

金山町 橋梁長寿命化修繕計画



令和7年3月

金山町 環境整備課

1. 背景

金山町は、山形県の東北部（最上郡）に位置し、東西約18キロメートル、南北約14キロメートルのほぼ三角形をなしています。町の西南部は平野がひろげ、東北部一体は神室山系を中心とする山岳地帯がつらなっています。また、神室山系を源とし、中央部を金山川、北部を中田春木川、南部を上台川が流れ、周辺の緑とともに自然美豊かな町を形成しています。気候は、地形が盆地のため、夏は暑く冬は多雪で、1.2～2.0mの積雪になり、年間降雨量が2m前後の多雨多湿地帯です。

金山町が管理する橋梁は77橋であり、現在は1橋あたり64人で支えている計算となります。しかし、平成2年より人口減少率が年々増加しており、少子高齢化による社会保障費の増大も鑑みると、今後1橋当りを支える予算の減少も想定されるため、維持管理における更なるコスト縮減が求められます。

山形県では、このような状況を踏まえ、計画的な管理を行うことによって維持管理費の縮減や平準化を目指し、平成26年度、平成29年度、令和元年度、令和3年度に「山形県橋梁点検要領」の改定が行われました。令和元年度には「山形県橋梁長寿命化総合マニュアル」の改定が行われ、国の施策に合わせた維持管理体制を構築しています。金山町の橋梁はこれらの要領やマニュアルに基づき点検や管理区分の設定が行われています。また、金山町では平成27年度に「公共施設等総合管理計画」を策定し、令和4年3月に改定しました。橋梁長寿命化修繕計画を公共施設等総合計画の個別計画と位置付け、維持管理を取り巻く環境の変化に柔軟に対応しつつ、道路の「安全」「安心」を確保していくことを目指します。

【第2期計画の取り組みと課題】

■ 橋梁定期点検

取り組み：管理橋梁77橋に対して、令和元年～令和5年度に点検を実施しました。

課題：最新の点検結果と設定された管理区分に応じた修繕計画の見直しが必要となり、新技術や集約化・撤去の検討を本計画に反映し、効率化を目指す必要があります。

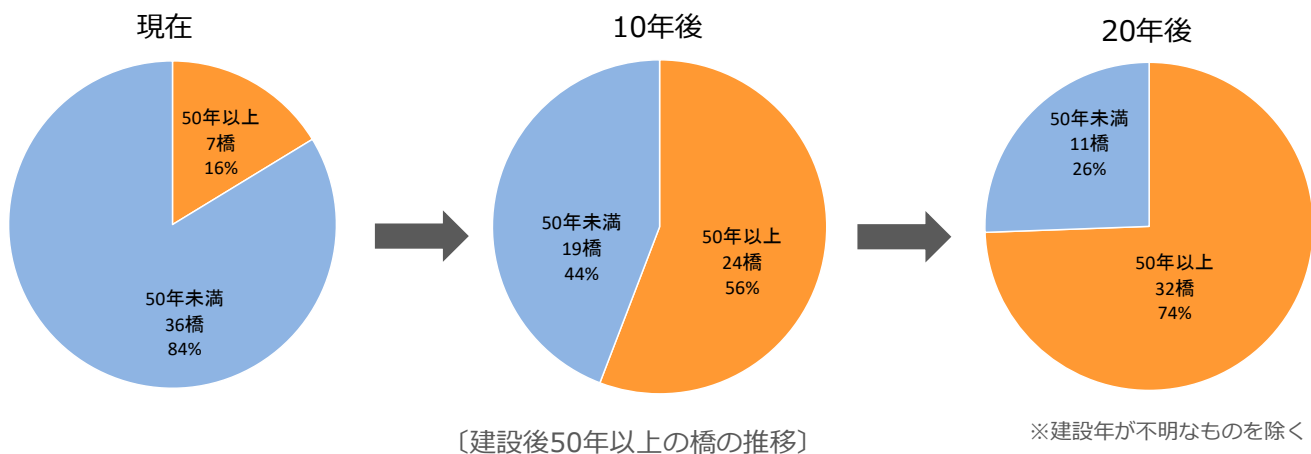
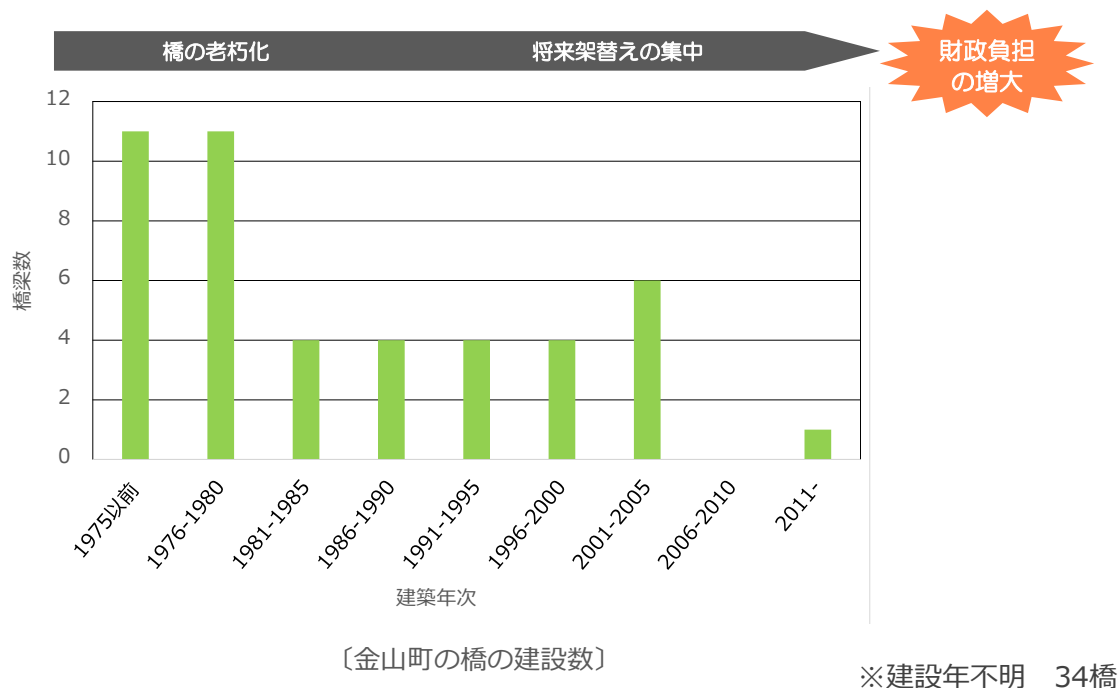
■ 橋梁の修繕

取り組み：第2期計画に基づき、補修工事を進めています。

課題：管理橋梁には補修が必要な橋梁がまだ存在します。また、近年工事費は上昇傾向にあり、「第2期計画」時の想定以上に対策費が必要となる恐れがあります。そのため、維持管理事業の費用を再度算出し、計画を見直す必要があります。

2. 橋梁長寿命化修繕計画の目的

金山町は、現在77橋の道路橋を管理しています。これらの橋は今後老朽化し、架替えによる財政負担が大きくなることが懸念されています。計画的かつ予防的な修繕を行うことで橋の長寿命化を図り、老朽化する橋の維持管理コストの縮減と予算の平準化を行うことを目的とします。



3. 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77橋としています。

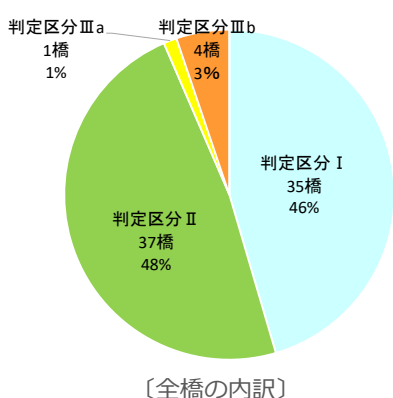
	管理橋梁数	点検橋梁数	計画対象橋梁数
令和元(平成31)年度の計画対象橋梁数	81	81	81
令和6年度の計画対象橋梁数	77	77	77

※令和元年度の管理橋梁のうち、4橋は道路構造物として扱っているため除外

金山町では、緊急措置段階（判定区分Ⅳ）の橋梁は存在していませんが、早期措置段階（判定区分Ⅲa、Ⅲb）の橋梁は5橋あり、全体の4%に留まっています。また、予防保全段階（判定区分Ⅱ）の橋梁は37橋に上り、全体の約半数を占めています。健全（判定区分Ⅰ）は35橋あり、全体の46%を占めています。

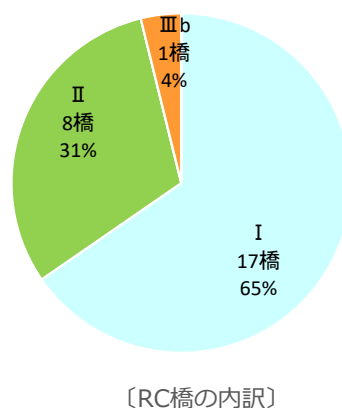
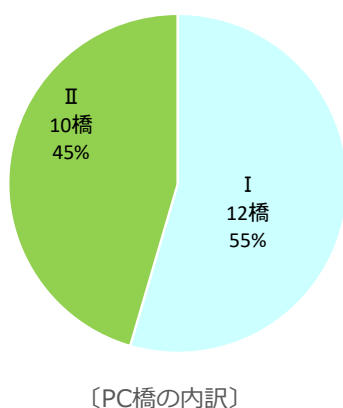
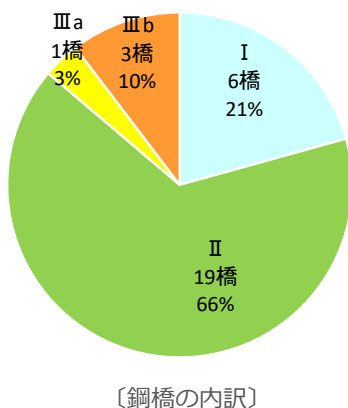
上記のことから、管理橋梁の健全性は比較的高いと言えます。

※令和元年～令和3年度の判定区分Ⅰa、Ⅰbについては、判定区分Ⅰとして扱っています。



判定区分		状 態
I	健全	構造物の機能に支障が生じておらず、措置の必要がない状態
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 a	早期措置段階	道路橋としての構造安全性への影響はないが、主要部材の損傷を助長する可能性、又は次回点検までに道路管理瑕疵が問われる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
III b		構造物としての機能（主として道路橋としての構造安全性）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

【橋梁の材料毎の割合】



■ 損傷状況



【これまで実施した橋梁補修工事の例】

■主桁の補修



■舗装の補修



■伸縮装置の補修



【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。

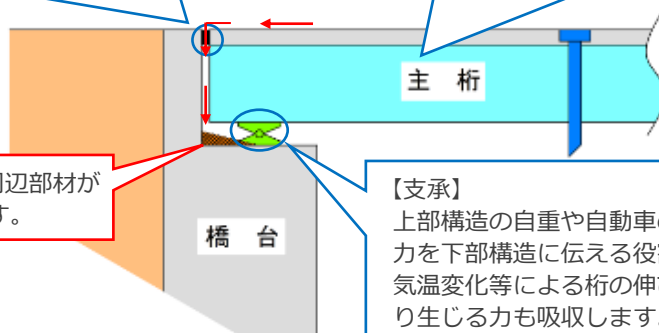
【主桁】

自動車等の荷重に対して抵抗し、受けた力を橋台や橋脚に伝える橋梁の主要部材です。

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。

【支承】

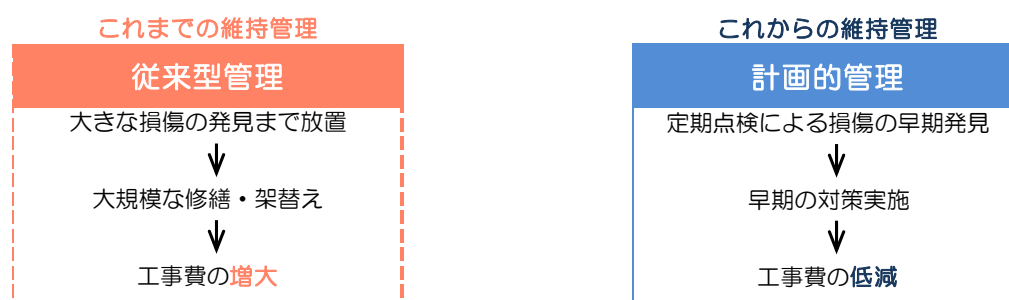
上部構造の自重や自動車の通行等により生じる力を下部構造に伝える役割を持ちます。気温変化等による桁の伸び縮みや地震、風により生じる力も吸収します。



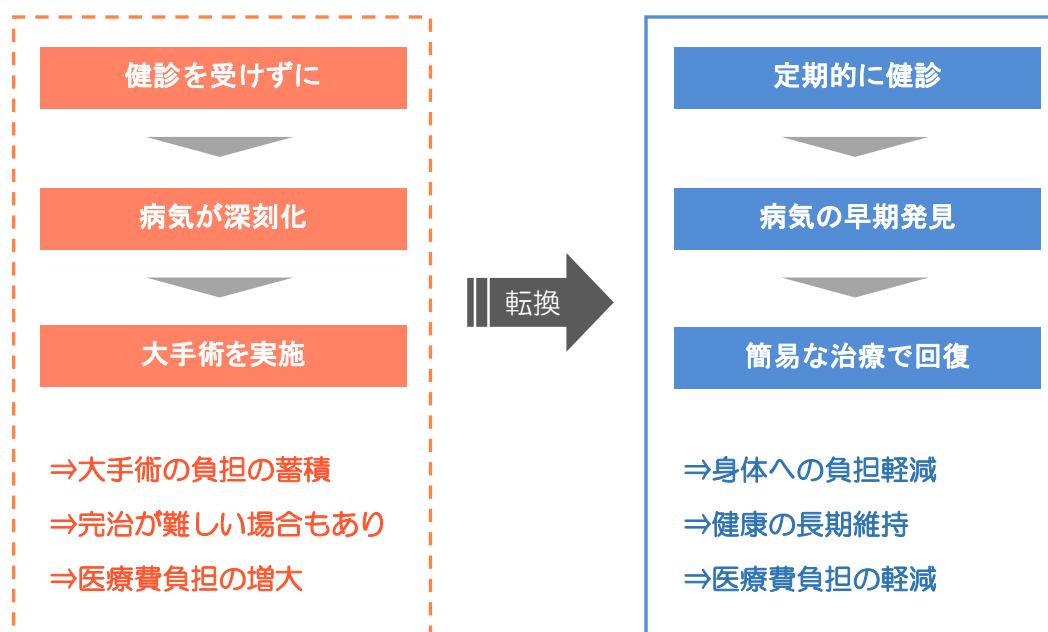
4. 老朽化対策における基本方針

対象橋梁の維持管理に係わ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。
- 橋の損傷が深刻化してから大規模な修繕や架替え更新を行う対症療法的な**従来型管理**から、損傷が深刻化する前に計画的な修繕を行う**計画的管理**へ転換し、効率的な維持管理を行う。
- 点検の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の集約化・撤去を検討する。
- 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、対策の優先順位付けを行う。
- 修繕に係わる費用を試算し、負担が単年度に集中しないよう平準化を図ることで、適切な維持管理事業を推進する。



◆ 人間に例えると・・・



5. 橋梁長寿命化修繕計画の考え方および費用縮減に関する具体的な方針

- 金山町では、令和元年度から令和5年度に橋の点検を行い、今後も5年間隔で点検を行うことで安全確保に努めていきます。
- 点検結果より、橋の健全性の評価を行い、交差条件や路線の状況、管理区分等に応じて橋の重要性を定め、計画的な修繕が行えるよう優先順位を決めます。
- 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います。
 - ・ 計画的管理シナリオ・・・定期的に点検を行い、適切な時期に修繕を実施すること。
 - ・ 従来型管理シナリオ・・・損傷が深刻化して対症療法的に大規模な修繕あるいは架替えを実施すること。
- 局所的な損傷に対しては、部分補修を取り入れ修繕費用の縮減を図ります。
- 一定期間の橋の維持管理にかかる費用であるライフサイクルコスト（LCC）の試算を行い、計画的な維持管理へ転換した場合の効果を確認します。

■管理区分の定義

管理橋梁には、橋長が100mを超える大規模なものから5m未満の小規模なものまで様々なものがあります。また、架橋場所の条件や路線の利用状況も様々であり、それらを一律の方法で管理することは適切ではありません。そのため、本計画では維持管理の効率化と費用縮減を図るため、対象橋梁を3つに分類し管理します。

① 予防保全型 36 橋

主要な路線に架かる橋梁や比較的規模が大きい橋梁は、損傷が進行する前に予防保全的な対策を行い、高い安全性を保ちます。



② 対症療法型 A 22 橋

予防保全的な型の橋梁以外の中規模な橋梁は、点検にて損傷が確認された段階で対策を行い、安全性を保ちます。



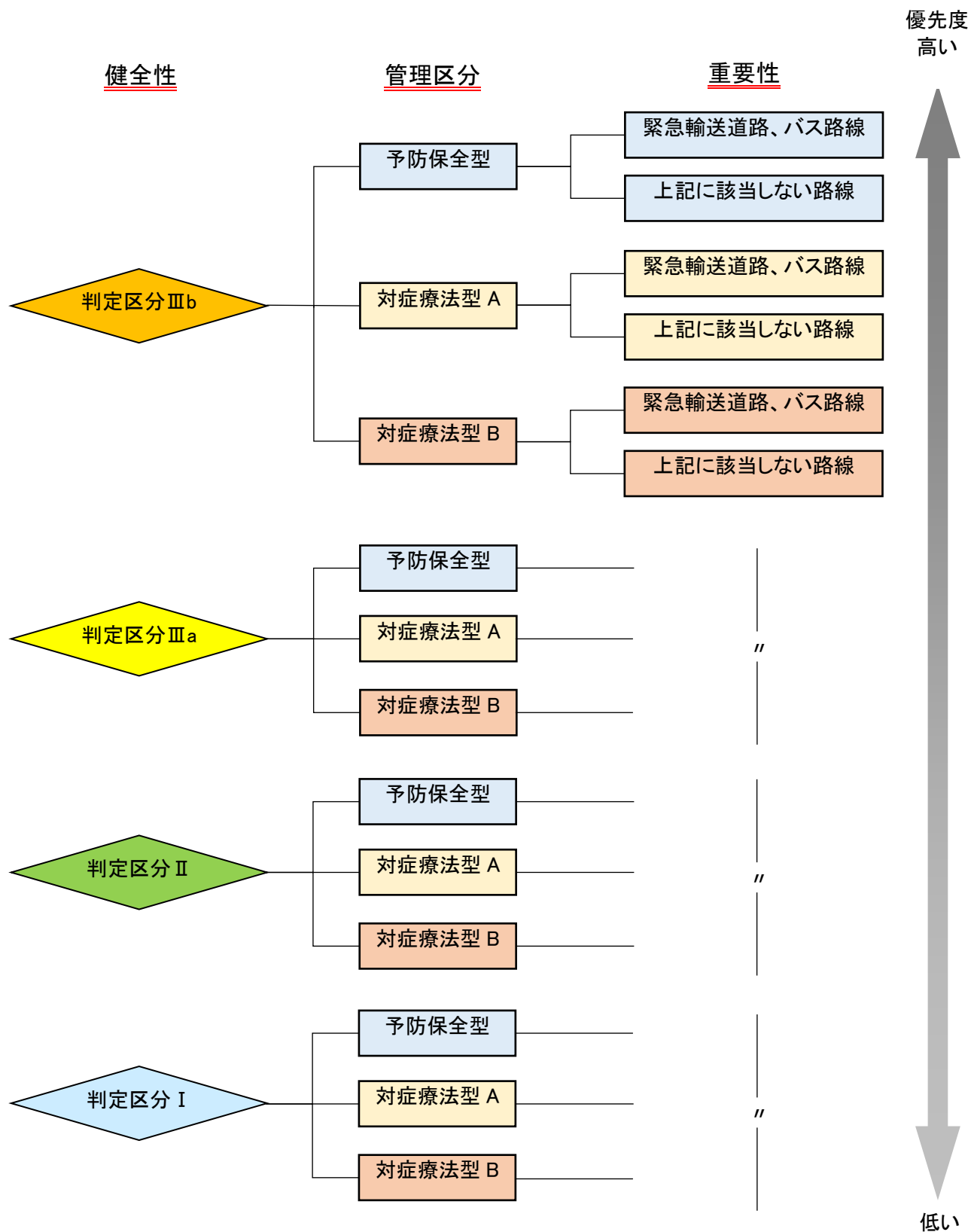
③ 対症療法型 B 19 橋

橋長 5m 未満の小規模橋梁は、安全確保のために必要最低限の対策を行い、損傷が進行した段階で維持管理性や耐久性に優れるボックスカルバートへの架替えや大規模修繕を行います。



【優先順位の考え方】

優先順位は、健全性、管理区分、重要性の観点から、以下のルールにより設定します。
 なお、同等な区分となる場合は橋長が長い橋梁を優先します。



6. 短期の事業計画

No	橋梁名	路線名	構造形式	橋長 (m)	幅員 (m)	架設 年次	供用 年数 (R6 基準)	点検年 度	次回 点検 時期	判定 区分	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	金山橋	十日町羽場線	単純鋼板桁橋2連	59.4	6.0	1977	47	R3	R8	Ⅱ		△			◇		△				◇
2	金山橋歩道橋	十日町羽場線	2径間連続非合成鋼板桁橋	58.6	3.0	2004	20	R4	R9	Ⅰ			△		◇			△			◇
3	杉沢橋	田尻杉沢線	単純鋼H桁橋	22.6	6.0	1986	38	R1	R6	Ⅱ					◇△						◇△
4	柳原橋	地境柳原線	単純PCブレン床版橋3連	49.5	8.2	1980	44	R3	R8	Ⅱ		△			◇		△				◇
5	柳原橋歩道橋	地境柳原線	3径間連続非合成鋼板桁橋	49.4	3.5	2002	22	R4	R9	Ⅲ a			△		◇			△			◇
6	猪の沢橋	荒屋朴山線	単純鋼H桁橋	16.9	3.0	1977	47	R1	R6	Ⅱ					◇						◇
7	神室橋	柳原下向線	単純鋼H桁橋3連	56.9	7.0	1975	49	R1	R6	Ⅱ					◇						◇
8	要害橋	柳原下向線	単純鋼H桁橋	14.5	7.0	2001	23	R1	R6	Ⅰ					◇						◇
9	不動橋	宮赤瀬線	単純PCブレン床版橋3連	48.8	3.7	1973	51	R2	R7	Ⅱ	△				◇	△					◇
10	松の木橋	松の木沢沢線	単純非合成鋼箱桁橋	46.3	12.0	2001	23	R1	R6	Ⅰ					◇						◇
11	片貝橋	松の木沢沢線	単純PCブレン床版橋	15.9	12.0	2003	21	R1	R6	Ⅰ					◇						◇
12	荒屋橋	金山荒屋線	単純鋼板桁橋	92.3	6.5	1980	44	R3	R8	Ⅱ		△			◇		△				◇
13	荒屋歩道橋	金山荒屋線	3径間連続鋼桁橋	92.6	3.5	2001	23	R4	R9	Ⅱ			△		◇			△			◇
14	魚清水橋	魚清水線	単純鋼H桁橋3連	61.6	4.0	1971	53	R4	R9	Ⅱ			△		◇			△			◇
15	下猪の沢橋	荒屋猪の沢線	単純鋼H桁橋	20.0	2.5	1976	48	R3	R8	Ⅲ b	●	△			◇		△				◇
16	朴山橋	朴山荒屋野線	単純PCブレンT桁橋	17.7	6.5	1982	42	R1	R6	Ⅱ					◇						◇
17	上香木橋	漆野後川線	単純鋼H桁橋	60.0	5.0	1976	48	R1	R6	Ⅱ					◇						◇
18	後川橋	漆野後川線	耐震性鋼材H桁橋	14.5	4.0	1978	46	R3	R8	Ⅱ		△			◇		△				◇
19	下小蟬橋	小蟬黒岩線	単純鋼板桁橋	35.6	6.0	1980	44	R2	R7	Ⅱ	△				◇	△					◇
20	黒岩橋	小蟬黒岩線	単純鋼板桁橋	32.5	3.6	1970	54	R2	R7	Ⅱ	△				◇	△	○		●		◇
21	下中田橋	下中田小蟬線	単純鋼H桁橋	23.4	3.0	1974	50	R2	R7	Ⅱ	△				◇	△					◇
22	上小蟬橋	下中田小蟬線	単純鋼板桁橋	29.5	5.0	1975	49	R4	R9	Ⅰ			△		◇			△			◇
23	入田茂沢橋	入田茂沢線	単純鋼H桁橋	20.6	4.0	1975	49	R4	R9	Ⅰ			△		◇			△			◇
24	蛸畑橋	蛸山線	単純鋼H桁橋	26.5	3.0	1975	49	R3	R8	Ⅱ		△			◇		△				◇
25	竹林橋	竹林線	単純PCブレン床版橋	15.2	5.0	1978	46	R3	R8	Ⅱ		△			◇		△				◇
26	桃の木橋	下野明金堀沢線	単純鋼H桁橋3連	28.5	3.0	1964	60	R2	R7	Ⅰ	△				◇	△					◇
27	向原橋	上台橋下野明線	単純PCブレン床版橋	15.7	4.0	1980	44	R2	R7	Ⅱ	△				◇	△					◇
28	大清水橋	大清水カム口線	単純PCブレン床版橋	15.7	5.7	1997	27	R2	R7	Ⅰ	△				◇	△					◇
29	神室大橋	神室湖線	2径間連続非合成鋼箱桁橋	146.5	5.0	1985	39	R4	R9	Ⅱ			△		◇	○		●			◇
30	松ヶ沢橋	神室湖線	単純鋼板桁橋	40.0	4.0	1986	38	R5	R10	Ⅱ				△	◇				△		◇
31	黒森沢橋	神室湖線	単純鋼板桁橋	40.0	4.0	1987	37	R5	R10	Ⅱ				△	◇				△		◇
32	凝山新橋	山崎朴山野線	桁橋（ブレン）	106.0	9.0	1999	25	R3	R8	Ⅱ		△			◇		△				◇
33	猪の沢新橋	山崎朴山野線	桁橋（ボステン）	35.0	8.0	1998	26	R1	R6	Ⅰ					◇△						◇△
34	舟木沢橋	朴山野長野線	単純PCブレン床版橋	14.7	8.0	1998	26	R2	R7	Ⅰ	△				◇	△					◇
35	西の沢川橋	朴山野長野線	単純PCブレンT桁橋	20.0	8.0	1992	32	R3	R8	Ⅰ		△			◇		△				◇
36	明探沢橋	田尻杉沢線	単純PCブレン床版橋	12.8	6.0	1985	39	R1	R6	Ⅰ					◇△						◇△
37	沙河橋	山崎松の木線	単純PCブレン床版橋	10.0	5.0	不明	-	R4	R9	Ⅰ			△		◇			△			◇
38	朴山環橋	金山杉沢線	RC橋	2.7	6.0	不明	-	R4	R9	Ⅰ			△		◇			△			◇
39	内の沢川橋	金山杉沢線	単純RC床版橋	5.6	5.0	不明	-	R3	R8	Ⅱ		△			◇		△				◇
事業費合計（百万円）（税抜き）											9	3	6	2	7	6	7	67	61	7	

【凡例】

△ : 点検

○ : 補修設計

● : 補修工事

◇ : 計画見直し

■ : 撤去工事

※ここで示した点検時期及び対策内容については、今後の社会情勢により、変更の可能性がある。

No	橋梁名	路線名	構造形式	橋長 (m)	幅員 (m)	架設 年次	供用 年数 (R6 基準)	点検年 度	次回 点検 時期	判定 区分	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)		
40	田屋橋	金山杉沢線	PC橋	8.8	5.0	1993	31	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
41	小松倉橋	金山杉沢線	PC橋	5.1	3.7	不明	-	R4	R9	II			△		◇			△		◇		
42	下飛森橋	飛森朴山線	単純PCプレテン床版橋	8.4	4.0	不明	-	R3	R8	II		△		◇			△			◇		
43	外沢橋	外沢杉沢線	単純鋼H桁橋	13.4	4.0	1971	53	R4	R9	III b			△		◇			△		◇		
44	外坂橋	宮赤測線	単純PCプレテン床版橋	9.5	6.0	1983	41	R3	R8	II		△		◇			△			◇		
45	内町橋	金山小学校線	床版橋 (RC)	3.8	5.5	不明	-	R3	R8	I		△		◇			△			◇		
46	橋山橋	大塚線	RC橋	3.0	4.0	不明	-	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
47	上愛宕橋	柳原愛宕線	RC橋	6.5	3.5	不明	-	R4	R9	II			△		◇			△		◇		
48	上飛森橋	公園地飛森線	単純PCプレテン床版橋	6.4	5.0	不明	-	R3	R8	II		△			◇		△			◇		
49	下西の沢橋	坂橋長野線	RC橋	6.3	3.5	不明	-	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
50	西の沢橋	手代森線	RC橋	8.2	3.5	不明	-	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
51	後川口橋	下中田小幡線	単純鋼H桁橋	13.6	5.0	1977	47	R5	R10	II				△	◇				△	◇		
52	坂ヶ沢橋	下中田小幡線	RC桁橋	5.7	2.0	不明	-	R5	R10	II				△	◇				△	◇		
53	脇ノ沢橋	主塚坂峠線	単純PCプレテン床版橋	10.3	3.6	不明	-	R5	R10	I				△	◇				△	◇		
54	上外沢橋	外沢山線	単純鋼H桁橋	10.5	4.0	1971	53	R4	R9	II			△		◇			△		◇		
55	宮塚橋	小屋線	RC橋	4.6	4.6	不明	-	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
56	小屋橋	稲沢小屋線	RC橋	5.1	4.0	不明	-	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
57	上入田茂沢橋	入田茂沢線	鋼橋	11.3	4.0	不明	-	R4	R9	II			△		◇			△		◇		
58	台山橋	入田茂沢線	RC床版橋	6.5	5.0	不明	-	R5	R10	I				△	◇				△	◇		
59	焼山橋	焼山線	単純鋼H桁橋	10.4	3.0	不明	-	R4	R9	III b	●		△		◇			△		◇		
60	栲沢不動橋	栲沢ダム線	RC床版橋	4.6	2.7	不明	-	R5	R10	III b				△	◇				△	◇		
61	広表橋	片貝広表線	PC橋	6.3	5.3	不明	-	R1	R6	I					◇△					◇△		
62	下愛宕橋	山崎焼沢線	PC橋	7.5	5.6	不明	-	R1	R6	I					◇△					◇△		
63	足名沢橋	神室湖線	PC橋	5.4	4.8	1989	35	R2	R7	I	△				◇	△				◇		
64	蒲沢橋	蒲沢一の倉線	ボックスカルバート	8.5	10.8	不明	-	R1	R6	I					◇△					◇△		
65	十日町橋	十日町羽邊線	RC床版橋	2.6	7.5	不明	-	R5	R10	II				△	◇				△	◇		
66	上小松倉橋	金山杉沢線	RC床版橋	4.5	3.5	不明	-	R3	R8	I		△			◇		△			◇		
67	下向橋	柳原下向線	RC橋	3.5	8.6	不明	-	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
68	上台上田表橋	上台下野明線	ボックスカルバート	2.3	5.0	2013	11	R5	R10	I				△	◇				△	◇		
69	上台北橋	上台下野明線	ボックスカルバート	2.3	5.0	不明	-	R5	R10	I				△	◇				△	◇		
70	地藏橋	川原町線	RC床版橋	2.5	4.0	不明	-	R5	R10	II				△	◇				△	◇		
71	魚清水下堰橋	魚清水線	ボックスカルバート	3.0	5.1	不明	-	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
72	大又中橋	大又中線	RC床版橋	2.1	5.2	不明	-	R5	R10	I				△	◇				△	◇		
73	下朴山橋	朴山坂橋線	RC橋	2.5	4.2	不明	-	R4	R9	II			△		◇			△		◇		
74	下舟木沢橋	朴山坂橋線	RC橋	3.2	4.8	不明	-	R4	R9	II				△	◇			△		◇		
75	宮橋	有屋小学校線	ボックスカルバート	2.0	4.0	不明	-	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
76	栲沢ダム橋	栲沢ダム線	RC橋	4.6	2.4	不明	-	R4	R9	II			△		◇			△		◇		
77	岩内橋	栲沢ダム線	ボックスカルバート	3.2	3.6	不明	-	R4	R9	I			△		◇			△		◇		
事業費合計 (百万円) (税抜き)											9	3	6	2	7	6	7	67	61	7		

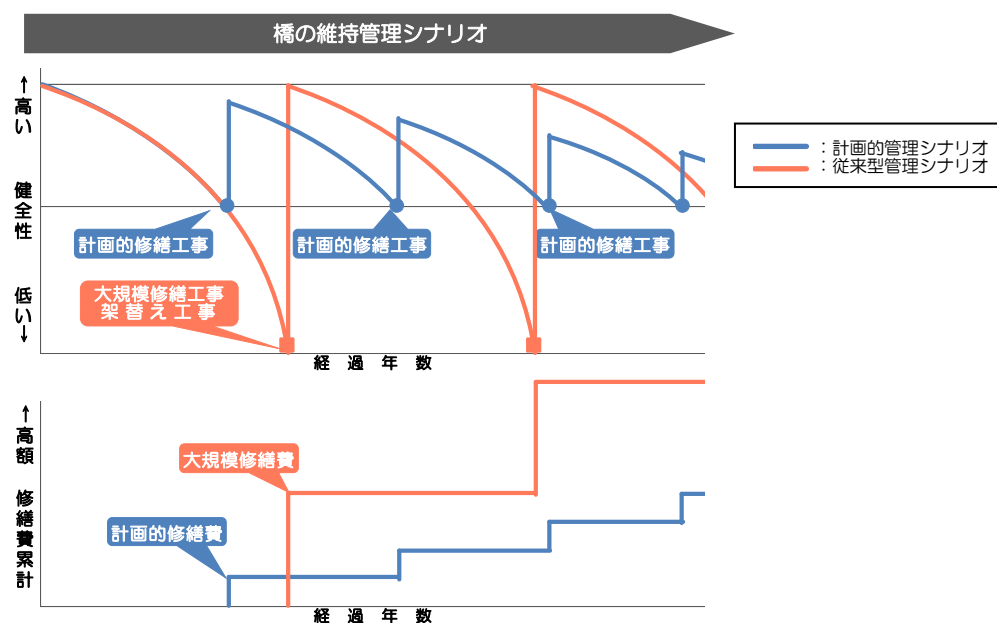
※ここで示した点検時期及び対策内容については、今後の社会情勢により、変更の可能性がある。

○：補修設計 ◇：計画見直し
●：補修工事 ■：撤去工事

7. 橋梁長寿命化修繕計画による効果

【安全性の確保と橋の長寿命化】

- 橋の損傷が深刻化してから修繕や架替え更新を行う従来型管理の橋は、大きな損傷が発見されるまで放置されるため、危険な状態が続きます。
- 計画的な修繕を行う管理に転換することで、**安全性の確保と橋の長寿命化**が図れます。

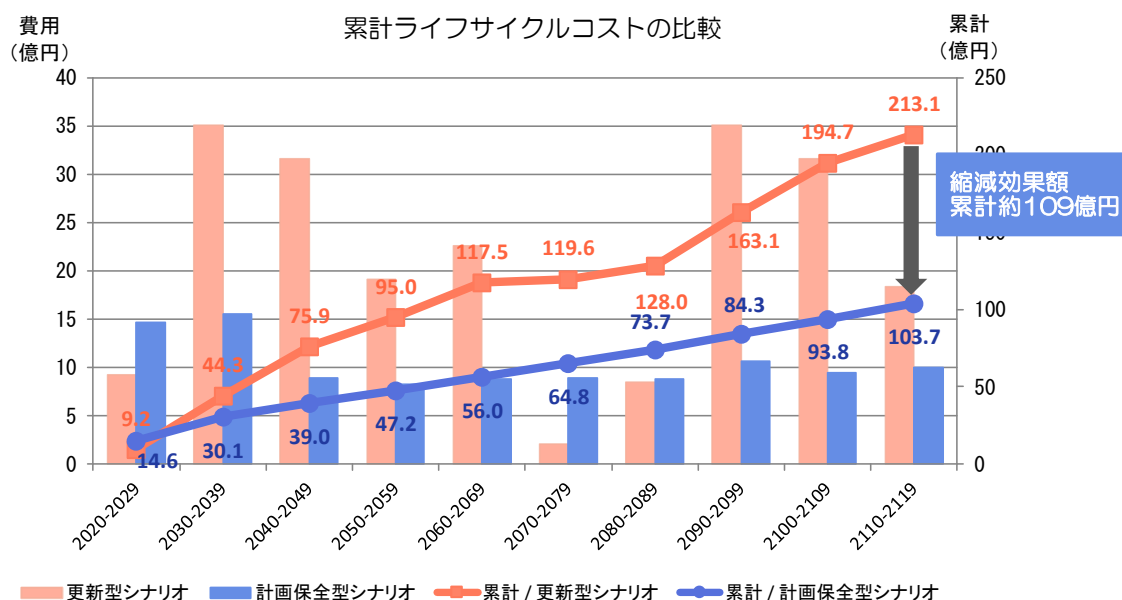


【予算の平準化】

- 対症療法的な従来型管理では大規模な修繕・架替え更新を行うため、単年度の事業費が大きくなります。計画的な管理により修繕を行うことで、**予算の平準化**が図れます。

【ライフサイクルコストの縮減】

- 今後、100年間を対象としたライフサイクルコストの試算では、計画的な管理の累計額と従来型管理の累計額の差は約109億円になり、非常に大きな**縮減効果**が見込めます。



8. 新技術等の活用方針

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、新技術の導入検討を行います。

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（従来補修工法）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います。下記に参考とする技術を記載しています。

参照先	技術番号	技術名
国土交通省「性能カタログ」	BR010039-V0224	ドローンを活用した橋梁点検技術(MATRICE300RTK+H20)
	BR010018-V0524	橋梁点検支援ロボット（見る診る・スタンダード・ハイグレード・mini）+橋梁点検調書作成支援システム（ひびわれ）
	BR020006-V0524	橋梁点検支援ロボット+橋梁点検調書作成支援システム（うき）
新技術情報提供システム（NETIS）	KT-230028-A	循環式プラスト工法
	KT-170015-VR	タフガードクリヤー工法
	KT-190047-VR	FF-TCC工法
	CB-130007-VG	ひび割れ補修浸透性エポキシ樹脂塗布工法
	QS-210051-A	ヒノダクタイルジョイント
	KK-230060-A	HI-SPECシール工法

橋梁点検において、管理橋梁は中小規模であり、新技術と従来手法を比較検討した結果、従来手法がコスト優位でした。ただし、今後の点検においては、最新の技術動向を考慮した上で、高度化・効率化やコスト縮減を検討し、十分に効果が得られる場合は、積極的に活用していくこととします。

修繕工事においては、新技術であるひびわれ補修工を活用することでコスト縮減を図っていきます。今後10年間で新技術を活用できる橋梁は、ひびわれ補修工を予定している1橋です。新技術を活用することにより、ひびわれ補修工（技術名：ひび割れ補修浸透性エポキシ樹脂塗布工法）では約46%のコストの縮減が可能となります。

9. 集約化・撤去の検討

橋梁の維持管理コスト縮減のため、著しい損傷が確認され近くに迂回ルートがあるという場合や利用される方が少ない場合等、状況に応じて橋梁の集約化・撤去を検討し、維持管理コストの縮減を行っていきます。

10. 集約化・撤去や新技術活用等の短期的数値目標及びそのコスト縮減

- 令和7年度から令和16年度までの10年間で予定されている修繕工事のうち、1橋で新技術を活用し、従来技術を活用した場合と比較して約34万円程度のコスト縮減を目指します。
- 集約化・撤去において、令和16年度までの10年間で社会情勢や利用状況等に応じて、利用者が少なく撤去が可能な橋梁について、2橋程度の集約化・撤去を検討し、将来的な維持管理コストを約1,052万円程度縮減することを目指します。

計画策定担当部署

金山町 環境整備課 TEL 0233-29-5628