





図-2 損傷判定自治体別割合

### 3.2 損傷判定の分析

対象橋梁の健全度は、I判定が 588 橋、II判定 526 橋、III判定 78 橋、IV判定が 2 橋となった。地域別の損傷割合で示すと図-2 のようになる。全体のIとIIの判定区分から、ほぼ同数になると予想されたが地域ごとに割合がかなり違うことが判明した。

新潟市の B 区、D 区、山口県 E 市は判定Iが 10%程度で、判定IIが 80%であり、A 区、C 区はその逆の値であった。福島県 F 市、新潟県 G 市、K 市、京都府 H 市、I 県は判定Iも判定IIも 50%程度だった。京都府 J 町は判定Iが 0 であった。判定IIIは新潟市 C 区、D 区、福島県 F 市、京都府 H 市、新潟県 K 市が極端に低かったが全体として 10%前後であった。

点検調書の写真と判定を見比べて判定を再度行ったところ、新潟市 B 区、D 区などは判定Iが増えるなど、判定区分に若干の変更があった。

### 3.3 実地調査の結果

実地調査の対象としたのは調査可能な範囲にある橋梁 746 橋の中から、判定III以上の橋梁 4 橋、判定に違いがありそうな橋梁 8 橋の計 12 橋である。点検調書の写真と実地調査の写真を写真-1~6 に示す。

写真-1 は判定IIIが過度な判定の橋梁であり、写真-2 はその橋梁の実地調査の写真である。判定IIIになるほど大きなひび割れでなく、端の方に損傷があるため判定II相当と考えられる。

写真-3 は判定IIが過小な判定と考えられる橋梁で損傷が少ないため、判定IIIが適切だと思われる。

写真-5 は判定IIが過小な評価と考えた橋梁であり



写真-1 点検調書判定III



写真-2 実地調査時



写真-3 点検調書判定II



写真-4 実地調査時



写真-5 点検調書判定II



写真-6 実地調査時

写真-6 は実地調査の写真である。実際に見てみると点検調書で損傷があると思われていた所が護岸であり判定に影響が少ない部分であることが判明した。よって、判定はIIのままで問題なかったものの撮影する箇所を変更したほうが良かったと考えられる。

## 4. まとめ

本研究の調査では、橋梁概略点検システムの実地運用結果の検証を行い、自治体ごとに差が生まれることが分かった。この調査結果から、システムの改良だけでなく、タブレット点検の講習会において地域ごとの特徴を教えていくことを検討したい。ただし、研修の実施が難しい地域もあることも考え、点検システムに健全度の判定の目安を表示させるなどの対応も考えられる。

### 参考文献

- 1) 国土交通省：老朽化の現状・老朽化対策の課題  
<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/torikumi.pdf>
- 2) 新潟市 土木総務課：令和 3 年度新潟市橋梁アセットマネジメント検討委員会資料  
<https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/road/doroizikanri/doroijikanri/kyoryoijikanri/kyouryouasetto/R3iinkai.files/R3iinkaisiryou.pdf>