	講方7号橋	現場打ちBOX	その他町道	5.0	5.0	H.10 (1998)	27	講方地先	I	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
47	興津6号橋	プレキャストBOX	その他町道	2.3	5.6	S.53 (1988)	37	興津地先	I	H.31 (2019)				△	◇					△	◇		
48	興津7号橋	プレキャストBOX	その他町道	2.3	5.5	S.53 (1988)	37	興津地先	I	H.31 (2019)				△	◇					△	◇		
49	興津2号橋	デッキプレート	その他町道	20.0	1.8	S.59 (1984)	41	興津字高田1123-1	II	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
50	酒造6号橋	PCT桁	その他町道	27.0	4.4	S.48 (1973)	52	酒造字新橋合2373	II	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
51	田中橋	プレテンPC-T桁橋	2級町道	93.0	12.0	S.58 (1983)	42	安食字中2380-128	II	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
52	堀口橋	鋼板桁橋	1級町道	30.0	18.8	H.4 (1992)	33	安食字堀口	II	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
53	布鎌大橋	ポステンPCT桁橋	1級町道	97.0	12.0	S.63 (1988)	37	栄町南	II	R4 (2022)				△	◇					△	◇		
工事費合計 (百万円)												-	-	-	-	-	-	9	-	-	5		
補修設計費合計 (百万円)												-	-	-	-	5	-	-	5	0	-		
点検費合計 (百万円)												-	-	28	-	-	-	-	28	-	-		
事業計画見直し費合計 (百万円)												-	-	-	5	-	-	-	-	5	-		
事業費合計 (百万円)												0	0	28	5	5	0	9	33	5	5		

【凡例】 △：委託点検 ▲：職員点検 ▽：詳細調査 ○：補修設計 ◇：計画見直し ●：補修工事

※ここで示した点検時期及び補修内容等については、今後の情勢により変更する可能性がある。

各橋梁の補修内容及び概算工事費

橋梁名	工事予定年度	補修内容	概算工事費
安食1号橋	2031 (R13) 年度	ひびわれ補修工、断面修復工 舗装打換工、防護柵取替工	9百万円 (税込み)

橋梁名	工事予定年度	補修内容	概算工事費
安食台1号橋	2034 (R16) 年度	ひびわれ補修工、舗装打換工	5百万円 (税込み)

7 橋梁長寿命化修繕計画による効果

橋梁長寿命化修繕計画を策定することによる効果は以下ようになる。

橋梁の長寿命化

点検や修繕を計画的に行う計画的管理シナリオの橋梁は、重大な損傷が発見されるまで修繕を行わない従来型管理シナリオの橋梁に対して長寿命化が図れる。

安全性の確保

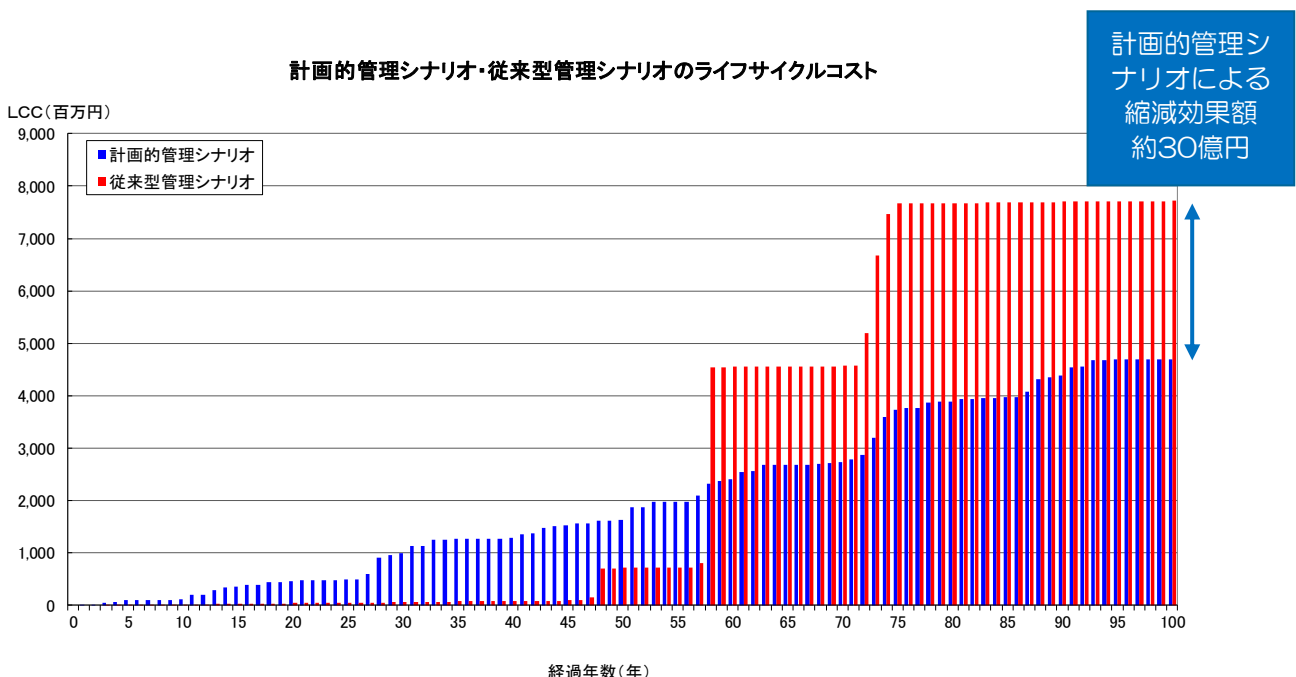
従来型管理シナリオでは重大な損傷が発見されるまで放置されるため、健全性の低い状態にあってもその把握ができずに危険な期間が生じる可能性がある。常に健全性を把握し計画的に修繕を実施することによって、安全性が持続的に確保されることになる。

ライフサイクルコストの縮減

計画的に修繕を行い橋梁の寿命を適切に管理することにより、架替えや大規模修繕によって工事費が大きくなる対症療法的な管理よりもライフサイクルコストの縮減が図れる。

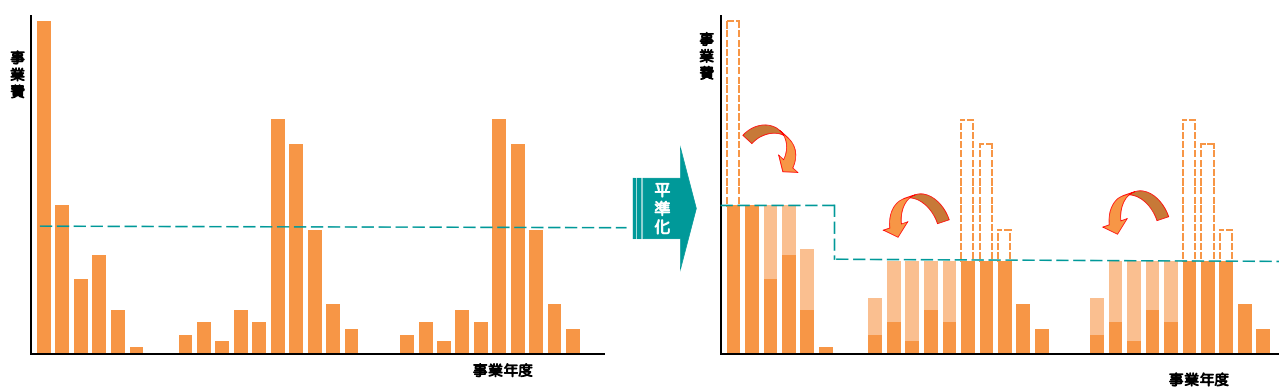
対象橋梁の計画的管理シナリオと従来型管理シナリオの累計維持管理費を算定した。その結果、計画的管理シナリオが従来型管理シナリオよりも35%程度ライフサイクルコストが低くなり、100年間で約30億円の縮減効果が見込まれる。

	従来型管理シナリオ	計画的管理シナリオ
累計LCC	約77億円 (100%)	約47億円 (61%)



維持管理コストの平準化

維持管理に係わる費用が短期間に集中しないよう修繕実施時期を計画することにより、維持管理コストの平準化が図れる。



8 新技術の活用の検討

橋梁のより良い長寿命化を図るため、コスト縮減や高度化、効率化の観点から「橋梁定期点検」および「補修工事」について、新技術の活用が見込まれる橋梁で、新技術導入の検討を行う。

新技術については、国土交通省の「性能カタログ」や「新技術情報提供システム（NETIS）」で公表されている技術を参考に、従来点検と新技術を活用した場合のコスト比較をして導入検討を行う。下記に参考とする新技術を記載する。

【参考技術】

参照先	技術番号	技術名
国土交通省「性能カタログ」	BR010003-V04234	構造物点検調査ヘリシステム（SCIMUS：スキームス）
	BR010009-V0424	全方向衝突回避センサーを有する小型ドローン技術
	BR010029-V0324	非GNSS環境型UVAを用いた橋梁点検支援システム
	BR010039-V0224	ドローンを活用した橋梁点検技術（MATRICE300RTK+H20）
新技術情報提供システム（NETIS）	KT-230028-A	循環式プラスト
	KT-170015-VR	タフガードクリヤー
	KT-190047-VR	FF-TCC工法 V2仕様
	TH-200001-A	ひび割れへのシールテープ「せこたん」を用いた手動式低圧注入工法
	KK-230060-A	HI-SPECシール工法
	KT-170035-VE	メタルジョイントKC-A、YC-A

本計画対象橋梁である「布鎌大橋」について、ドローンを活用した点検の検討を行った。従来点検とのコスト比較を行った結果、従来点検に比べて170千円（20%）の縮減効果が見込まれる。今後、10年間で2回の点検を予定しているため、2回の点検で340千円のコスト縮減を目指していく。なお、次回点検を行う際は改めて、周辺環境の調査や従来点検とのコスト比較を行ったうえで、新技術の活用を判断する。

補修工法は、現在10年程度の事業計画で補修を計画している「安食台1号橋」と「安食1号橋」を対象として検討を行った。ひび割れへのシールテープを用いた手動式低圧注入工法（新技術）を採用することで、約200千円（約17%）のコスト縮減効果が見込まれる。補修工事を実施する際は、対象橋梁の機能回復が可能であるか検討を行うとともに、コスト比較についても再度検討する必要がある。

9 集約化・撤去

町が管理する水路に架かる2橋で撤去の検討を行った。検討対象の橋梁は畑に架かる橋梁で、現状畑の所有者や地域の住民が利用するため、撤去が困難である。そのため、橋長2m未満のボックスカルバートに更新する検討を行った。初期コストはかかるものの、ライフサイクルコストで考えると維持管理コストの縮減が可能であると考えられる。ライフサイクルコストの比較を行った結果、現状で運用した場合に比べ、ボックスカルバートに更新すると約7,000千円（約20%）のコスト縮減効果が見込まれる。今後2橋について周辺環境や損傷状況を考慮しながら、ボックスカルバートへの更新を目指していく。

10 集約化・撤去や新技術活用等の短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果

【点検における新技術の検討結果】

- 点検では、「布鎌大橋」でドローンを使用した点検の検討を行い、従来の点検と比較した結果、約170千円（20%）のコスト縮減が見込まれた。今後10年間で2回の点検を予定しており、約340千円の点検費の縮減を目指していく。なお、点検を実施する際は改めて、周辺環境の調査やコスト比較実施し、新技術の活用を検討する。

【補修における新技術の検討結果】

- 10年間の事業計画で「安食台1号橋」と「安食1号橋」の補修を検討しており、この2橋で予定されているひび割れ補修工において、新技術を活用した場合と従来技術のコスト比較を行った。ひび割れへのシールテープを用いた手動式低圧注入工法（新技術）を活用することで、従来技術に比べ約200千円（約17%）のコスト縮減効果が見込まれる。補修工事を実施する際は改めて、工法の検討及びコスト縮減効果を検討したうえで、積極的に新技術を活用し約200千円のコスト縮減を目指していく。

【集約化・撤去の検討結果】

- 水路に架かる橋梁2橋で検討を行った。現状、畑利用者や地域住民の利用が考えられるため、撤去は困難であることから、橋長2m未満のボックスカルバートへと更新するダウンサイジング方法で検討した。検討結果は、初期コストはかかるものの、ライフサイクルコストで考えると現状で運用した場合と比べ、約7,000千円（約20%）の維持管理コストの縮減効果が見込まれた。今後、周辺環境や損傷状況などを考慮しながら集約化の検討を行い、ボックスカルバートへの更新を目指していく。

11 計画策定担当部署

計画策定担当部署

◆ 栄町 都市建設課 TEL 0476-33-7711