



日本最西端の島

与那国町



与那国町橋梁長寿命化修繕計画



(写真引用：与那国町ホームページ：<http://www.town.yonaguni.okinawa.jp>)

令和5年3月
(令和7年7月一部改訂)

与那国町役場
まちづくり課



目次

1. 橋梁長寿命化修繕計画の基本方針	1
1.1 背景	1
1.2 目的	1
1.3 管理橋梁の老朽化の状況	1
1.4 橋梁長寿命化修繕計画の基本方針	2
2. 新技術等活用や費用縮減に関する方針	5
3. 橋梁長寿命化修繕計画	7



1. 橋梁長寿命化修繕計画の基本方針

1.1 背景

与那国町が管理する橋梁は、令和 5 年 2 月（2023 年 2 月）現在で 17 橋が架設されています。このうち、建設後 50 年を経過する橋梁は、現在は 1 橋（現在未供用）ですが、30 年後の令和 35 年（2053 年）には 94.1%に増加します（図 1 参照）。

これらの高齢化を迎える橋梁群に対して、従来の対症療法型の維持管理を続けた場合、高齢化が集中する 20 年後には橋梁の補修・架け換えに要する費用が集中的に増大することが懸念されます。

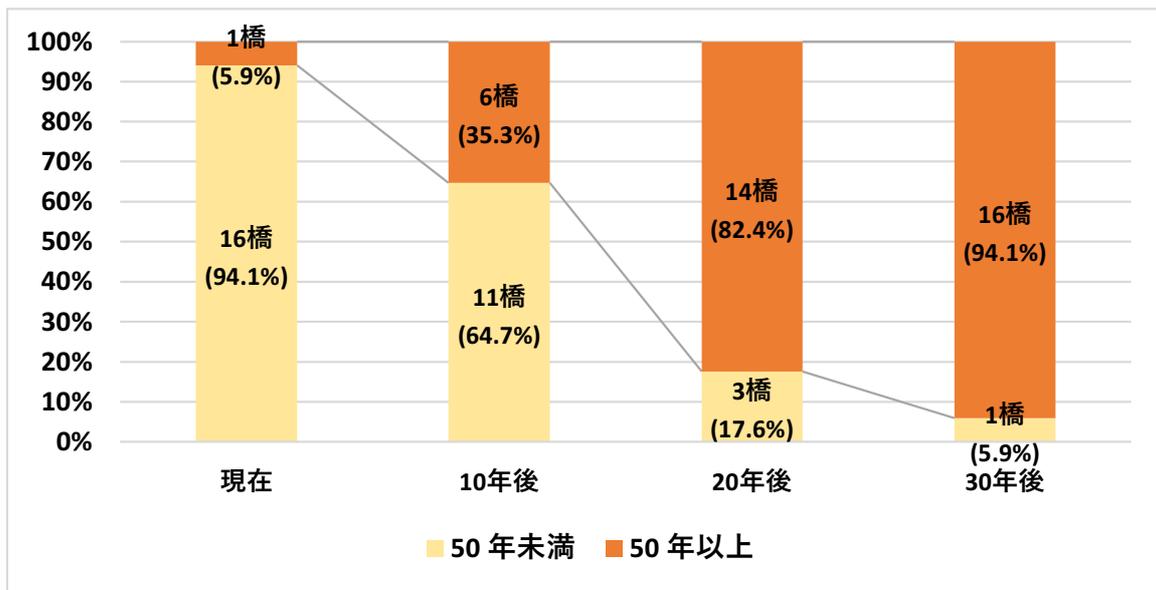


図 1 建設から 50 年以上が経過した橋梁の割合の推移

1.2 目的

このような背景から、与那国町の管理する 17 橋について、より計画的な橋梁の維持管理を行い、限られた財政の中で効果的な橋梁を維持していくための取り組みが不可欠です。

コスト削減のためには、従来の対症療法型から“損傷が大きくなる前に予防的な対策を行う”予防保全型への転換を図り、橋梁の寿命を延ばす必要があります。

そこで、与那国町では将来的な財政負担の低減および道路交通の安全性の確保を図るため、管理する橋梁について平成 30 年 10 月に長寿命化修繕計画を策定し、その修繕計画に基づく維持補修の実施を行ってきました。前回の策定より 5 年間が経過したことから、改めて維持補修の実施状況および定期点検の実施結果を踏まえて、修繕計画の見直しを行うことを目的とします。

1.3 管理橋梁の老朽化の状況

(1) 健全性の判定区分の割合

現在の与那国町が管理する橋梁（17 橋）の健全度を集計した結果、健全性 I は 35%（6 橋）、II は 59%（10 橋）、IV は 6%（現在未供用の 1 橋）となっています（図 2 参照）。

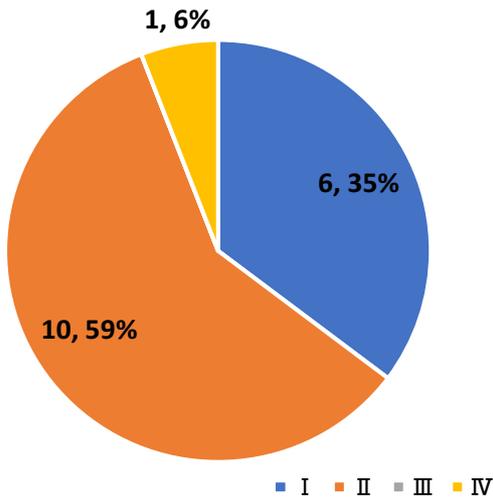


図2 健全性の集計結果

表1 健全性の判定区分

区分	定義
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じ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。

(「道路橋定期点検要領」令和6年3月より引用)

(2) 修繕処置等の実施状況

平成30年度の定期点検の結果、早期措置が必要な橋梁が存在しなかったため、前回の長寿命化修繕計画の策定においては、令和1年度(2019年度)から令和4年度(2022年度)の4年間においては、主に防護柵の維持補修を計画しました。その補修事例を写真1に示します。引き続き、最新の定期点検の結果を踏まえ計画の見直しを実施していきます。



写真1 修繕処置等の実施状況(左:修繕前、右:修繕後)

1.4 橋梁長寿命化修繕計画の基本方針

(1) 長寿命化修繕計画の対象橋梁

長寿命化修繕計画の対象橋梁は、嶋仲橋(※)を含む与那国町が管理する全17橋とします。

表2 与那国町が管理する橋梁数

	町道1級	町道2級	町道その他	合計
全管理橋梁数	4	1	12	17
うち計画の対象橋梁数	4	1	11	16
うちこれまでの計画策定橋梁数	4	1	11	16
うち令和4年度計画策定橋梁数	4	1	12	17

※嶋仲橋(町道2級):現在未供用(通行止め)であり、沖縄県の河川改修事業による架け替えが予定されています。

(2) 計画期間

長寿命化修繕計画の期間は、令和5年度（2023年度）から令和14年度（2032年度）までの10年間の計画とします。また、橋梁の定期点検は5年毎に実施します。最新の定期点検の結果と維持補修の実施状況を踏まえて、修繕計画の見直しを5年毎に行います。

(3) 橋梁長寿命化修繕計画の目標

与那国町では、令和4年度の定期点検の結果より、未供用の1橋（健全性Ⅳ）を除く16橋は健全性ⅠまたはⅡの状況であり、比較的健全性が高い状態にあります。そこで、予防保全対策工法等を活用した検討を行い、予防保全型の維持管理を実施し、以下の目標を掲げて現在の健全性を維持することを目標とします。

- ① これまでの対症療法的な維持管理から予防保全型の維持管理へ転換します。
- ② 現状の健全性Ⅱの段階において予防保全措置を行うことにより、健全性Ⅲへの移行を防ぎます。
- ③ ライフサイクルコスト(LCC)の低減による維持管理費用の縮減を図ります。
- ④ 予算の平準化により維持修繕の推進を図ります。

(4) 健全性の把握および日常的な維持管理に関する取り組み

1) 健全性の把握

定期点検（5年に一回の頻度で実施する）や日常的な維持管理によって得られた結果に基づき、橋梁の損傷を早期に発見するとともに健全性を把握します。

2) 日常的な維持管理

日常時の点検（パトロール）は、町職員にて実施し、橋梁の安全性を確認するとともに、点検費用の削減を図ります。

(5) 対策の優先順位の考え方

予算の制約等により、一度に全ての修繕を実施することは困難であり、基本的には定期点検の結果に基づき、健全性の診断区分がⅣまたはⅢのような劣化・損傷の程度が大きい橋から修繕を実施していきます。

もし、劣化・損傷の程度が同じ場合は、表3に示す橋梁の架設環境等に基づく重要度の評価指標を用いて優先順位の評価を行います。また、予算の超過により修繕時期の調整が必要な場合に策定する予算の平準化の判断基準としても用います。

与那国町の管理する16橋（現在未供用の1橋を除く）の優先度の評価結果は別紙（修繕優先順位検討結果表）に示します。

表3 重要度の評価点項目および評価例

評価指標	区分（レベル）	配点	備考	点数
(1) (2) 緊急輸送道路 重要施設アクセス路	指定あり	17.0	緊急輸送道路または重要施設アクセス路のいずれかに該当すれば得点。※独自で設定	17.0
	指定なし アクセスあり アクセスなし	0.0		
(3) 道路種別	1級道路	4.0	※独自で設定	2.0
	2級道路	2.0		
	その他	0.0		
(4) バス路線	運行有り	2.0	※独自で設定	2.0
	—	—		
(5) 迂回路の有無	運行なし	0.0		0.0
	迂回路なし 迂回路あり	5.0 0.0		
(6) 観光地アクセス	観光地アクセス路線	3.0	※独自で設定	3.0
	その他	0.0		
(7) 塩害地域	海岸線から100m以内（汽水域内）	12.0	200m	12.0
	海岸線から100～1000m	6.0		
	海岸線から1000～2000m	3.0		
	海岸線から2000m以上	0.0		
(8) 竣工年次（供用年数）	昭和47年以前	8.0	昭和38年	8.0
	昭和47年以降平成6年以前	5.5		
	平成6年以降	0.0		
(9) 橋長	—	—	8.70m	0.0
	橋長100m以上	19.0		
	橋長50m以上100m未満	9.5		
	橋長15m以上50m未満	4.8		
(10) 交差条件（第三者被害）	橋長15m未満	0.0		0.0
	跨道橋（高速道路）	18.0		
	跨道橋（国道）	9.0		
	跨道橋（その他）	4.5		
	桁下が公園・駐車場など	2.3		
(11) 立地条件（沿道環境）	なし	0.0	橋梁から50m範囲 ※独自で設定	0.0
	DID地区（人口集中地区）	9.0		
	非市街地部（平地、山地）	0.0		
	病院、学校隣接	+3.0		
合計				44.0

(6) 橋梁長寿命化修繕計画に基づく管理フロー

以下のように、橋梁長寿命化修繕計画に基づいて橋梁の維持管理を実施していきます。

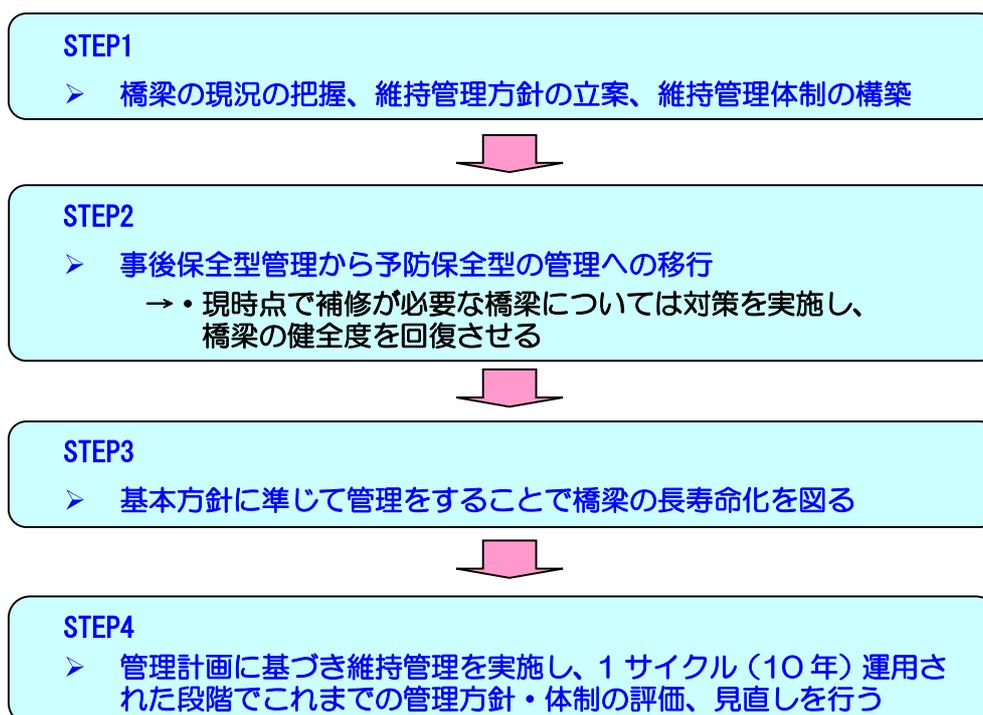


図-4 長寿命化修繕計画に基づく管理フロー

2. 新技術等活用や費用縮減に関する方針

(1) 新技術等の活用方針

新技術等の活用は、以下に示す方針を基本に令和9年度（5年後）を目標に、与那国町が管理する橋梁の全17橋を対象に活用することを目標とします。とくに、修繕優先度の高い「ボックス1（新川線）」（図5）のような内空の広い橋梁に適用することにより大きな効果が期待されます。

- ◆ 定期点検の効率化や高度化、修繕等の措置の省力化やコスト縮減を図るためには、新技術等の活用も重要です。
- ◆ 定期点検や修繕等の措置の実施に際しては、点検支援技術性能カタログ(案)や新技術情報提供システム(NETIS)などを参考に、新技術等の活用を検討し、効率化や省力化、コスト縮減を図ります。



写真2 「ボックス1（新川線）」の全景および点検状況

1) 定期点検における新技術の活用

従来の橋梁点検では高所作業車を用いていましたが、3巡目以降の橋梁点検ではAI等のデジタル技術を用いた画像計測技術(写真3、4参照)や橋梁点検ロボット等、新技術の活用を検討し、点検の効率化や交通規制の削減を行います。

令和5年度から9年度の5年間に実施する点検では、管理する17橋のうち8橋を対象として新技術等を採用することにより、点検費用を1,000千円縮減することを目標とします。



写真3 画像計測技術の活用

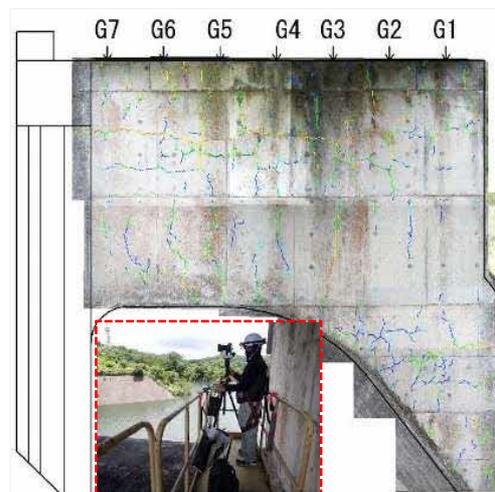


写真4 AI技術の活用

2) 修繕等の措置における新技術等の活用

管理区分に関わらず、橋梁の主構造への防水や止水対策を行うことにより、橋梁の長寿命化を図ります。コンクリート部材には表面保護工を採用することにより、損傷劣化の進展を抑制し、コスト縮減と橋梁の長寿命化を図ります。

令和5年度から9年度の5年間で、管理する17橋のうち5橋を対象として、これらの修繕等の措置を行うことにより維持管理費用を1,000千円縮減することを目標とします。

(2) 費用の縮減に関する方針（集約・撤去の基本方針）

- ◆ 橋梁の老朽化にともなう維持管理費の増加が予想されるなか、新技術等を用いた修繕等の措置による橋梁の延命化を図るとともに、集約・撤去や機能縮小の検討も必要です。
- ◆ 検討の対象とする橋梁は、健全度のほか、路線の重要度や代替ルートの有無等を考慮のうえ選定します。
- ◆ 集約・撤去や機能縮小の検討に際しては、利用状況や代替ルートの確保等に考慮しつつ、地元住民との合意形成や関係機関との調整を図ります。
- ◆ 令和5年度から令和9年度の5年間で1橋を対象とした集約・撤去や機能縮小の検討を行い、約1,000千円の維持管理費を縮減することを目標とします。

与那国町では、嶋仲橋（写真5）が未供用（通行止め）ですが、沖縄県の河川改修事業による架け替えが予定されています。



写真5 嶋仲橋の現在

3. 橋梁長寿命化修繕計画

与那国町では、長寿命化修繕計画を策定し、従来の対症療法型から“損傷が大きくなる前に予防的な対策を行う”予防保全型への転換を図ります。図4に予防保全型管理に転換することによるコスト削減効果のシミュレーション結果を示します。

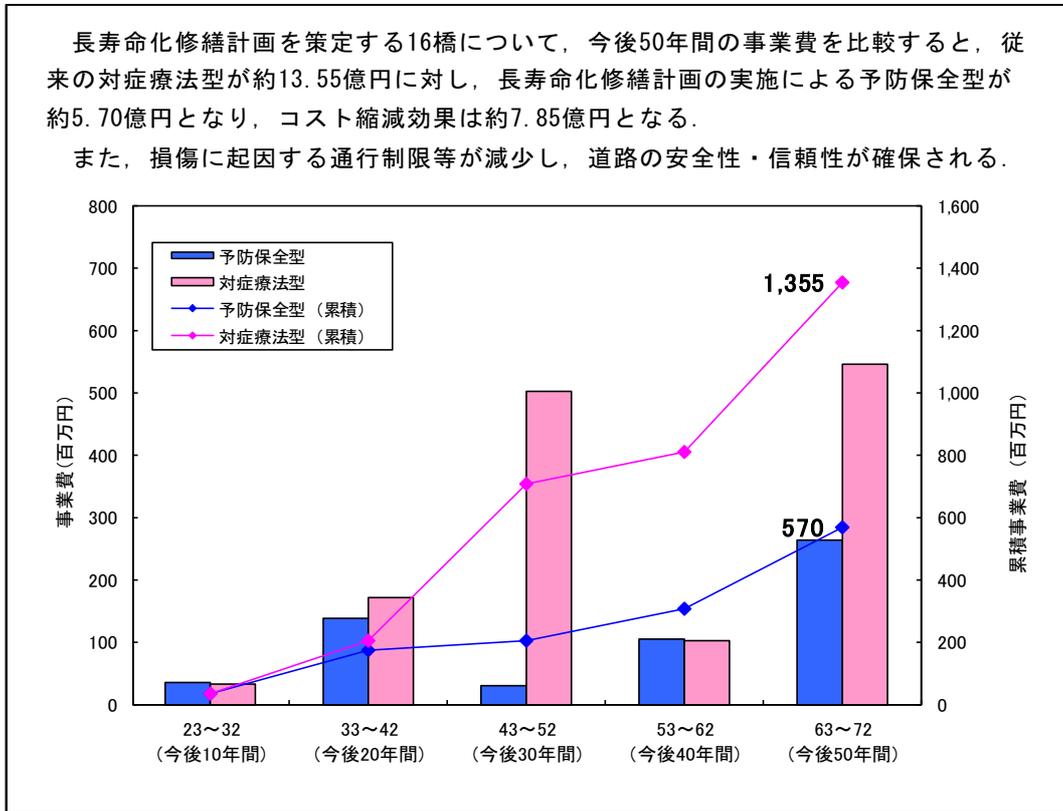


図4 長寿命化修繕計画による効果

与那国町が管理する橋梁の中で、架設後30年以上経過した橋梁は全体の約82.3%を占めているため、近い将来一斉に架替時期を迎えることが予想されます。したがって、計画的かつ予防的な修繕対策の実施へと転換を図り、橋梁の寿命を100年間とすることを目標とし、新技術・新工法を活用して修繕および架け換えに係るコストの削減を図ります。

今後は、修繕や点検結果のデータを蓄積し、計画と実態の差を分析することにより、本計画の精度を高めていきます。

表1 対象橋梁ごとの概ねの次回点検時期及び修繕内容・時期又は架替時期

単位：百万円

橋梁名	路線名	橋長 (m)	架設 年度	供用 年数	最新 点検 年次	対策の内容・時期																備考欄				
						2023年度 R05年度		2024年度 R06年度		2025年度 R07年度		2026年度 R08年度		2027年度 R09年度		2028年度 R10年度		2029年度 R11年度		2030年度 R12年度			2031年度 R13年度		2032年度 R14年度	
ボックス1	新川線	6.95	1993	30	R4									定期点検	0.73					設計費	0.49	補修工事	4.87	定期点検	0.73	
ボックス2	新川線	3.85	1993	30	R4									定期点検	0.33	設計費	0.20	補修工事	2.00					定期点検	0.33	
ボックス3	新川線	4.16	1993	30	R4									定期点検	0.41	設計費	0.26	補修工事	2.61					定期点検	0.41	
ボックス4	新川線	4.20	1993	30	R4									定期点検	0.33									定期点検	0.33	
ボックス5	帆安線	3.00	1983	40	R4					防護柵取 替・設置	0.69			定期点検	0.21									定期点検	0.21	
ボックス6	帆安線	5.40	1983	40	R4						防護柵取 替・設置	0.85	定期点検	0.33					設計費	0.22	補修工事	2.21	定期点検	0.33		
ボックス7	南牧場線	5.90	1993	30	R4			防護柵取 替・設置	0.69					定期点検	0.62								定期点検	0.62		
ボックス8	南牧場線	3.10	1998	25	R4									定期点検	0.55								定期点検	0.55		
ボックス9	久部良桃原線	2.90	1983	40	R4									定期点検	0.41								定期点検	0.41		
ボックス10	嘉田線	4.20	2003	20	R4									定期点検	0.76								定期点検	0.76		
ボックス11	比川11号線	3.62	1988	35	R4					防護柵設 置	0.49			定期点検	0.27								定期点検	0.27		
ボックス12	比川11号線	7.20	2013	10	R4									定期点検	0.46								定期点検	0.46		
ボックス13	祖納39号線	2.00	1983	40	R4					防護柵取 替・設置	0.54			定期点検	0.24				設計費	0.14	補修工事	1.36	定期点検	0.24		
ボックス14	田原2号線	5.20	1983	40	R4			防護柵取 替・設置	0.84					定期点検	0.20				設計費	0.14	補修工事	1.36	定期点検	0.20		
ボックス15	田原3号線	5.26	1983	40	R4			防護柵取 替・設置	0.84					定期点検	0.21				設計費	0.14	補修工事	1.40	定期点検	0.21		
ボックス16	帆安上原線	3.00	1993	30	R4						防護柵取 替・設置	0.65	定期点検	0.20								定期点検	0.20			
合計								2.37		1.73		1.50		6.26		0.46		4.88		3.61		8.45		6.26	35.51	

※令和10年度（2028年度）以降の補修工事（断面修復、ひび割れ補修、表面保護、舗装打替）の内容については、令和9年度（2027年度）の定期点検の結果を踏まえて見直しを行う。

表2 修繕優先順位検討結果

修繕優先順位	管理番号	路線番号	路線名	橋梁名	架設年	橋長(m)	径間数	幅員(m)	構造形式	橋種区分	①健全度	②防護柵の更新が必要	主な損傷			健全度評価				重要度評価										③修繕優先度評価点	備考		
													部材名称	損傷名	損傷程度	主桁	床版	下部工	評価点	緊急輸送道路	重要施設アクセス	道路種別	バス路線	迂回路の有無	観光地アクセス	塩害地域	竣工年次	橋長	交差条件(第三者被害)			立地条件(沿道環境)	評価点
※1	0001	-	ディンダバンダ線	嶋仲橋	1963	8.60	1	4.00	RC単純桁	co	IV		主桁	異常なたわみ	e	IV	IV	II	24.0	指定無	無	2級道路	無	有	有	100m以内	1963	15m未満	無	非市街地部	22.0	49.0	
9	0002	1003	新川線	ボックス1	1993	6.95	1	7.02	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	II		側壁	ひびわれ	c	I	-	II	94.0	指定無	無	1級道路	有	無	無	100m~1000m	1993	15m未満	その他	非市街地部	24.0	15.0	
2	0003	1003	新川線	ボックス2	1993	3.85	1	7.25	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	II		頂版	ひびわれ	e	II	-	II	73.0	指定無	無	1級道路	無	無	有	100m~1000m	1993	15m未満	無	非市街地部	20.5	23.8	
1	0004	1003	新川線	ボックス3	1993	4.16	1	8.13	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	II		頂版	うき	e	II	-	II	73.0	指定無	無	1級道路	無	無	有	100m以内	1993	15m未満	無	非市街地部	26.5	26.8	
11	0005	1003	新川線	ボックス4	1993	4.20	1	7.00	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	I		頂版	うき	e	I	-	I	100.0	指定無	無	1級道路	無	無	有	100m以内	1993	15m未満	無	非市街地部	26.5	13.3	
12	0006	3179	帆安線	ボックス5	1983	3.00	1	6.43	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	I	○	防護柵	破断	e	I	-	I	100.0	指定無	無	その他	無	無	有	1000m~2000m	1983	15m未満	無	非市街地部	13.5	6.8	
14	0007	3179	帆安線	ボックス6	1983	5.40	2	6.00	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	II	○	側壁	ひびわれ	c	I	-	II	94.0	指定無	無	その他	無	有	無	1000m~2000m	1983	15m未満	無	非市街地部	5.5	5.8	
4	0008	3131	南牧場線	ボックス7	1993	5.90	2	11.00	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	II	○	高欄	破断	e	I	-	I	100.0	指定無	有	その他	有	有	有	100m~1000m	1993	15m未満	無	病院、学校隣接	33.5	16.8	
7	0009	3131	南牧場線	ボックス8	1993	3.10	1	10.80	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	I		周辺地盤	変形・欠損	e	I	-	I	100.0	指定無	有	その他	有	有	無	100m~1000m	1993	15m未満	無	病院、学校隣接	30.5	15.3	
15	0010	3124	久部良桃原線	ボックス9	1983	2.90	1	6.00	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	II		底版	土砂堆積	e	I	-	I	100.0	指定無	無	その他	無	有	無	100m~1000m	1983	15m未満	無	非市街地部	8.5	4.3	
16	0011	3081	嘉田線	ボックス10	2003	4.20	1	6.50	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	I		周辺地盤	変形・欠損	e	I	-	I	100.0	指定無	無	その他	有	有	無	1000m~2000m	2003	15m未満	無	非市街地部	5.0	2.5	
10	0012	3072	比川11号線	ボックス11	1998	3.62	1	3.40	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	I	○	その他	防護柵	e	I	-	I	100.0	指定無	有	その他	有	有	有	100m~1000m	1998	15m未満	無	非市街地部	28.0	14.0	
6	0013	3072	比川11号線	ボックス12	2013	7.20	2	6.30	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	I		側壁	ひびわれ	c	I	-	I	100.0	指定無	有	その他	有	有	有	100m~1000m	2013	15m未満	無	病院、学校隣接	31.0	15.5	
7	0014	3037	祖納39号線	ボックス13	1983	2.00	1	6.15	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	II	○	翼壁	剥離・鉄筋露出	e	I	-	I	100.0	指定無	有	その他	有	有	有	100m~1000m	1983	15m未満	無	非市街地部	30.5	15.3	
3	0015	3207	原田2号	ボックス14	1983	5.20	2	4.00	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	II	○	頂版	ひびわれ	e	II	-	II	73.0	指定無	無	その他	無	有	無	100m~1000m	1983	15m未満	無	非市街地部	8.5	17.8	
5	0016	3208	原田3号	ボックス15	1983	5.26	2	4.00	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	II	○	防護柵	破断	e	II	-	II	73.0	指定無	無	その他	無	有	無	1000m~2000m	1983	15m未満	無	非市街地部	5.5	16.3	
12	0017	3178	帆安上原線	ボックス16	1993	3.00	1	4.80	RC溝橋 (BOXカルバート)	co	I	○	底版	土砂堆積	e	I	-	I	100.0	指定無	無	その他	無	無	無	100m~1000m	1993	15m未満	無	非市街地部	13.5	6.8	

※1嶋仲橋(町道2級)は現在未供用(通行止め対応)であり、沖縄県の河川改修事業により架け換え予定です。

●中期修繕計画優先度の評価基準

2023年(R5)~2032年(R14)年は①及び②の項目順に対策優先度を決定した。同評価の場合は、③修繕優先度評価点より優先順位を決定した。

①健全度判定

IV	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。※1
III	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。 ※令和4年度の定期点検の結果では、該当する橋梁なし。
II	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。
I	道路橋の機能に支障が生じていない状態。

②防護柵の更新が必要な橋梁

○	防護柵が損傷により機能を発揮できないため更新が必要な橋梁。
---	-------------------------------

③修繕優先度評価点

順位(点数)	橋梁の健全度と重要度の評価により、橋梁の補修優先度を決定する。中期修繕計画以降(2029年以降)は③の修繕優先順位に従い補修を決定する。
--------	--

●補修優先度の算定方法

・健全度と重要度に重み係数をかけて計算し、その合計により修繕優先度を算定する。
 損傷度は健全度より変換(損傷度=100-健全度)
 補修優先度=損傷度×重み係数+重要度×重み係数

・健全度評価点算出方法

健全度算出は下式参照
 健全度K = Σ (部材の健全性(数値化) × 部材の重み係数)

表1 部材の重み係数

部材	重み係数	備考	
上部工	主桁・横桁	0.40	主桁と横桁は統合して評価(低い評価を採用)
	床版	0.20	
支承	0.15		
下部工	橋台・橋脚	0.25	橋台・橋脚がある場合は兼悪他を採用
	合計	1.00	

表2 健全性判定区分の数値化

健全性判定区分	数値化
I	100
II	70
III	30
IV	0

表3 健全度Kの算定例(健全度=48.5)

部材	健全性判定区分の数値化		重み係数	健全度
	①	②		
主桁	II	30	0.40	12.0
	III	30		
床版	II	70	0.20	14.0
支承	I	100	0.15	15.0
	II	30		
下部工	I	100	0.25	25.0
	II	30		
健全度(合計)				48.5

・重要度評価点算出方法

重要度算出は下表の重要度評価点内訳により橋梁ごとに(1)~(11)の項目により算出する

評価指標	区分(レベル)	配点	備考	点数
(1)(2) 緊急輸送道路 重要施設アクセス路	指定あり	17.0	緊急輸送道路または重要施設アクセス路のいずれかに該当すれば得点。※独自で設定	17.0
	指定なし	0.0		
(3) 道路種別	1級道路	4.0	※独自で設定	2.0
	2級道路	2.0		
	その他	0.0		
(4) バス路線	運行有り	2.0	※独自で設定	2.0
	運行なし	0.0		
(5) 迂回路の有無	迂回路なし	5.0		0.0
	迂回路あり	0.0		
(6) 観光地アクセス	観光地アクセス路線	3.0	※独自で設定	3.0
	その他	0.0		
	海岸線から100m以内(汽水域内)	12.0		
(7) 塩害地域	海岸線から100~1000m	6.0	200m	12.0
	海岸線から1000~2000m	3.0		
	海岸線から2000m以上	0.0		
	昭和47年以前	8.0		
(8) 竣工年次(供用年数)	昭和47年以降平成6年以前	5.5	昭和38年	8.0
	平成6年以降	0.0		
	-	-		
(9) 橋長	橋長100m以上	19.0	8.70m	0.0
	橋長50m以上100m未満	9.5		
	橋長15m以上50m未満	4.8		
	橋長15m未満	0.0		
(10) 交差条件(第三者被害)	跨道橋(高速道路)	18.0		0.0
	跨道橋(国道)	9.0		
	跨道橋(その他)	4.5		
	街下が公園・駐車場など	2.3		
	なし	0.0		
(11) 立地条件(沿道環境)	D/D地区(人口集中地区)	9.0	橋梁から50m範囲 ※独自で設定	0.0
	非市街地部(平地、山地)	0.0		
	病院、学校隣接	+3.0		
合計				44.0