

# 浜松市道路施設管理 基本方針



令和6年3月  
浜松市土木部

# 目 次

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 1. 背景・目的及び位置づけ .....          | 1  |
| (1) 背景 .....                  | 1  |
| (2) 目的 .....                  | 1  |
| (3) 計画の位置づけ .....             | 2  |
| 2. 基本方針の理念 .....              | 3  |
| (1) 浜松市道路管理の目指すべき姿（方向性） ..... | 3  |
| 3. 現状分析 .....                 | 4  |
| (1) 基礎情報 .....                | 4  |
| (2) 施設規模 .....                | 5  |
| (3) 防災・減災対策 .....             | 6  |
| (4) 老朽化対策 .....               | 8  |
| (5) 全施設における現状整理 .....         | 11 |
| 4. 基本方針の検討 .....              | 12 |
| (1) 個別施設の優先度の設定 .....         | 12 |
| (2) 事業間の優先度の設定 .....          | 13 |
| 5. 基本方針 .....                 | 15 |
| (1) 浜松市重点管理路線の位置づけ .....      | 15 |
| (2) 事業間の優先度について .....         | 15 |
| (3) 最適な中長期のシナリオ .....         | 15 |
| (4) 新技術・新工法の導入について .....      | 16 |
| (5) 集約化・撤去について .....          | 16 |
| 6. その他 .....                  | 17 |

# 1. 背景・目的及び位置づけ

## (1) 背景

道路は、一般の交通の用に供する路線であり、人や地域を相互につなぎ、人・モノ・情報の移動を支援して、市民の安全で安心な暮らしや社会経済活動を支える、最も基礎的な欠かすことのできない重要な社会資本であります。

浜松市は、全国の基礎自治体の中で全国 2 位の約 1,558km<sup>2</sup> と広大な面積を有しており、海、川、湖、山などの沿岸部から都市部、中山間地域と多様な環境条件で構成されています。（国土縮図型都市）過去に市町村合併を重ね人口規模も約 80 万人に達し、市民生活基盤のインフラも広大な市域に面的に整備され、約 8,500km の道路延長から推測できるように、橋梁、トンネルなどをはじめ、多くの様々な道路施設を管理しています。

これら道路施設の多くは、高度経済成長期以降に集中的に建設されており、今後、施設の老朽化が急速に進行し、一斉に修繕や更新の時期を迎えることが予想されます。

また、昨今の激甚化・頻発化する自然災害に対して確実に対応するとともに、迫りくる南海トラフ巨大地震に備えるため、災害時においても、救急救命・救援物資の運搬を支える、市民の命を守る生命線としての役割も期待されています。

こうした防災・減災、老朽化対策は、道路行政に課せられた喫緊の課題であり、その取り組みは使命でもあります。

その中で、2013 年（平成 25 年）の道路法改正に伴う施設の点検義務化から、2023 年度（令和 5 年度）で点検 2 巡目を終えることで、これまで果たせなかった施設の状態把握を可能とするだけでなく、蓄積された点検結果から、中長期的に施設の状態を予測するとともに、将来を見据えた基本的な考え方を導くことを可能とします。

被災時の、防災ネットワークでは、被災する道路から救援する道路としての強靱化を計画的に進めていかなければなりません。

こうした今ある道路行政の最重要課題である防災・減災、老朽化対策において、道路の安全性、信頼性、快適性を確保することを目的に、個別施設の現状や課題などを総括的に整理し、市が管理する道路施設の維持管理の全体像や基本的な考え方を踏まえ、将来的に目指すべき望ましい管理を全体的に最適化していくことが求められています。

## (2) 目的

浜松市が管理する道路施設（道路保全事業）において、防災・減災、老朽化対策に資する道路管理の最適化を図る基本方針の策定を目的とします。

なお、現状把握と新技術やシミュレーションを通して、中長期的な維持管理に係るトータルコストの縮減や予算・事業の平準化を図ります。

### (3) 計画の位置付け

2013 年（平成 25 年）11 月に国が策定した「インフラ長寿命化基本計画」の中で、各インフラ管理者は、基本計画に基づき、「インフラ長寿命化計画（行動計画）」及び「個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）」を策定することとされました。

本基本方針は上記の行動計画として策定された浜松市公共施設等総合管理計画を踏まえて、各個別施設計画の基本的な方針を示すものになります。

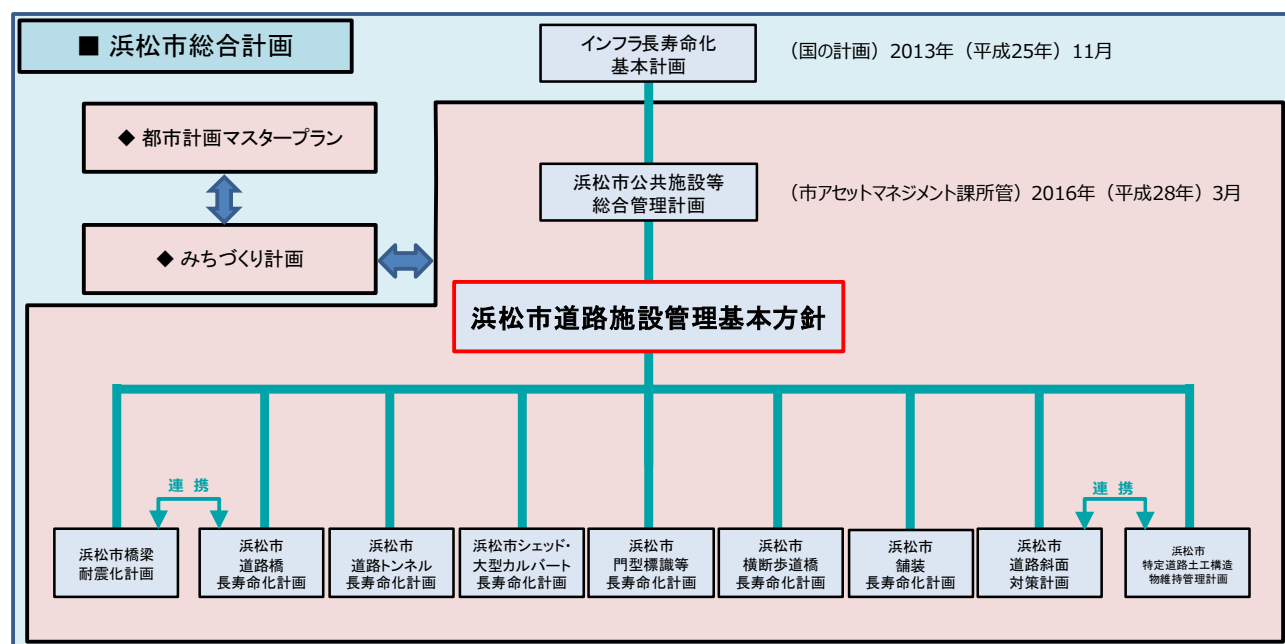


図 1.1 計画の位置づけ

## 2. 基本方針の理念

### (1) 浜松市道路管理の目指すべき姿（方向性）

将来にわたり計画的な道路管理の最適化を図り、もって効率的・効果的な防災・減災対策、老朽化対策を着実に推進することで、市民生活・社会経済活動の基盤となる安全・安心で快適な道路の供用を常に確保することを目標とします。

- 道路延長約 8,500km に及ぶ道路の管理（防災・減災、老朽化対策）を着実に進めます
- 切迫する南海トラフ地震や激甚化・頻発化する自然災害に対して、橋梁耐震や道路斜面对策を推進することで、有事の際も道路の供用を確保します
- 老朽化対策では、メンテナンスサイクルを軸に、定期点検及び点検結果に応じた適切な措置を実施し、さらには法定 5 施設については予防保全に努め、常に健全な状態を確保します
- 外的・内的要因問わず、常に環境の変化に対応し、建設から維持管理・更新に至る一連のサイクルにおいて、新技術を活用するなど、メンテナンス、耐震、防災など、より良い管理を図っていくことで、将来にわたって安全で強靱な道路を確保します

### 3. 現状分析

#### (1) 基礎情報

浜松市は、首都圏と関西圏のほぼ中間に位置し、国土の大動脈である西日本国土軸上にあります。また、愛知県東三河・長野県南信州・静岡県遠州地域からなる「三遠南信地域」に属しています。市内には、JR 東海道新幹線や東名高速道路、新東名高速道路が横断しており、近郊には、富士山静岡空港や中部国際空港が立地するなど、我が国の交通の要衝に位置しています。

2005 年（平成 17 年）には大規模な市町村合併をおこない、現在、市域面積は、全国で 2 番目の広さとなる約 1,558 km<sup>2</sup>を有しています。また、2007 年（平成 19 年）には全国で 16 番目の政令指定都市となりました。

地形的特徴として、浜名湖、遠州灘、天竜川及び山岳地等の多様な自然に恵まれ、全国に類をみない地域の多様性を有しています。地形的には、天竜川中流域の急しゅんな中山間地、扇状地に広がる下流域の平野部、河岸段丘の三方原台地、そして浜名湖から太平洋の沿岸部によって構成されており、市南部には居住可能な平地（平野部や台地等）が広範囲に広がっています。

人口の分布状況として、JR 浜松駅を中心とする既成市街地に多くの人口が分布していますが、1911 年（明治 44 年）の市制開始以来、数々の市町村合併を繰り返してきています。こうした経緯から、合併前の旧市町村中心地周辺でも人口分布が見られ、郊外の市街化調整区域にも広範囲に人口が分散していることが特徴となっています。

- ◆ 市域面積  
約 1,558 km<sup>2</sup>（全国 2 位）
- ◆ 道路総延長  
約 8,500 km（全国 1 位）
- ◆ 国土縮図型都市  
海、川、湖、山を保有し多様な条件に道路施設が存在



図 3.1 浜松市の地形情報

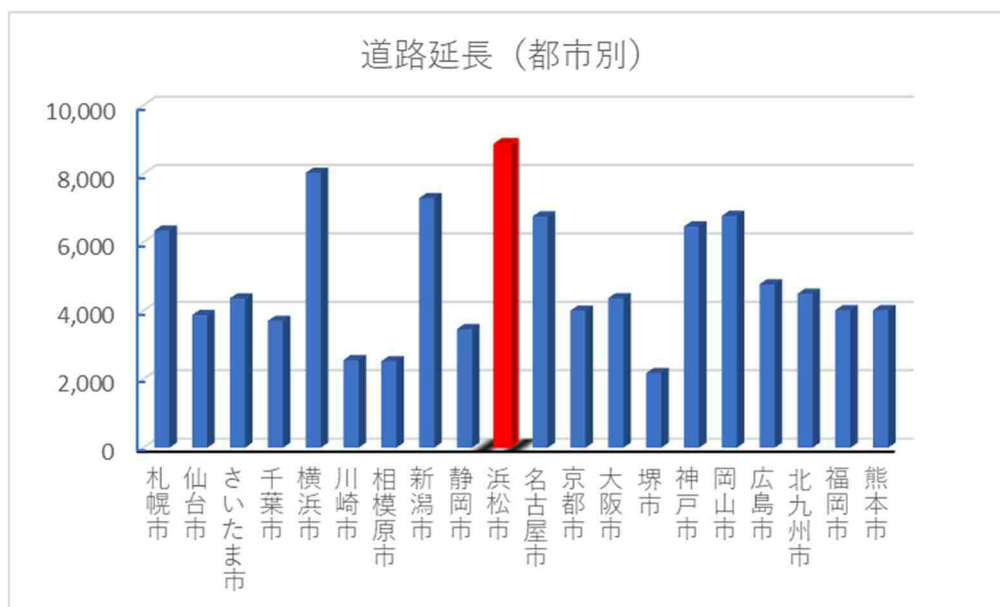


図 3.2 都市別の道路延長

## (2) 施設規模

本市が管理すべき施設は下表のとおり多岐にわたり、その施設数も膨大であります。特に北遠地域では、中山間地域に位置することから、多くの道路斜面对策箇所が存在します。

表 3-1 浜松市における道路施設の数量

| 道路施設         | 数量      |
|--------------|---------|
| 道路橋          | 5,779 橋 |
| トンネル         | 46 箇所   |
| シェッド・大型カルバート | 29 箇所   |
| 横断歩道橋        | 53 橋    |
| 門型標識等        | 14 基    |

| 道路施設      | 数量        |
|-----------|-----------|
| 道路斜面      | 26,300 箇所 |
| 特定道路土工構造物 | 521 箇所    |
| 道路（車道舗装）  | 8,433km   |

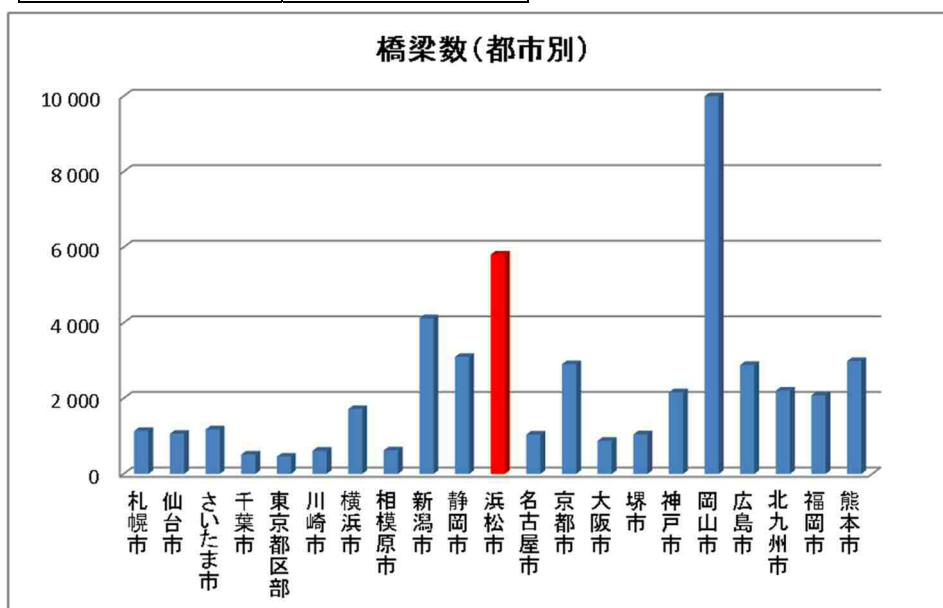


図 3.3 都市別の橋梁数

### (3) 防災・減災対策

#### ① 橋梁耐震

##### 1) 現状

- 切迫する南海トラフ巨大地震
- 国は直轄国道の耐震化を当面 5 年間で対策完了としています  
(2016 年(平成 28 年)11 月分科会)
- 国は地方管理道路についても対策の推進を求めています(同分科会)
- 本市は 2008 年度(平成 20 年度)に第 1 期橋梁耐震化計画を策定して、104 橋の耐震補強を優先して進めてきました(100 橋完了:2024 年(令和 6 年)3 月現在)
- 2022 年(令和 4 年)1 月には第 2 期橋梁耐震化計画を改定して、257 橋の耐震補強を着実に進めます(21 橋完了:2024 年(令和 6 年)3 月現在)
- 2028 年度(令和 10 年度)までに対策完了を目標としています

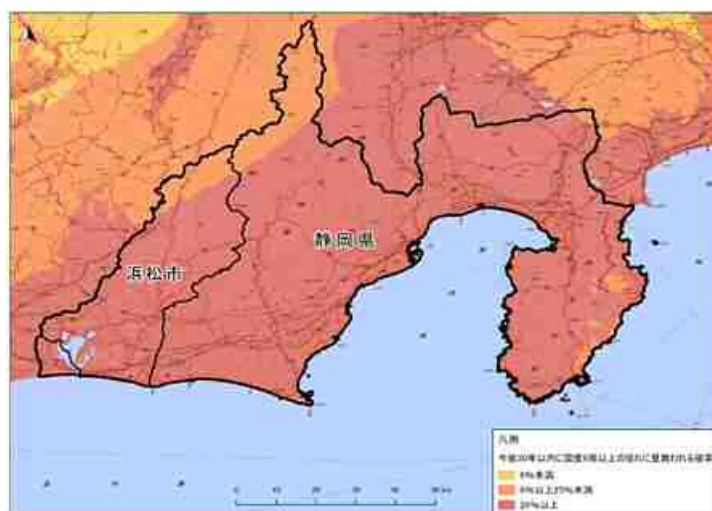


図 3.4 今後 30 年間に震度 6 弱以上の地震の発生確率(2016 年(平成 28 年))

出典: 国立研究開発法人 防災科学技術研究所

##### 2) 課題

- 被災の切迫性から早急な対策が必要となります
- 緊急輸送道路を中心に災害対応拠点までのラストワンマイルを含む防災ネットワークの耐震化が必要となります
- 2028 年度(令和 10 年度)までに 257 橋の耐震化を目標に、約 42 橋/年のヒト・モノ・カネの投資が必要となります
- 耐震化を図らないと被災時における道路の供用を確保できなくなるだけでなく、長期間にわたって本復旧の時間と多額の費用を要します
- 被災時における防災ネットワークの確保ができず、救急救命活動・物資運搬活動等の供給が途絶え、人命にかかわることが想定されます



## ② 道路斜面対策

### 1) 現状

- 浜松市の管理する道路に面する斜面数は、市内全域で約 26,300 箇所と膨大
- 近年の気候変動の影響等に伴う自然災害が激甚化・頻発化しています
- ひとたび災害が発生すると通行止めとなり道路が寸断され、復旧までの間、長距離の迂回などの対応を余儀なくされるなど、大きな社会的影響が生じます
- 国の点検要領に基づき 2012 年度（平成 24 年度）より道路防災点検（初期点検）を天竜区や浜名区（旧北区）における中山間地の緊急輸送道路及び国道について優先的に道路防災点検を実施中
- 道路防災点検（初期点検）実施済み 1,287 箇所の結果より、「要対策」箇所は全体の 20%の 252 箇所

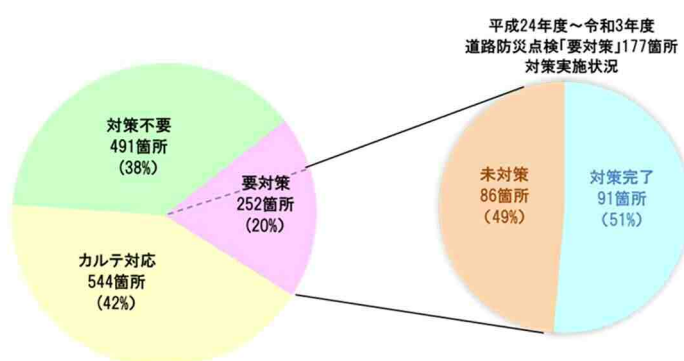


図 3.5 道路防災点検（初期点検）結果・対策状況（2024 年（令和 6 年）3 月現在）

### 2) 課題

- 点検には長期間を要することから、現在、点検対象 229km のうち 128kmの点検完了に留まっており、全てを点検完了するまでには時間を要しており、1 巡目の点検が完了していません
- 今後、道路防災点検の進捗により、要対策箇所がさらに増加することが見込まれます
- 自然災害の頻発化・激甚化していることから、早急に点検を実施し斜面状況を把握すると共に早期に対策を実施する必要があります
- 斜面崩落等による通行止めが発生し、長期にわたり長距離迂回や孤立集落が生まれることが想定されます

## (4) 老朽化対策

### ① 道路橋

#### 1) 現状

- 本市の管理する道路橋は約 5,800 橋と膨大であります（全国第 2 位の管理橋梁数）
- 建設後 50 年を越える道路橋の割合は、現在の約 45%から、10 年後には約 70%、20 年後には約 90%に増加します
- 施設の老朽化が進み、更新（架替）や修繕の費用が集中的に必要となることが予測されます
- 2014 年度（平成 26 年度）から 2018 年度（平成 30 年度）にかけて実施した 1 巡目点検に基づく健全性Ⅲ、Ⅳの橋梁は、2023 年度（令和 5 年度）までにすべて措置が完了しています
- 橋梁の健全性Ⅲの割合は 1 巡目の 8%から 2 巡目点検では 4%と低減していますが、健全性Ⅲの予備軍となる健全性Ⅱの割合は 46%から 54%と増加傾向にあります
- 建設後 50 年を超過した橋梁は建設後 50 年未満の橋梁に比べて健全性が低い状態にあります
- 将来のトータルコスト縮減などを目的に予防保全に着手する段階にあります



図 3.6 道路橋の現状分析

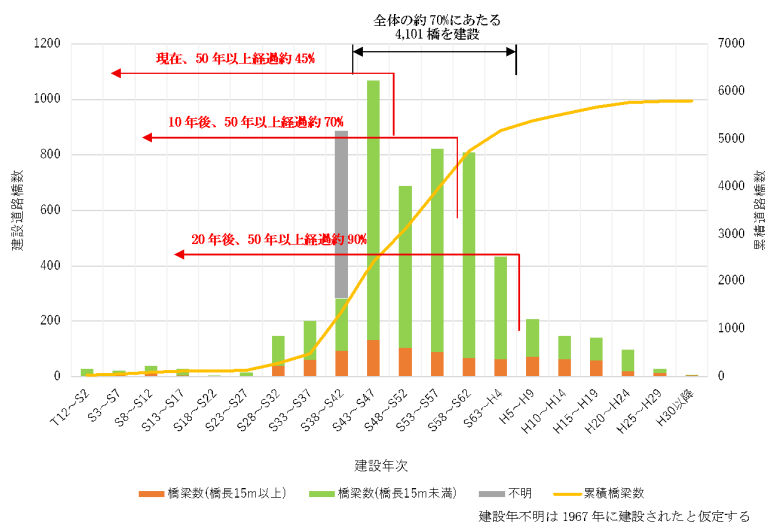


図 3.7 道路橋の建設年次分布

## 2) 課題

- 施設数が多く、老朽化が進み、管理のヒト・モノ・カネの投資が必要になります
- これまでの維持管理を継続した場合、更新や大規模な修繕の時期が集中することが予測され、将来、集中的に機能障害を起こし、至る所で通行できなくなる可能性があります
- 今後は、全体の半数(約 3,000 橋)に及ぶ予備軍(健全性Ⅱ)をどのように効果的に予防保全していくかが課題となります
- 損傷が軽微な段階で予防的な修繕を実施することで機能の保持・回復を図る予防保全型維持管理へ本格転換していくことが重要となります

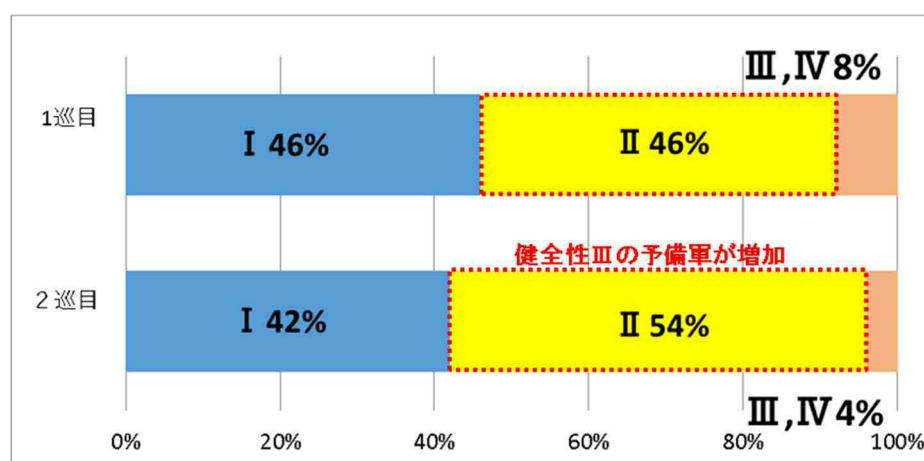


図 3.8 道路橋の健全性診断

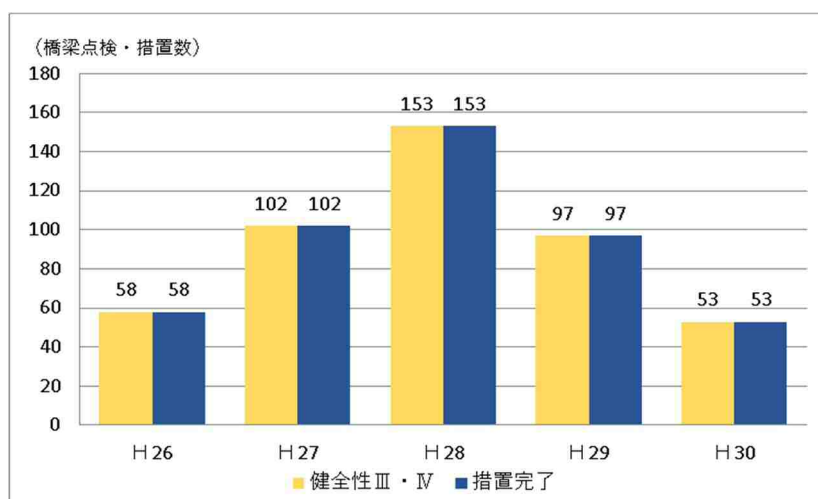


図 3.9 道路橋の1巡目点検の措置状況

## ② 舗装

### 1) 現状

- 本市の道路延長は約 8,500 kmと膨大であります。（全国第 1 位の管理延長）
- 「舗装点検要領（国土交通省 道路局 平成 28 年 10 月）」に基づき、市内の道路を分類 B～D に区分しております
- 2019 年度（令和元年度）から 2021 年度（令和 3 年度）にかけて約 2,150 kmの 1 巡目定期点検を実施した結果、約 10%にあたる 207 km区間において修繕段階に当たる健全性Ⅲを確認しています
- 2020 年度（令和 2 年度）から点検結果に基づく舗装修繕工事を実施しています

表 3-2 舗装健全性の分布（分類 B、分類 C）

| 健全性区分 |                      | 分類B            | 分類C              | 合計               |
|-------|----------------------|----------------|------------------|------------------|
| I     | 健全<br>（損傷レベル小）       | 210 km<br>38%  | 1,073 km<br>67%  | 1,283 km<br>60%  |
| II    | 表層機能保持段階<br>（損傷レベル中） | 269 km<br>49%  | 387 km<br>24%    | 656 km<br>30%    |
| III   | 修繕段階<br>（損傷レベル大）     | 69 km<br>13%   | 138 km<br>9%     | 207 km<br>10%    |
| 合計    |                      | 548 km<br>100% | 1,598 km<br>100% | 2,146 km<br>100% |

### 2) 課題

- 舗装の健全性は、道路特性に応じた走行性、快適性の向上に資することを目的とされ、2023 年度末（令和 5 年度末）の修繕進捗率は 34%に留まっています
- 1 巡目点検完了時点での健全性Ⅲの割合は約 10%ですが、計画的な修繕を実施しない場合、20 年後には約 80%まで増加することが予測されます（静岡県劣化予測式により試算）
- 分類 B が約 550km、分類 C が約 1,600km といずれも膨大であることから、管理基準や管理方法の見直しが必要となります
- 多額の修繕費を投資しなければ、道路利用者の安全・安心・快適性を維持し続けることが困難なため、効率的、効果的な舗装の維持管理を適時適切に行うことが重要となります



図 3.10 劣化予測による舗装健全性の推移

## (5) 全施設における現状整理

### ① 課題整理

以下に浜松市の現状の課題をまとめます。

- ① 膨大な施設規模
- ② 激甚化・頻発化する大規模災害
- ③ 施設の老朽化
- ④ 厳しい財政状況
- ⑤ 異なる施設状態

近い将来、南海トラフ巨大地震が予想されるため命の道をつなげておく必要があります。老朽化が進み適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥る恐れがあります。そのためには今から計画的に優先順位を付け、最適な投資をしていくことが必要です。

### ② 検討事項

- 今後は、中長期にわたりそれぞれの個別施設に対して、どう適当な配分をしていくことがトータル視点で最適かコントロールすることが必要です
- 次頁以降で道路管理（防災・減災、老朽化対策）の基本方針として、個別施設の優先度の設定、事業間優先度の設定を行い、中長期にわたる最適な管理シナリオを策定します

## 4. 基本方針の検討

### (1) 個別施設の優先度の設定

個別施設の優先度の設定にあたり、リスクベースメンテナンスの考え方の見直しを図りました。

リスクベースメンテナンスの影響度（横軸）には、浜松市が 2022 年（令和 4 年）1 月に策定した防災・減災、老朽化対策を軸にした優先度の指標である「浜松市重点管理路線」を共通して採用し、損傷の発生確率（縦軸）には、過年度までの点検結果等を分析して、損傷の発生との関連性の高いものを採用することとしました。

影響度（横軸）に浜松市重点管理路線を共通指標として用いることで、重点管理路線の防災・減災、老朽化対策の効果発現に伴う強靱な道路ネットワークの形成を可能にします。

表 4.1 各施設の影響度と施設特性

| 各道路施設            | リスクベースメンテナンス |          |
|------------------|--------------|----------|
|                  | 影響度          | 施設特性     |
| 道路橋              | 浜松市重点管理路線    | 建設年次     |
| 道路トンネル           |              |          |
| シェッド・大型カルバート     |              |          |
| 門型標識等            |              |          |
| 横断歩道橋            |              |          |
| 舗装               |              | 大型車交通量区分 |
| 道路斜面对策・特定道路土工構造物 |              | 災害発生確率   |
| 橋梁耐震             |              | —        |

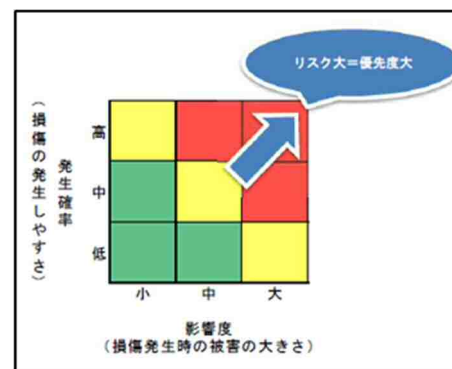


図 4.1 リスクベースメンテナンスの概念図

#### ■影響度：路線の重要度【浜松市重点管理路線】

浜松市が管理する道路に対して、防災・減災、老朽化対策の優先度の指標として、路線の区分・区間を設定したもの。

- A-1 ランク  
第一次緊急輸送道路、重要物流道路、災害対応拠点から第一次緊急輸送道路と重要物流道路に連絡するアクセス路
- A-2 ランク  
第二次緊急輸送道路、第三次緊急輸送道路、緊急輸送路から隣接市に接続する連絡路
- B-1 ランク  
重点管理路線の A ランク路線から、県や市が指定する災害対応拠点までのアクセス路
- B-2 ランク  
市内の主要な移動を確保するため、交通量 5,000 台／日以上路線
- C ランク  
重点管理路線の A・B に含まれない全ての国道、県道
- その他  
上記以外の路線

## (2) 事業間の優先度の設定

### ① 事業カテゴリーの区分

事業間の優先度の設定にあたり、事業カテゴリーを下表のとおり整理しました。

表 4.2 事業カテゴリー

| 防災・減災対策           |                                                                         |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| ・ 橋梁耐震            | 橋梁の橋脚補強、支承部の補強、落橋防止システムの設置により耐震化を図る                                     |
| ・ 道路斜面对策（要対策）     | 道路沿いの斜面において崩落する可能性が高い箇所を早期に対策                                           |
| 老朽化対策             |                                                                         |
| ・ 法定 5 施設（健全性Ⅲ）   | 橋梁、トンネル、シェッド・大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等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           |
| ・ 法定 5 施設（健全性Ⅱ）   | 橋梁、トンネル、シェッド・大型カルバート、横断歩道橋、門型標識等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 |
| ・ 法定 5 施設以外（健全性Ⅲ） | 管理目標に照らし、それらを超過している又は早期の超過が見込まれる状態                                      |
| ・ 法定 5 施設以外（健全性Ⅱ） | 管理目標に照らし、劣化の程度が中程度である状態                                                 |

### ② 事業間の優先度の設定（その 1）

大規模災害時に道路施設の受ける被害は極めて大きく致命的な損傷が生じた場合、道路の途絶による社会的影響のリスクは大きい。その中で、有事の際の命を繋ぐ道（防災ネットワーク）の確保は、人命の保護につながる重要な責務であるため、防災・減災対策である「橋梁耐震事業」及び「道路斜面对策事業」は優先度の高い事業であります。

また、省令で定める法定施設は、異常が生じた場合に、道路の途絶や第三者被害につながる重要な施設であり、人命・財産保護の観点からも、常に良好な状態に保つ必要があるため、老朽化対策のうち、「法定 5 施設（健全性Ⅲ）」は優先度の高い事業であります。

表 4.3 事業間の優先度

| 【高】：緊急時における道路機能の確保<br>法定 5 施設の事後保全<br>【中】：法定 5 施設の予防保全<br>【低】：平常時における快適性<br>（市民サービス） | 防災・減災対策                 | 老朽化対策                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|
|                                                                                      | ・ 橋梁耐震<br>・ 道路斜面对策（要対策） | ・ 法定 5 施設（健全性Ⅲ）                      |
|                                                                                      |                         | ・ 法定 5 施設（健全性Ⅱ）<br>・ 法定 5 施設以外（健全性Ⅲ） |
| 優先度 1                                                                                |                         |                                      |
| 優先度 2                                                                                |                         |                                      |
| 優先度 3                                                                                |                         | ・ 法定 5 施設以外（健全性Ⅱ）                    |

「防災・減災対策」と「法定5施設の老朽化対策（健全性Ⅲ）」は最優先

### ③ 事業間の優先度の設定（その 2）

前項において事業間の優先度の設定について大別したが、優先度 2 の法定 5 施設（健全性Ⅱ）と法定 5 施設以外（健全性Ⅲ）について、次の通りとします。

市民の安全・安心、快適性を確保していくことは、道路管理者として市民から負託された使命であります。

法定 5 施設の健全性を高い水準で維持（安全・安心）していくことは、損傷が重度になってからのリスクを踏まえると、予め措置（予防保全）していくことが重要であります。

一方で、市民サービスを高い水準（快適性）で確保していくことは、市民ニーズに応えるためにも重要であります。

法定 5 施設の予防保全事業（安全・安心）と法定 5 施設以外の修繕事業（快適性）は、いずれも必要不可欠な事業であるが、前項で示す通り、省令で定める法定 5 施設の健全性を保つこと（安全・安心）は、道路の途絶や第三者被害につながることから、人命・財産保護の観点からも、相対的に快適性より優先されます。

- 法定 5 施設の段階的な予防保全への本格転換の状況を見据えた上で、道路特性に合わせた法定 5 施設以外の管理水準の見直しを行い、最適な管理シナリオを検討します。



## 5. 基本方針

### (1) 浜松市重点管理路線の位置づけ

浜松市重点管理路線の優先度に応じて、計画的な管理（防災・減災、老朽化対策）を実施していきます。

### (2) 事業間の優先度について

浜松市では、防災・減災対策を優先的に実施していきます。また、老朽化対策としては、法定5施設について、早期措置段階は優先的に実施し、加えて予防保全措置段階を着実に推進していきます。法定5施設以外については、道路特性に合わせた管理水準を設定し、一定のサービス水準を確保しながら、適切に管理していきます。

### (3) 最適な中長期のシナリオ

#### ① 道路施設の最適なシナリオ

道路は、市民生活・社会経済活動には欠かせない重要な役割を担っています。

##### 【防災・減災対策】

特に災害時には、救急救命、救援物資の運搬などを支える、市民の命とくらしを守る生命線として極めて重要な役割を担っています。迫りくる南海トラフ巨大地震等に備え、まさに防災・減災対策が喫緊の課題であり、被災する道路から救援する強靱道路として信頼性の高い道路を目指します。

そこで、道路の供用を常に確保するため、防災・減災対策を優先的に推進していきます。

##### 【老朽化対策】

急速に進展する老朽化に対しては、道路の途絶や第三者被害などのリスクを未然に防ぐため、法定5施設について、予防保全措置段階に本格転換し、常に良好な状態を維持するだけでなく、トータルコストの縮減を図り、誰もが安全に安心して利用できる道路を目指します。

法定5施設以外（舗装）については、市民からのニーズが高く、高いサービス水準を求められています。そのため、路線の優先度に応じて、適切な管理水準を確保し、計画的に修繕を実施していきます。一方、路線によっては、日常的な点検を確実に実施しながら経過観察を行い、必要に応じて、修繕・補修を実施するなど、管理区分に応じて確保すべき管理水準で、広く市民の快適性を満足する道路を目指します。

将来に向けて、中長期的な視点から、道路管理の最適なシナリオを描くことで、持続可能な管理を実現するだけでなく、常に安全・安心、快適な道路を提供するとともに、良好な道路を次世代へ継承していくことを目指します。

## ② 中長期事業計画

### 【防災・減災対策】

#### ■道路斜面对策

- 2028年度（令和10年度）までに「現時点で確認されている要対策箇所」対策完了
- 2038年度（令和20年度）までに「今後の点検により推定される要対策箇所」対策完了

#### ■橋梁耐震

- 2028年度（令和10年度）までに「第2期橋梁耐震化計画」対策完了

### 【老朽化対策】

#### ■法定5施設

- 約20年間、集中的に修繕費用に投資することにより、リスクベースメンテナンスの考えに基づき3つに区分した管理区分のうち、レベルA、Bについて予防保全型の維持管理へ移行します。

#### ■法定5施設以外（舗装）

- 分類Bの全てと細分化した分類Cのうち、分類C-1、C-2について計画的な舗装修繕を実施します。（分類C-3、C-2及び分類Dは、日常点検等により経過観測を行い必要に応じて修繕・補修を実施します。）

## （4）新技術・新工法の導入について

浜松市では、道路施設管理において、高品質でより安全な管理を踏まえて、コスト縮減や効率化等に資する新技術・新工法を積極的に導入していきます。また、それに向けた様々な取り組みや体制強化等に、適時適切に努めていきます。

## （5）集約化・撤去について

浜松市では、老朽化対策の一つとして、地域の実情や利用状況等に応じて、集約・撤去を選択肢に、中長期的な視点から総合的に検討していくこととします。

## 6. その他

道路施設の維持管理が将来にわたり適切に行われるよう、道路施設マネジメント全体として事業進捗、定期点検結果に基づく基本方針の検証・評価、見直しから成るフォローアップを適切な時期に実施し、PDCA サイクルのスパイラルアップによるマネジメントの最適化に取り組めます。

また、浜松市道路施設管理基本方針は社会情勢や国の支援状況等を考慮し、必要に応じて、見直しを検討します。

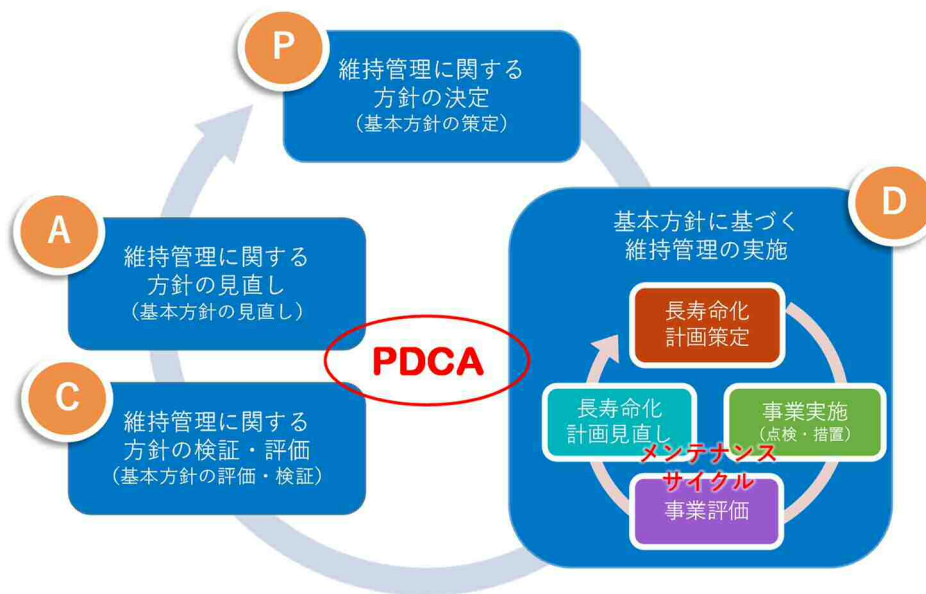


図 6.1 PDCA サイクルによる見直し

### ・計画策定窓口

浜松市土木部道路保全課 長寿命化推進グループ  
〒430-8652 静岡県浜松市中央区元城町 103-2  
TEL:053-457-2647 FAX:050-3737-0045