

日吉津村道路橋梁長寿命化修繕計画
(改訂版)

令和5年1月 改訂
(令和8年9月 改訂)

日吉津村建設産業課

目 次

	Page.
1. 長寿命化修繕計画の目的	P. 1
2. 長寿命化修繕計画の対象橋梁	P. 3
3. 計画期間	P. 4
4. 健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針	P. 5
5. 対象橋梁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	P. 6
6. 個別施設の状態	P. 7
7. 対策の優先順位の考え方	P. 8
8. 対象橋梁ごとの概ねの次回点検時期及び修繕内容・時期または架替え時期	P. 12
9. 長寿命化修繕計画による効果	P. 14
10. 計画策定担当部署	P. 15

1. 長寿命化修繕計画の目的

(1) 背景

本村が管理する橋長 2m以上の道路橋は、2026 年（R8）9 月現在にて 34 橋である。

このうち、橋齢が判明している橋梁は 13 橋であり、橋梁の寿命とされている架設後 50 年を経過した橋梁は 6 橋である。その他 5 橋は、20～30 年後には架設後 50 年を経過することとなる。

架設年次が不明な橋梁 21 橋においても、施設状況より相応の年数が経過していると推測されるため、近い将来、架設後 50 年を経過すると想定される。

これらの高齢化、老朽化する橋梁を従来のように架替え更新する対症的な修繕にて対応する場合、多大な費用が集中的に必要となり、厳しい財政状況では既存橋梁の維持管理、更新ができなくなる。

このような背景から、継続的な道路ネットワークの安全性及び信頼性を確保するために、橋梁の劣化が顕在化する前の予防的な修繕により、低いコストでの橋梁の維持管理、架替えを行っていく必要がある。

(2) 目的

長寿命化修繕計画を策定することにより、事後的な修繕であった従前の「対症療法型」から、予防的な修繕である「予防保全型」の対応手法へと転換することで、長寿命化ならびにコスト縮減を図りつつ、継続的な道路ネットワークの安全性と信頼性を確保する。同時に、維持管理コストの年度的集中を避け、予算の平準化・将来的計画化を図ることを目的とする。

(3) 計画の基本方針

○老朽化対策における基本方針

本村が管理する橋梁の中で、損傷が発生している橋梁が大半を占めている一方、将来橋梁修繕費が高騰することが予想されていることから、今後の老朽化対策としては、修繕・更新等に要するコスト縮減を目指す。

○新技術等の活用

近年、社会インフラの老朽化対策を効率的に進めていくため、維持管理に係る技術開発が積極的に進んでおり、橋梁の維持管理においても、定期点検の効率化等を図る点検技術や 補修工事のコスト縮減等を図るための新技術・新工法が開発されている。

本村の橋梁補修工事では、コスト縮減や維持管理の効率化を図るため、国土交通省「新技術情報提供システム(NETIS)」を活用する等、維持管理に関する最新技術の活用を図る。

本計画では、劣化した既設コンクリート構造物に対して、亜硝酸リチウム水溶液とシラン系表面含浸材を組み合わせた含浸材を使用することで、シラン系表面含浸材の性能を保持しながら、鉄筋腐食抑制効果を付与できる新技術「鉄筋腐食抑制型シラン系表面含浸材（アクアシール1400AR）」(NETIS登録番号:KK-230014-A)の活用を検討する。

活用を検討する橋梁は、計画期間（令和7年～令和11年）の5年間で修繕工事を実施する橋梁を対象とする。

○費用の縮減

ア．今後の老朽化対策に必要となる費用の縮減

- ・新技術のアクアシール1400ARを活用することで、令和11年までに従来工法と比較して11千円のコスト縮減を図る。
- ・修繕橋梁の優先順位を設定し、維持管理コストを縮減するとともに予算の平準化を図り、継続的な維持管理を可能とする。

イ．集約・撤去・機能縮小などによる費用の縮減

既存の管理橋梁（34 橋）は、通勤通学及び農作業時の移動に使用されており、いずれも当村の地域交通で重要な役割を担っている。

集約・撤去について検討を行ったが、後池橋であれば約 1 k m（所要時間 4 分）を迂回することになり、当村民以外の通行量も多い国道 9 号及び 431 号を通る必要があるほか、それ以外の橋梁についても学校関係者及び農業従事者から理解が得られず、現時点での計画期間内の集約化・撤去は困難と判断している。

なお、今後以下のような状況の変化が生じた場合には改めて集約・撤去等を目指し、コスト縮減を図るものとする。

- ・社会経済情勢や路線の利用状況の変化により、村道路線の統廃合が可能となる場合。
- ・周辺商業施設の大規模改修に伴う橋梁の更新（架替え）が必要となる際に、ボックスカルバートによる架替えを行うことで、LCC の縮減が図られる場合。

2. 長寿命化修繕計画の対象橋梁

(1) 対象橋梁

計画対象橋梁は、本村が管理する橋長 2m以上の道路橋 34 橋とする。

表-2.1 長寿命化修繕計画の対象橋梁

	1 級村道	2 級村道	その他村道	合計
全管理橋梁数（橋長 2m以上）	7	4	23	34
うちこれまでの計画策定橋梁数	7	4	23	34

(2) 対象橋梁の分類

表-2.2 橋長による分類

	1 級村道	2 級村道	その他村道	合計
10m以上の橋梁	2	2	6	10
10m未満の橋梁	5	2	16	24
合 計				34

表-2.3 橋梁の桁種による分類

	1 級村道	2 級村道	その他村道	合計
RC 床版	3	1	11	15
PC 床版	1	1	4	6
PC I 桁	1	0	2	3
ボックスカルバート	1	1	6	8
PC 中空床版	0	1	0	1
鋼板桁	1	0	0	1
合 計				34

表-2.4 経過年数（2026 年現在）による分類

	1 級村道	2 級村道	その他村道	合計
50 年以上の橋梁	3	1	2	6
50 年未満の橋梁	1	1	7	9
年数不明の橋梁	3	2	13	19
合 計				34

3. 計画期間

計画期間は、5 年に 1 回の定期点検サイクルを踏まえ、点検間隔が明らかとなるよう 10 年とし、「2020 年～2029 年（R2～R11）」とする。なお、計画については、点検結果等を踏まえ、毎年度更新する。

4. 健全度の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針

(1) これまでの取組みの経緯

平成 26 年 3 月公布、同年 7 月施行された「道路法施行規則の一部を改正する省令」において、国が定める統一的な基準により、5 年に 1 回の頻度での近接目視を基本とする点検、橋梁の健全性の評価が求められることとなった。

これまでの診断結果により、早期措置段階（健全性区分Ⅲ以上）である橋の修繕を実施し、道路橋梁の適正な維持管理に取り組んでいる。

(2) 健全度の把握の基本方針

「鳥取県道路橋りょう点検マニュアル」および「鳥取県小規模道路橋定期点検マニュアル」に基づいた点検を 5 年毎に定期的に行い、橋梁のデータを記録・蓄積することにより健全性を把握する。

定期点検では橋梁の部材毎に点検し、損傷状況を把握する。損傷状況により、部材単位の健全性及び道路橋毎の健全性の診断を行う。

表-4.1 健全性の評価

判定区分		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ず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、また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。

(3) 日常的な維持管理に関する基本的な方針

定期点検のほか、日常的な維持管理として、通常パトロール、清掃（堆積土砂の除去、除草等）などの簡易な処理を講じて橋梁の健全性を保つ。台風、豪雨、地震等による自然災害や事故等の人為災害が発生した場合は、緊急時点検として、破損の有無等を点検し通行の安全性を確認する。

5. 対象橋梁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

従来の橋梁維持管理は、劣化が顕著化した時点で、劣化状況に応じた修繕を行う「対症療法型」の管理であり、60～75年の寿命といわれている。今後は、「予防保全型」に移行し、橋梁の長寿化を図り、修繕と更新（架替）に係わる費用を縮減するとともに、ライフサイクルコスト（LCC）を考慮した最適な修繕工法等により事業費の平準化を図る。

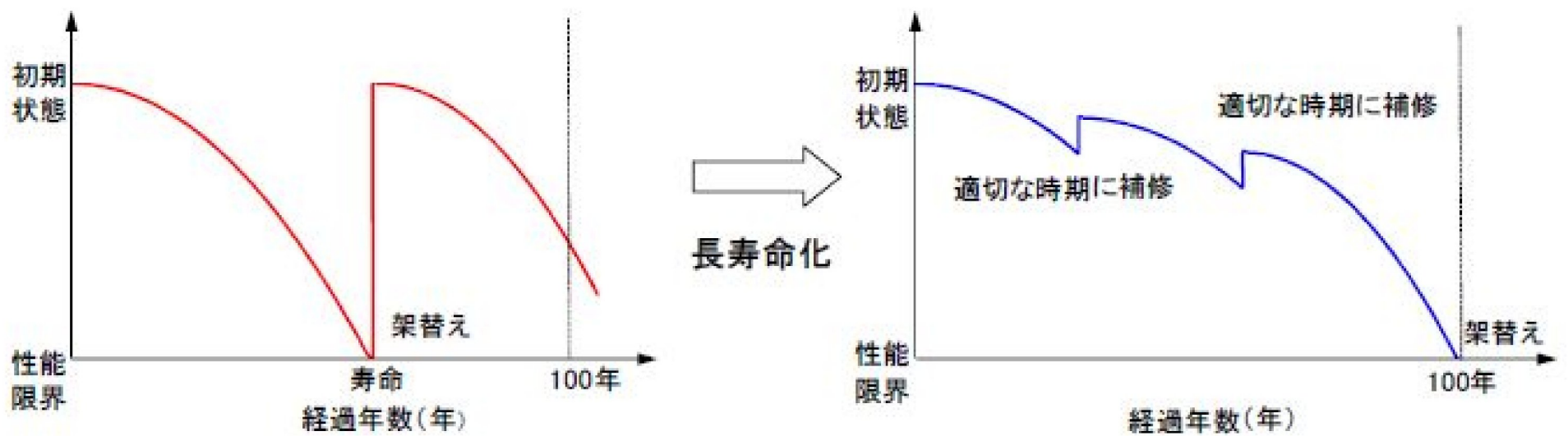


図-5.1 長寿命化のイメージ

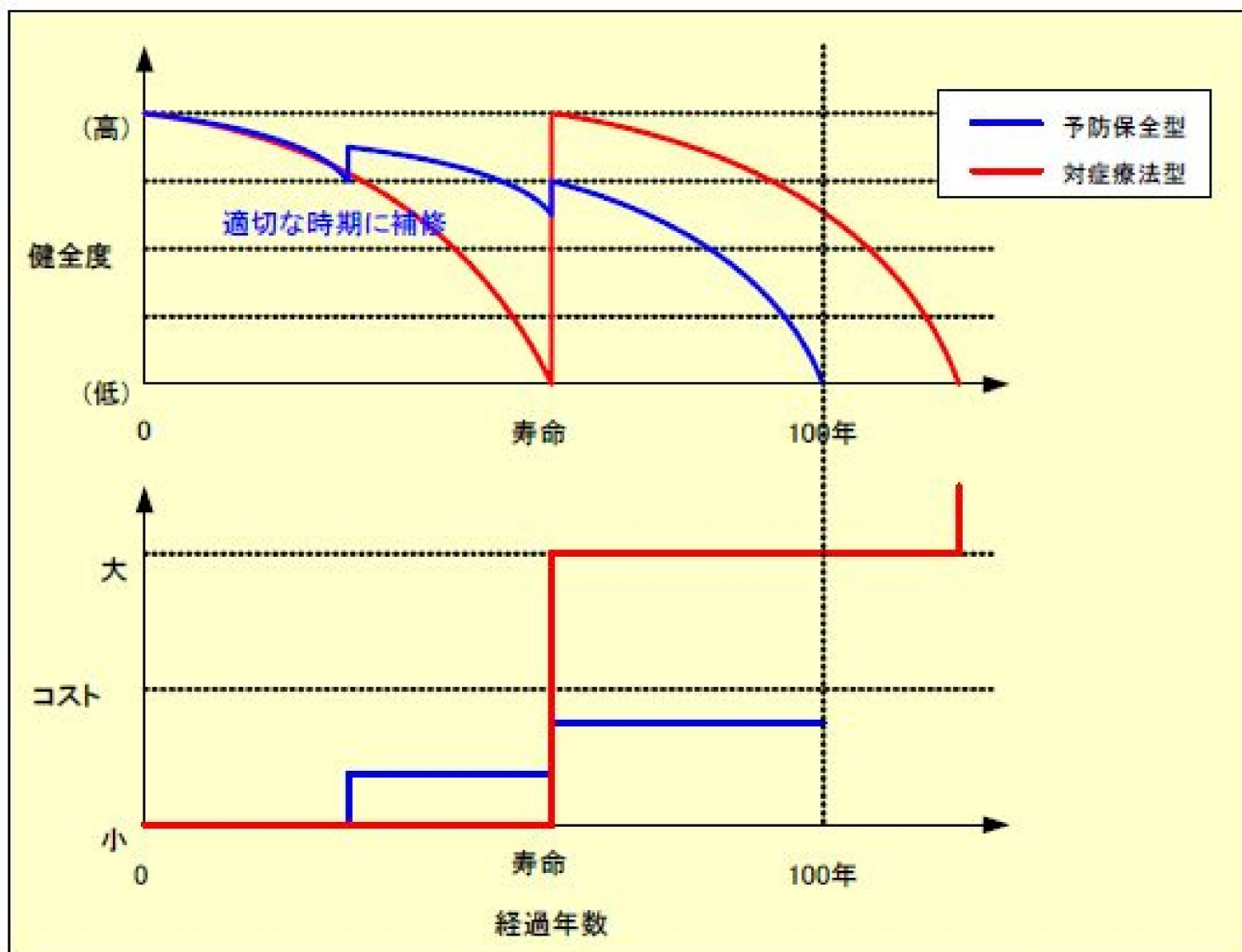


図-5.2 修繕のタイミングのイメージ

6. 個別施設の状態

点検・診断によって得られた各施設の状態について、下表に示す。

表-6.1 個別施設の状態

番号	道路橋名(フリガナ)		路線名	架設 年次	橋長 (m)	幅員 (m)	上部工 下部工 形式	橋梁の健全度					供用 年数(年)	修繕履歴		
								部材の主な変状				橋梁の 健全性		2026年現在 (R8)	実施 年度	修繕内容
								上部工	下部工	支承部	路上部					
1	ホレコ川橋1	(ホレコガワバン1)	村道古屋敷線	1970	(S45)	14.9	3.7	プレテン桁 逆T式橋台	うき、剥離	ひびわれ、欠損	—	(舗装)凹凸	Ⅱ	56	2016 (H27)	ひびわれ補修、断面修復、 表面処理、目地補修、橋面防水、舗装
2	後池橋	(ウシロイケバン)	村道温泉線	2011	(H23)	15.8	16.8	PC単鈎プレテンロー桁 逆T式橋台	—	ひびわれ	—	(舗装)舗装異常、(排水管)土砂詰り	Ⅱ	15		
3	新川橋1	(シンカワバン1)	村道樽屋北線	不明		4.3	5.0	RC床版 重力式橋台	ひびわれ、うき、鉄筋露出、豆板	欠損	—	(舗装)ひびわれ、段差 (地覆)剥離、欠損、うき	Ⅱ	不明	2020 (R2)	断面修復、表面処理、橋面防水、鋼鉄、排水装置
4	新川橋2	(シンカワバン2)	村道富吉南線	2002	(H14)	2.6	6.8	RC床版 重力式橋台	—	欠損	—	—	Ⅱ	24		
5	新田川橋1	(シンテンガワバン1)	村道富吉南線	不明		3.5	5.3	RC床版	ひびわれ	うき、剥離・鉄筋露出	—	欠損、舗装異常	Ⅰ	不明		
6	ホレコ川橋2	(ホレコガワバン2)	村道富吉南線	1966	(S41)	12.0	5.0	プレテンPC I桁	うき、剥離・鉄筋露出	—	—	路面凹凸、変形・欠損	Ⅱ	60	2017 (H28)	断面修復、目地補修、表面処理
7	新田川橋2	(シンテンガワバン2)	村道今吉中線	不明		3.7	5.1	RC床版	—	剥離・鉄筋露出	—	剥離・鉄筋露出	Ⅰ	不明		
8	ホレコ川橋3	(ホレコガワバン3)	村道旧国道線	1966	(S41)	11.5	6.1	鋼桁橋	剥離・鉄筋露出	—	—	—	Ⅰ	60	2020 (R2)	ひびわれ修復、断面修復、表面処理、橋面防水、伸縮装置補修、高欄取替、支保取替
9	新田川橋3	(シンテンガワバン3)	村道旧国道線	不明		4.8	6.5	RC床版	—	うき	—	—	Ⅰ	不明	2019 (H31)	ひびわれ補修、断面修復、表面処理、目地補修、防護柵、排水管
10	新川橋3	(シンカワバン3)	村道旧国道線	不明		2.0	7.4	RC床版	剥離・鉄筋露出	ひびわれ	—	防食機能の劣化	Ⅱ	不明		
11	西川橋1	(ニシガワバン1)	村道旧国道線	1969	(S44)	9.2	5.1	プレテンI桁橋	漏水・遊離石灰	—	—	うき、路面凹凸、舗装異常	Ⅰ	57		
12	豊田川橋2	(トヨダガワバン2)	村道環状線	不明		2.4	22.1	ボックスカルバート	うき、ひびわれ、剥離・鉄筋露出	剥離・鉄筋露出	—	路面の凹凸、舗装異常 防食機能の劣化	Ⅱ	不明		
13	ホレコ川橋4	(ホレコガワバン4)	村道二本松 日野川線	不明		12.1	6.7	プレテンI桁橋	漏水・遊離石灰 剥離・鉄筋露出	変形・欠損、ひびわれ	—	舗装異常、うき 変形・欠損	Ⅰ	不明		
14	宮川橋2	(ミヤガワバン2)	村道西大坪線	不明		2.3	11.4	RC床版 重力式橋台(推定)	ひびわれ、剥離・鉄筋露出、豆板	ひびわれ、漏水・遊離石灰	—	(舗装)舗装異常、凹凸、 (地覆)ひびわれ、変形・欠損	Ⅱ	不明		
15	西川橋2	(ニシガワバン2)	村道橋通道線	1969	(S44)	10.4	6.7	プレテンI桁橋	漏水・遊離石灰、ひびわれ	漏水・遊離石灰、ひびわれ	—	路面の凹凸、防食機能の劣化	Ⅰ	57		
16	ホレコ川橋5	(ホレコガワバン5)	村道5号線	1966	(S41)	14.6	5.0	プレテンI桁橋	剥離・鉄筋露出	—	—	剥離・鉄筋露出	Ⅰ	60	2024 (R6)	断面修復工、表面処理工、伸縮部補修工、舗装補修工
17	新田川橋5	(シンテンガワバン5)	村道5号線	不明		4.5	6.3	RC床版	床板ひびわれ	ひびわれ	—	路面の凹凸、舗装の異常	Ⅱ	不明		
18	西川橋3	(ニシガワバン3)	村道5号線	不明		13.5	5.7	プレテンI桁橋	剥離・鉄筋露出	—	—	—	Ⅰ	不明	2025 (R7)	コンクリート補修工、伸縮部補修工、橋面防水工、高欄取替工
19	新川橋4	(シンカワバン4)	村道宮川北線	不明		2.8	5.6	RC床版 重力式橋台	—	—	—	(地覆)ひびわれ	Ⅰ	不明		
20	宮川橋3	(ミヤガワバン3)	村道東大坪線	不明		3.8	9.9	RC床版 重力式橋台(推定)	うき、剥離・鉄筋露出	ひびわれ、うき、変形・欠損	—	(舗装)舗装異常、凹凸 (地覆)ひびわれ、変形・欠損	Ⅱ	不明		
21	稲川橋2	(イナガワバン2)	村道古屋敷線	不明		2.2	5.1	RC床版	床板ひびわれ	ひびわれ、うき	—	路面の凹凸	Ⅲ	不明		
22	新田川橋6	(シンテンガワバン6)	村道古屋敷線	不明		4.3	5.6	RC床版	床板ひびわれ、剥離・鉄筋露出	うき、剥離・鉄筋露出	—	路面の凹凸	Ⅲ	不明		
23	新川橋5	(シンカワバン5)	村道小路 1号線	不明		2.6	4.9	RC床版 重力式橋台	剥離、鉄筋露出、うき	ひびわれ、剥離、欠損	—	(舗装)凹凸、(地覆)剥離	Ⅲ	不明		
24	新川橋6	(シンカワバン6)	村道小路 2号線	不明		2.0	6.6	RC床版 重力式橋台	ひびわれ	—	—	(舗装)凹凸	Ⅱ	不明		
25	宮川橋4	(ミヤガワバン4)	村道宮川 1号支線	不明		2.6	7.0	RC床版 重力式橋台(推定)	ひびわれ、剥離・鉄筋露出(豆板)	ひびわれ、うき、変形・欠損	—	(胸壁)凹凸、(伸縮)変色・劣化、(地覆)剥離・鉄筋露出	Ⅱ	不明		
26	宮川橋5	(ミヤガワバン5)	村道稲川線	不明		3.0	9.5	RC床版 重力式橋台	鉄筋露出	剥離、ひびわれ	—	(舗装)鉄筋露出、凹凸	Ⅱ	不明		
27	海川排水路橋	(カイガワバイスイロバン)	村道2号線	不明		10.4	5.7	プレテンI桁橋	—	—	—	防食機能の劣化	Ⅰ	不明	2022 (R4)	ひびわれ補修、断面修復、表面処理、伸縮部補修、橋面防水、舗装補
28	新田川橋8	(シンテンガワバン8)	村道4号線	不明		4.5	5.3	RC床版	床板ひびわれ 剥離・鉄筋露出	—	—	路面の凹凸	Ⅱ	不明		
29	西川橋4	(ニシガワバン4)	村道4号線	不明		13.4	5.7	プレテンI桁橋	—	ひびわれ	—	—	Ⅰ	不明	2023 (R5)	ひびわれ補修、断面修復、表面処理、伸縮部補修、橋面防水、舗装補
30	新田川橋9	(シンテンガワバン9)	村道今吉区画 2号線	1996	(H8)	3.0	12.0	RC床版	床板ひびわれ、漏水・遊離石灰、剥離・鉄筋露出	ひびわれ、剥離・鉄筋露出	—	浮き、舗装の異常	Ⅰ	30		
31	西川橋5	(ニシガワバン5)	村道箕海川線	1993	(H5)	5.4	14.7	プレキャストボックスカルバート 側壁	ひびわれ	ひびわれ	—	(舗装)舗装異常、凹凸、 (Gr)腐食・防食機能の劣化・変形	Ⅱ	33		
32	新川橋7	(シンカワバン7)	村道樽屋北2号線	2020	(R2)	2.1	12.8	プレキャストボックスカルバート 側壁	漏水・遊離石灰	—	—	(舗装)ひびわれ	Ⅰ	6		
33	新田川橋4	(シンテンガワバン4)	村道二本松 日野川線	2024	(R6)	3.2	9.2	ボックスカルバート	漏水	ひびわれ	—	—	Ⅰ	2	2026 (R8)	断面修復工
34	新田川橋7	(シンテンガワバン7)	村道2号線	2024	(R6)	3.2	9.0	ボックスカルバート	—	—	—	—	Ⅰ	2		

7. 対策の優先順位の考え方

(1) 基本的な考え方

近接目視による定期点検の健全性診断の判定区分に基づき、補修等を実施する。

修繕にあたっては、健全度が低い橋梁から実施することとし、健全度が同じ橋梁は、当該橋梁が果たしている役割、機能、利用状況、重要性等に考慮した重要度評価を加え優先順位を設定する。

表-7.1 優先順位の基本的な考え方

優先順位	判定区分	優先順位の考え方
高 ↑ ↓ 低	健全度Ⅳ	発見後ただちに応急措置を行い、その後、恒久的対応（撤去・修繕・架替等）について速やかに検討を行う。
	健全度Ⅲ	構造物の機能に支障が生じる可能性がある状態であるため、損傷が進行し大規模な修繕が必要となる前に、早期（次回の定期点検までの概ね 5 年間）に、補修等の措置を行う。
	健全度Ⅱ	当面は次回の定期点検までは経過観察とする。ただし、橋梁の重要度により、予防保全的に補修を行うことが明らかに合理的な場合には、健全度Ⅱの状態のうちに、補修を行う。
	健全度Ⅰ	道路橋の機能に支障が生じていない状態であるため、経過観察とする。

(2) 橋梁の健全度評価

橋梁の健全度評価に際して、橋梁を構成する各部材の健全性（Ⅰ～Ⅳ）を点数化する。評価点は、各部材の点数に重み係数（比率）を乗じて換算評点を算出し、合計点（評点①）を算出する。

表-7.2 橋梁の健全度評価

部材の健全性		I (0 点)	II (10 点)	III (20 点)	IV (30 点)	小計 X (点)	評点 Y=Σ X (点)	比率 S (%) 全体100%	最高点 (全てⅣ の場合) G (点)	換算 評点 S/G×Y (点)	
評価項目	部材名	健全	予防保全段階	早期措置段階	緊急措置段階						
上部構造	主桁	-	-	○	-	20	40	30	90	13	
	横桁	-	○	-	-	10					
	床版	-	○	-	-	10					
下部構造		-	○	-	-	10	10	30	30	10	
支承部		○	-	-	-	0	0	30	30	0	
その他		-	○	-	-	10	10	10	30	3	
※) 上部構造の最高点Gは、該当する要素の数に応じたものとする（主桁・横桁・床版の全てが点検対象の場合は90点）										評点①	26/100

表-7.3 劣化・損傷部位に対する重み係数（比率）

劣化・損傷部位		比率 S（%） /100%
上部構造	主桁	30
	横桁	
	床版	
下部構造	橋台・基礎・橋脚	30
支承部	支承本体・落橋防止	30
その他	舗装・伸縮・高欄等	10

(3) 橋梁の重要度評価

当該橋梁が果たしている役割、機能、利用状況、重要性等に考慮した客観的評価を点数化する。
評価点は、各評価項目の評点に重み係数（比率）を乗じて換算評点を算出し、合計点（評点②）を算出する。

但し、健全度Ⅱの橋梁のうち、表-7.4の赤枠内に示す判定項目のいずれかに該当する重要な橋梁に関しては、予防保全的に補修を実施する。

表-7.4 橋梁の重要度評価

評価項目		判定項目				小計 X (点)	評点 Y=ΣX (点)	比率 S (%) 全体100%	最高点 G (点)	換算 評点 S/G×Y (点)
路線の 重要性	道路種類	道路幅員6.5m以上 (50 点)	1級村道 (25 点)	2級村道 (10 点)	その他村道 (0 点)	25	25	30	50	15
		-	○	-	-					
住民生活・防 災面・公共 サービスへの 影響	利用状況	バス運行路線 (50 点)	通学路（学校指定） (25 点)	その他 (0 点)		0	0	25	50	0
		-	-	○						
	代替路（迂回路） の有無	無し (50 点)	有り (0 点)			0	0	20	50	0
		-	○							
橋梁規模	橋長 (小数点第1位を四捨五入 した整数値)	橋長10m以上 (50 点)	橋長10m未満 (0 点)			50	50	13	50	13
		○	-							
供用年数	50年以上：評点=50点 50年未満：評点=供用年数 不明：評点=50点	供用年数 (50 点)	不明 (50 点)			50	50	8	50	8
		○	-							
地域特性	塩害影響 (海岸線からの距離)	200m以内 (50 点)	200m超え (0 点)			0	0	4	50	0
		-	○							
※）各評価項目の中で複数の判定項目に該当する場合（例：バス運行路線・通学路）は上位の点数を評点とする									評点②	36/100

表-7.5 重要度評価項目に対する重み係数（比率）

評価項目		評価方法	比率 S (%) /100%
路線の重要性	道路種類	道路幅員及び村道の等級より、路線の重要性を評価（等級は、道路網図を適用）	30
住民生活・防災 面・公共サービ スへの影響	利用状況	・公共交通機関のルート確保 ・学校指定通学路の安全度 (通学路は、日吉津小学校通学路対策箇所図を適用)	25
	代替路（迂回路） の有無	日常時の通行、災害時の避難経路の確保	20
橋梁規模	橋長	橋長による仮設のし易さを評価	13
供用年数		経過年数によって、今後の劣化度を評価	8
地域特性	塩害影響	塩害地域の有無により、有害環境を評価	4

(4) 優先順位の設定

健全性が同じ橋梁について、橋梁の健全度に対する評点①、重要度に対する評点②の合計評点により、優先順位を設定する。

表-7.6 優先順位の設定

橋梁の健全度 評点① (点)	橋梁の重要度 評点② (点)	合計評点 =評点①+評点② (点)
26	36	62/200

8. 対象橋梁ごとの概ねの次回点検時期及び修繕内容・時期または架替え時期

各橋梁の概ねの次回点検時期および修繕内容・時期については、次頁表-8.1 によるものとする。

[illegible]

前頁表-8.1 の点検・設計・修繕計画における各年の概算対策費用および対策費用の累計を下図に示す。

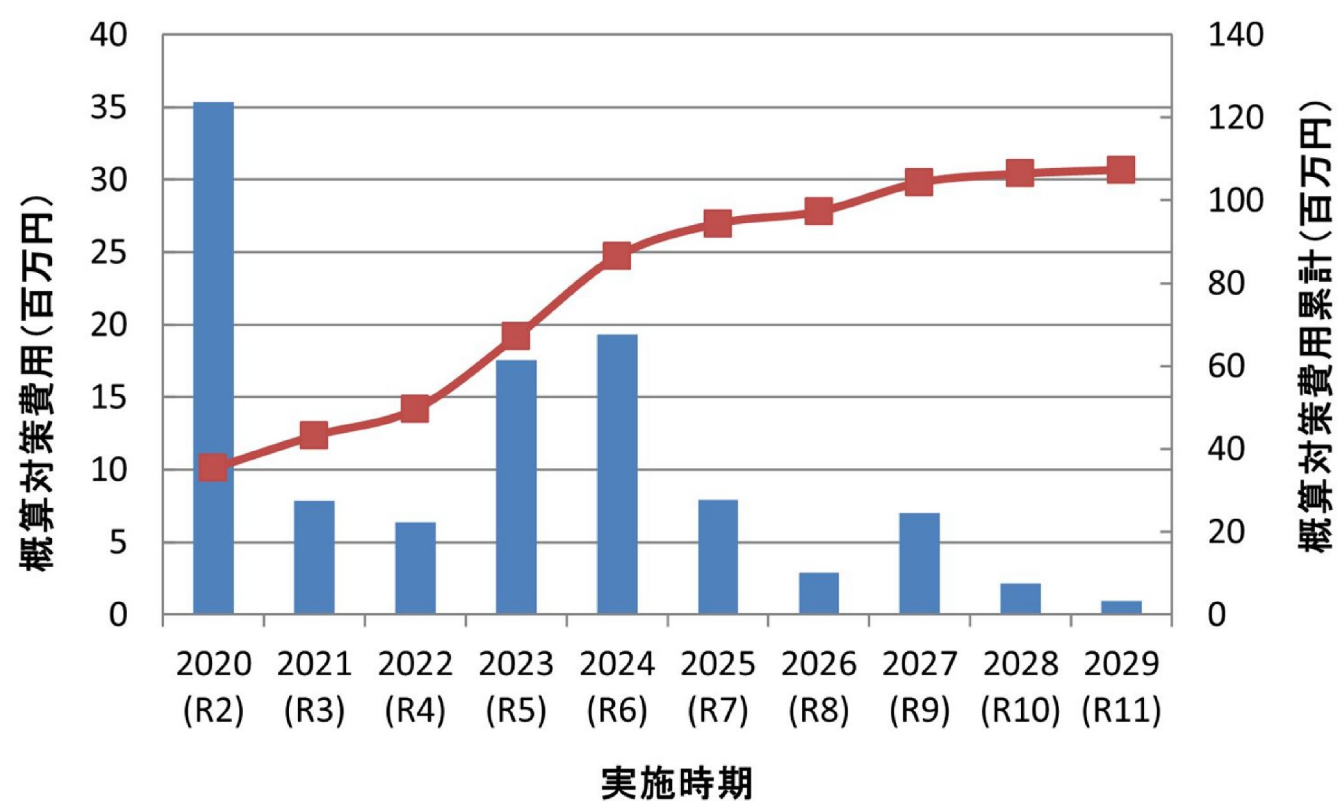


図-8.1 概算対策費用 (R2～R11)

9. 長寿命化修繕計画による効果

長寿命化を意図し、予防保全型補修を取り入れた「維持管理」の実施がなされる橋梁は、延命効果が見込まれ、「維持管理」における長期的な補修費の削減が期待できる。その効果は従来の対症療法型修繕の場合と比較すれば、約 24%の削減が見込まれる。これは健全度Ⅱの橋梁のうち、予防保全的に補修が必要と判断される 16 橋を対象として、予防保全型の補修費を過去の補修調査・実施設計による補修費、対症療法型の架替費を「日吉津村公共施設等総合管理計画」における橋梁の更新費用（448 千円／m2）からそれぞれ想定したものである。

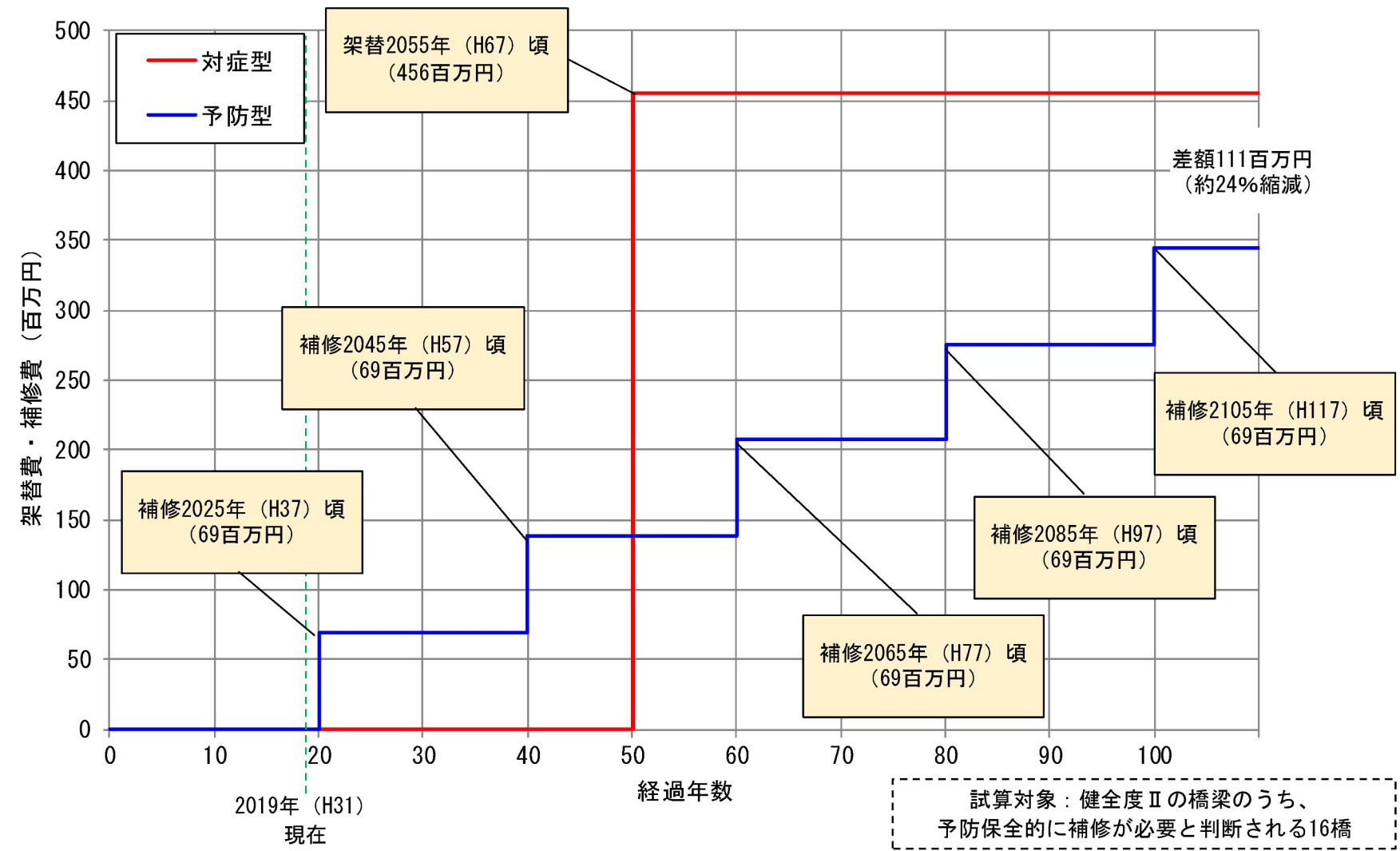


図-9.1 補修調査・設計に基づく補修費、架替費推定例

10. 計画策定担当部署

計画策定担当部署

日吉津村役場建設産業課 TEL 0859-27-5953