

# 江戸川区橋梁等長寿命化修繕計画

( 更新案 )



令和8年●月更新

江戸川区

## 1. 長寿命化修繕計画の目的

### 1) 背景

現在、本区では 53 の橋梁（道路橋、歩道橋、溝橋（ボックスカルバート））及び 2 箇所の大型カルバートを管理している。そのうち、建設後 50 年以上を経過した老朽化橋梁の管理数に占める割合は 26%（14 橋）であり、20 年後には 64%（34 橋）まで増加する（図-1 参照）。

このように今後急速に老朽化が進む管理橋梁等に対して、事後保全型の維持管理ではコストが膨大となり、適切な維持管理を続けることが困難となる。

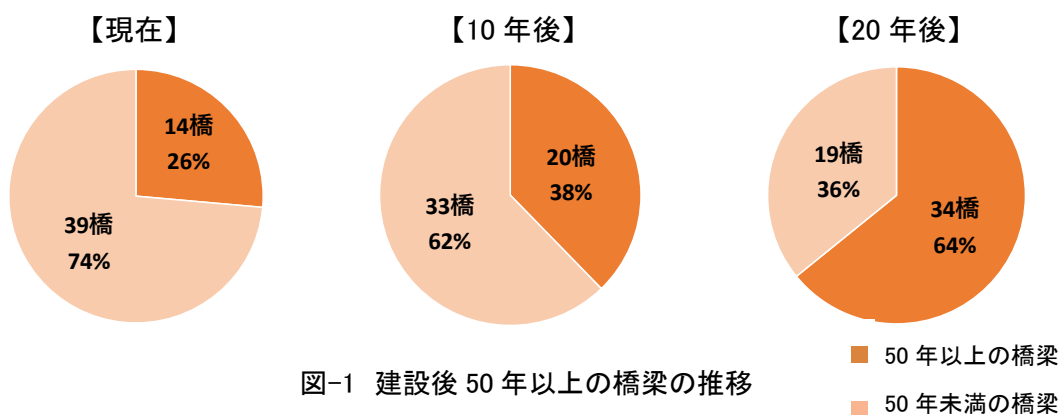


図-1 建設後 50 年以上の橋梁の推移

### 2) 計画更新の目的

本区が管理する橋梁等の急速な老朽化に対応するために、平成 23 年 5 月に「江戸川区橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、従来の事後保全型の修繕及び架替えから、長寿命化修繕計画に基づき予防保全型の修繕及び架替えへと円滑な政策転換を図ってきた。そして、前回の定期点検（令和 2 年度）から 5 年が経過したことから、令和 7 年度に改めて専門技術者による詳細な定期点検を実施した結果を踏まえ、長寿命化修繕計画を見直す必要が生じたため、計画の更新を行う。

今後も橋梁等の長寿命化並びに修繕・架替えに係る費用の縮減を図りつつ、地域の道路網の安全性・信頼性を確保することを目的とする。

## 2. 長寿命化修繕計画の対象橋梁等

長寿命化修繕計画は、本区が管理する 55 の橋梁等のうち、表-1 に示す 45 の橋梁等に対しては予防保全型の管理を行う。これらの橋梁等は路線種別や交差物件等により分類し、橋梁等重要度※<sup>1</sup>に応じた修繕計画を策定する。

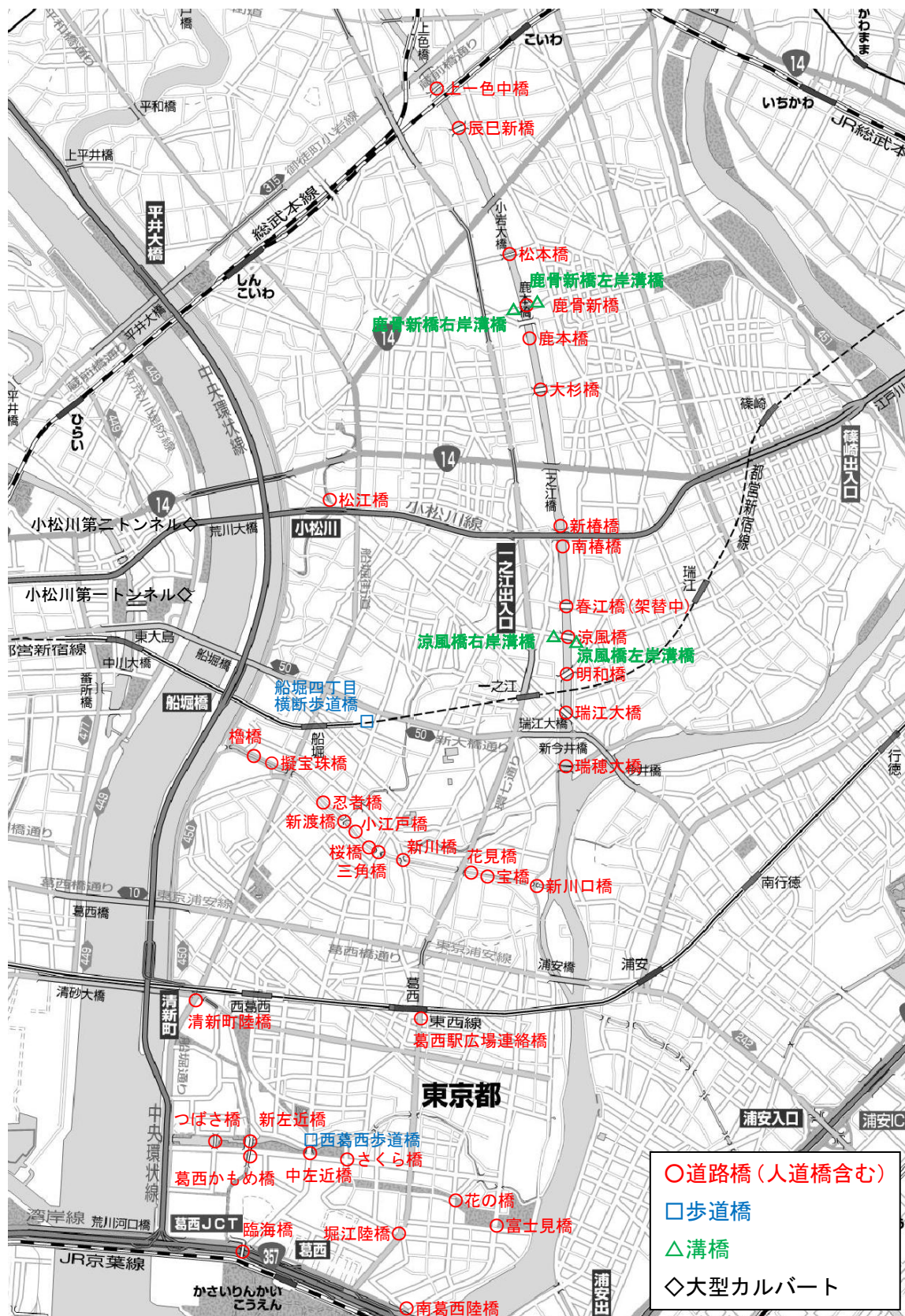
表-1 予防保全型として管理する橋梁等

	道路橋	歩道橋	溝橋	合計
予防保全型管理橋梁数	37 橋	2 橋	4 橋	43 橋

大型カルバート	2 箇所
---------	------

※1 p.10 参照





### 3. 健全性の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針

#### 1) 健全性の把握の基本的な方針

健全性(I～IV)は、本区が作成した点検マニュアルに基づき1年に1回実施する年次点検と、道路橋定期点検要領、横断歩道橋定期点検要領、シェッド・大型カルバート等定期点検要領等に基づき5年に1回実施する専門技術者による定期点検の二つの点検により把握する。

#### 2) 日常的な維持管理に関する基本的な方針

橋梁等損傷の早期発見を目的とした点検マニュアルを活用し、清掃や土砂詰まりの除去、伸縮装置の漏水対策等、対応が比較的容易なものは、日常の維持作業及び維持工事により措置する。

### 4. 対象橋梁等の長寿命化及び修繕・架替えに係る費用の縮減に関する基本的な方針

健全性の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針とともに、予防保全型の管理を徹底することにより、修繕及び架替えに関わる事業費の増大を回避し、ライフサイクルコスト(LCC)の縮減と管理コストの平準化を図る。

### 5. 新技術等の活用方針

維持管理の効率化、管理コストの縮減を図るため、点検や修繕における新技術等を積極的に活用する。導入にあたっては、従来工法に新工法や新材料等を加えた比較検討を行い、有用性を確認する。

今後は、令和12年度までに長寿命化修繕工事の計画がある10橋のうち3橋について新技術を活用し、約5.6億円のライフサイクルコスト縮減を目指す。

### 6. 橋梁の集約化・撤去に関する検討方針

本区が管理する橋梁は、市街地や住宅地に架設されており、交通量も比較的多く、区民生活に欠かせない施設となっている。このため、集約化・撤去は、区民生活に大きな影響を及ぼすことから、本計画では予定しない方針とする。

今後、橋梁の利用状況が変化した場合などは、集約化・撤去によるライフサイクルコストの縮減を検討していく。

## 7. 長寿命化修繕計画の基本方針（表-2 参照）

### 1) 点検計画

定期点検は、5年間隔で実施することを基本とする。平成 22 年度から 4 回（H22、H27、R2、R7）実施しており、次回は令和 12 年度に実施する。

### 2) 修繕計画

定期点検の結果による健全性の診断区分及び耐荷性能の技術的評価、そして利用形態や架橋状況により定めた橋梁等重要度<sup>\*1</sup>に基づき、適切な時期に計画的に修繕を行う。ただし、年次点検の結果により、損傷の判定が大きいと判断した場合は、随時修繕を図っていく。

### 3) 架替え計画・時期

鹿本橋(鹿本橋歩道橋)、春江橋、瑞江大橋は、「新中川橋梁整備基本計画（昭和 63 年策定）」において架替えると整理されており、現在以下に示す通り架替事業が実施されている。

#### ・ 鹿本橋、(旧) 鹿本橋歩道橋

鹿本橋は、令和 6 年度に人道橋化した。また、劣化が進んでいた鹿本橋歩道橋は、令和 7 年度に撤去を実施した。

#### ・ 春江橋

春江橋は、現在架替工事を実施しており、令和 11 年度に完了予定である。

#### ・ 瑞江大橋

瑞江大橋は、春江橋の架替工事が完了するのに合わせ、令和 11 年度より架替工事に着手予定である。

### 4) 修繕・架替えに係る全体概算事業費

令和 8 年度から令和 17 年度までに計画している橋梁の修繕・架替えに係る全体概算事業費は、約 73 億円である。

表-2 橋梁および大型カルバートの概ねの修繕時期又は架替え時期及び次回点検時期

橋 梁 名	橋長 (m)	架設年	供用 年数	判定区分	対策内容・時期										
					R7年度 2025	R8年度 2026	R9年度 2027	R10年度 2028	R11年度 2029	R12年度 2030	R13年度 2031	R14年度 2032	R15年度 2033	R16年度 2034	R17年度 2035
■ 橋 梁					【定期点検】										
上一色中橋	117.5	2014	12	I									塗装	塗装	
辰巳新橋	120.3	1994	32	II			塗装 吊り材補修※	塗装							
松本橋	115.0	2022	4	I											
鹿骨新橋	119.3	1995	31	II							塗装				
鹿本橋	118.4	1955	71	II											
大杉橋	119.0	1994	32	II						塗装					
新椿橋	119.5	1997	29	II						塗装					
南椿橋	119.3	1981	45	II							塗装				
春江橋	—	—	—	—	架替え										
涼風橋	121.3	2006	20	I									防水・舗装	塗装	
明和橋	136.6	1992	34	II	塗装	塗装									
瑞江大橋	158.5	1959	67	III				春江橋の後、架替え							
瑞穂大橋	163.3	2011	15	II		伸縮装置※						塗装 防水・舗装	塗装		
新渡橋	28.9	2000	26	II							防水・舗装				
三角橋	78.5	2000	26	II					防水・舗装						
新川橋	38.0	2011	15	I								防水・舗装		塗装	
新川口橋	25.7	1970	56	III											
つばさ橋	84.0	1991	35	II											
新左近橋	100.0	1975	51	II											
中左近橋	45.2	1980	46	II							防水・舗装				
松江橋	15.9	1931	95	II							塗装				
櫓橋	23.5	2009	17	II											
擬宝珠橋	23.9	2009	17	II											
忍者橋	20.6	2009	17	I											
小江戸橋	19.2	2007	19	II											
花見橋	19.4	2012	14	II							防水・舗装				
桜橋	17.8	2013	13	II							防水・舗装				
宝橋	20.0	2014	12	I											
花の橋	18.0	1991	35	I									防水・舗装		
富士見橋	51.0	1991	35	II							防水・舗装				
さくら橋	151.9	1988	38	II				塗装※		防水・舗装					
葛西かもめ橋	260.0	1988	38	II											
臨海橋	515.1	1983	43	II		塗装 伸縮装置※									
葛西駅広場連絡橋	104.0	1984	42	II											
清新町陸橋	141.5	1991	35	I									塗装		
堀江陸橋	211.2	1987	39	I											
南葛西陸橋	95.5	1991	35	I							塗装				
船堀四丁目横断歩道橋	29.5	1983	43	III			塗装 床版補修※								
西葛西歩道橋	38.5	1980	46	II					塗装 床版補修※						
鹿骨新橋(右岸溝橋)	16.0	1995	31	II											
鹿骨新橋(左岸溝橋)	16.0	1995	31	II											
涼風橋(右岸溝橋)	16.0	2005	21	I											
涼風橋(左岸溝橋)	16.0	2005	21	I											
■ 大型カルバート					【定期点検】										
小松川第一トンネル	110.0	1996	30	II											
小松川第二トンネル	218.0	2009	17	II											

※今回点検の結果より

・新川口橋の工事時期については、都市計画道路補助第289号線整備の進捗状況により調整する。

## 8. 長寿命化修繕計画による効果

予防保全を基本とした長寿命化修繕計画（橋梁 43 橋、大型カルバート 2 箇所）の実施により、事後保全型管理と比較して、50 年間で約 446 億円 [8.9 億円/年] のコスト縮減が見込める。

表-3 予防保全型と事後保全型の維持管理費・架替え費の比較

	予防保全型		事後保全型 架替え費
	維持管理費	架替え費	
橋梁、大型カルバート	9,451 百万円	4,885 百万円	58,903 百万円
合計	14,336 百万円		

予防保全型架替え費：長寿命化修繕計画に基づき架替え対象橋梁を計画的に架替えた場合の事業費

事後保全型架替え費：今後 50 年間で対象施設全てを架替えた場合の事業費

$$589 \text{ 億円} - 143 \text{ 億円} = 446 \text{ 億円} [8.9 \text{ 億円/年}]$$

（維持管理費及び架替え費は現在の単価及び工事実績に基づき算出）

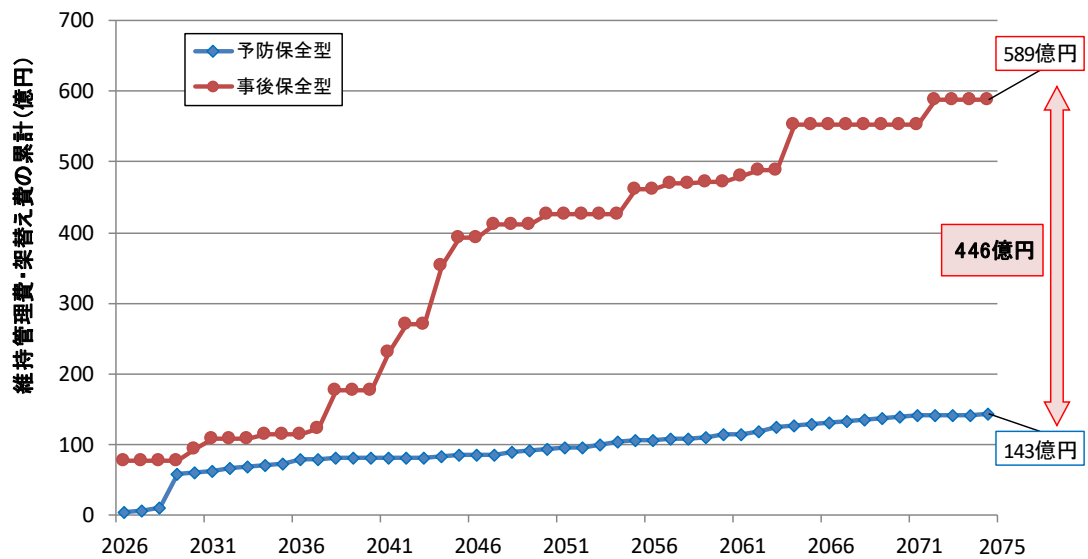


図-3 今後 50 年間の維持管理費・架替え費の推移

9. 計画策定担当部署及び意見聴取した学識経験者等の専門知識を有する者

1) 計画策定担当部署

江戸川区土木部保全課設計係 Tel 03-5662-8439

2) 意見を聴取した学識経験者等の専門知識を有する者

芝浦工業大学 工学部 土木工学課程

教授 勝 木 太



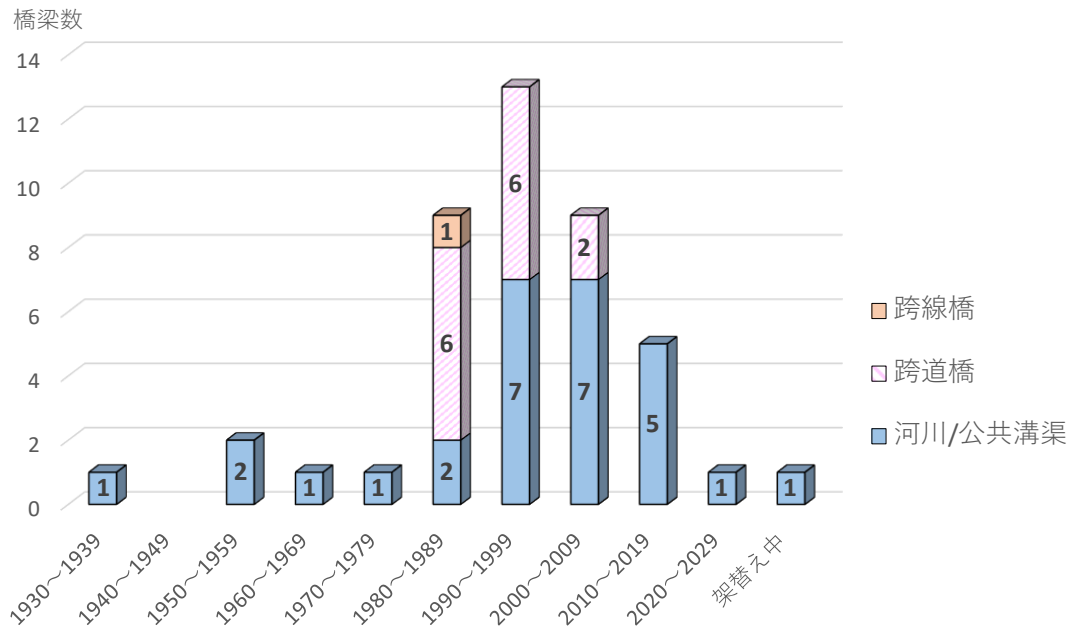
江戸川区は、「ともに生きるまち」を目指して  
SDGsに取り組んでいます



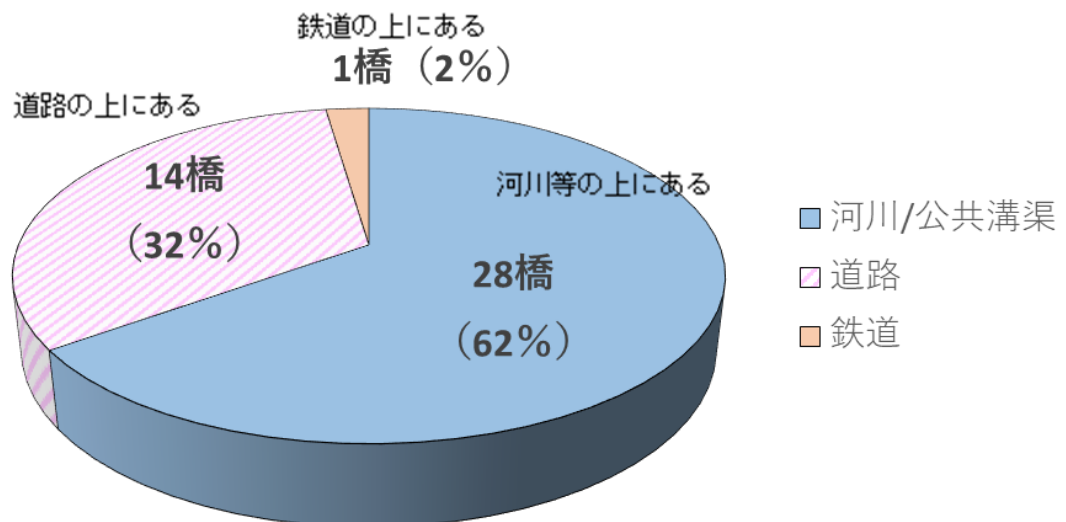
## 参考資料

予防保全型として管理する橋梁（43 橋）に関する基本的な情報について

### （１）架設年次内訳



### （２）交差物内訳



(3) 令和7年度 橋梁等定期点検結果

1) 点検結果一覧表 (予防保全型として管理する橋梁等)

(橋梁)

橋梁名	上部工形式	供用 開始年	供用 年数	橋長 (m)	健全性の 診断	橋梁等 重要度 ※1	技術的な評価			
							活荷重	地震	豪雨・ 出水	その他
上一色中橋	3径間連続鋼鈑桁橋	2014	12	117.5	I	③	A	A	A	A
辰巳新橋	ニールセンローゼ桁橋(箱桁)	1994	32	120.3	II	②	B	B	A	A
松本橋	3径間連続鈑桁橋	2022	4	115.0	I	③	A	A	A	A
鹿骨新橋	3径間連続鋼箱桁橋	1995	31	119.3	II	①	B	A	A	A
鹿本橋	5径間鈑桁橋(ゲルバー)	1955	71	118.4	II	③	A	B	A	A
大杉橋	2径間連続鋼斜張橋(箱桁)	1994	32	119.0	II	①	A	B	A	A
新椿橋	3径間連続鈑桁橋	1997	29	119.5	II	①	B	B	A	A
南椿橋	3径間連続鈑桁橋	1981	45	119.3	II	①	A	B	A	A
春江橋	(架替中)	—	—	—		③				
涼風橋	PC3径間連続ラーメン箱桁橋(波形鋼板ウェブ)	2006	20	121.3	I	①	A	B	A	A
明和橋	ブレースドリブアーチ桁橋(鈑桁)単純鈑桁橋(両側径間)	1992	34	136.6	II	②	B	B	A	A
瑞江大橋	5径間連続鈑桁橋	1959	67	158.5	III	①	B	C	A	A
瑞穂大橋	3径間連続鋼箱桁橋	2011	15	163.3	II	②	B	A	A	A
新渡橋	単純プレハム桁橋	2000	26	28.9	II	②	B	B	A	A
三角橋	鋼上路式アーチ桁橋、RC中空床版橋	2000	26	78.5	II	①	B	A	A	A
新川橋	単純鋼鈑桁橋	2011	15	38.0	I	②	B	A	A	A
新川口橋	単純合成鈑桁橋	1970	56	25.7	III	②	C	A	NA	A
つばさ橋	ニールセンローゼ桁橋	1991	35	84.0	II	③	A	B	A	A
新左近橋	3径間鈑桁橋	1975	51	100.0	II	③	A	B	A	A
中左近橋	単純合成鋼箱桁橋	1980	46	45.2	II	①	B	B	A	A
松江橋	単純鋼鈑桁橋	1931	95	15.9	II	②	B	B	A	A
櫓橋	3径間木橋	2009	17	23.5	II	③	B	A	A	A
擬宝珠橋	単純SWスラブ桁橋	2009	17	23.9	II	③	B	A	A	A
忍者橋	単純木・PC床版合成桁橋	2009	17	20.6	I	③	A	A	A	A
小江戸橋	鋼単純桁橋	2007	19	19.2	II	③	A	A	A	A
花見橋	単純プレテンション方式中空床版橋	2012	14	19.4	II	③	A	B	A	A
桜橋	単純プレテンション方式中空床版橋	2013	13	17.8	II	③	A	B	A	A
宝橋	インテグラルアバット形式H鋼桁橋	2014	12	20.0	I	③	A	A	A	A
花の橋	単純ポストテンション方式中空床版橋	1991	35	18.0	I	③	A	A	NA	A
富士見橋	2径間連続PC中空床版橋	1991	35	51.0	II	②	A	B	NA	A
さくら橋	2径間連続鋼箱桁橋2径間連続鈑桁橋	1988	38	151.9	II	②	A	B	NA	A
葛西かもめ橋	5径間連続鋼箱桁橋	1988	38	260.0	II	②	A	B	A	A
臨海橋	連続鋼箱桁橋、単純鋼箱桁橋連続鈑桁橋	1983	43	515.1	II	②	B	B	NA	A
葛西駅広場連絡橋	鋼単弦ローゼ桁橋(箱桁)2径間連続鋼ラーメン桁橋(両側径間)	1984	42	104.0	II	②	A	B	NA	A
清新町陸橋	3径間連続鋼箱桁橋	1991	35	141.5	I	②	A	A	NA	A
堀江陸橋	3径間連続鋼箱桁橋、単純鋼箱桁橋単純鈑桁橋	1987	39	211.2	I	②	A	A	NA	A
南葛西陸橋	2径間連続鋼箱桁橋	1991	35	95.5	I	②	A	B	NA	A

※春江橋は、架替工事中のため実施していない。

(歩道橋)

橋梁名	構造形式	供用 開始年	供用 年数	橋長 (m)	健全性の 診断	橋梁等 重要度 ※1	技術的な評価			
							活荷重	地震	豪雨・ 出水	その他
船堀四丁目横断歩道橋	単純鋼鈑桁橋	1983	43	29.5	Ⅲ	③	B	A	NA	A
西葛西歩道橋	単純鋼鈑桁橋	1980	46	38.5	Ⅱ	②	B	A	NA	A

(溝橋)

橋梁名	構造形式	供用 開始年	供用 年数	橋長 (m)	健全性の 診断	橋梁等 重要度 ※1	技術的な評価			
							活荷重	地震	豪雨・ 出水	その他
鹿骨新橋左岸溝橋	PCボックスカルバート	1995	31	16.0	Ⅱ	③	B	A	A	A
鹿骨新橋右岸溝橋	PCボックスカルバート	1995	31	16.0	Ⅱ	③	B	A	A	A
涼風橋左岸溝橋	場所打ボックスカルバート	2005	21	16.0	I	③	B	A	A	A
涼風橋右岸溝橋	場所打ボックスカルバート	2005	21	16.0	I	③	B	A	A	A

(大型カルバート)

施設名	構造形式	供用 開始年	供用 年数	延長 (m)	健全性の 診断	橋梁等 重要度 ※1	技術的な評価			
							活荷重	地震	豪雨・ 出水	その他
小松川第一トンネル	場所打コンクリートボックス	1996	30	110.0	Ⅱ	①	A	A	A	A
小松川第二トンネル	場所打コンクリートボックス	2009	17	218.0	Ⅱ	①	A	B	A	A

※1 橋梁等重要度

橋梁等 重要度	区分条件	
	道路橋	人道橋・歩道橋
①	・都市計画道路の橋梁 ・大型カルバート	—
②	・緊急道路障害物除去路線※2の橋梁 ・バス路線など交通上配慮すべき橋梁	・幹線道路上の橋梁
③	・一般の橋梁（親水公園に架かる橋梁 及び撤去を予定している橋梁は除く）	・桁下利用者に対するリスクを配慮すべき橋梁 ・生活道路としての機能を確保すべき橋梁
④	・親水公園に架かる橋梁 ・撤去を予定している橋梁	・その他の橋梁

※2 緊急道路障害物除去路線

原則として上下各1車線を確保し、避難・救護・緊急対策等のための震災後初期の緊急輸送機能の回復を図るために、道路損壊、崩土、道路上への落下倒壊物、放置された車両などの交通障害物により通行不可能となった道路において、障害物除去や簡易な応急復旧作業を優先的に行う、あらかじめ指定された路線。

## 2) 点検結果による判定区分

### ○健全性の診断の区分

区 分		状 態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物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	構造物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	構造物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

### ○技術的な評価※の区分

評価	定義
A	何らかの変状が生じる可能性が低い。
B	致命的な状態となる可能性は低いものの何らかの変状が生じる可能性がある。
C	致命的な状態となる可能性がある。
NA	立地条件等より、想定する状況にあたらない。

### ※ 技術的な評価

橋梁等が、今後想定する状況(「過大な活荷重」、「規模が大きく稀な地震」、「被災可能性があるような稀な豪雨・出水」、「その他(台風による暴風等)」)に置かれた際、どのような状態となる可能性があるか評価を行う。