

浜松市横断歩道橋長寿命化計画 (改定版)



令和6年3月

浜松市土木部

目 次

1. 長寿命化計画の背景と目的	1
(1) 背景	1
(2) 目的	1
(3) 計画の位置付け	2
2. 管理横断歩道橋の現況	3
(1) 管理横断歩道橋数	3
(2) 横断歩道橋の建設年別分布	6
(3) 横断歩道橋点検の実施状況	7
(4) 横断歩道橋の健全性の分布状況	8
(5) 横断歩道橋の措置状況	9
(6) 横断歩道橋の現状と課題（まとめ）	9
3. 横断歩道橋マネジメントの取り組み	10
(1) 横断歩道橋マネジメントの方針	10
(2) メンテナンスサイクルの構築	10
(3) 横断歩道橋の健全性の区分	12
(4) 維持管理の方法	13
(5) 事業実施の優先順位	17
4. 新技術等の活用	18
(1) 新技術等の活用方針	18
(2) 新技術等の活用効果	18
5. 横断歩道橋の集約化・撤去	18
6. 長寿命化計画のまとめ	19
(1) 計画対象施設と計画期間	19
(2) 計画の方針	19
(3) 中長期的なコストの見通し	20

別添 浜松市横断歩道橋長寿命化計画 修繕・点検リスト

1. 長寿命化計画の背景と目的

(1) 背景

浜松市では市民に安全で安心な道路を提供するために、定期点検等により道路施設の状態を把握し、計画的に修繕を行ってきました。

浜松市が管理する横断歩道橋は、53 橋であり、道路法改正に伴う横断歩道橋点検は、2017 年度（平成 29 年度）から 2018 年度（平成 30 年度）までに 1 巡目が完了し、早期措置段階と判定された横断歩道橋の措置が 2023 年度（令和 5 年度）に完了しました。また、2 巡目の点検が完了するなか、損傷の進行状況や特徴などのデータが蓄積されてきたことや各種新技術の進展など、横断歩道橋の維持管理を取り巻く環境は変化しております。

一方、浜松市が管理する横断歩道橋の建設年次に目を向けると、1965 年（昭和 40 年）から 1975 年（昭和 50 年）にかけて多くが建設されている状況です。建設後 50 年を超える横断歩道橋の割合は、現在の約 64%から、10 年後には約 79%、20 年後には約 81%に増加し、今後、施設の老朽化が進行し、一斉に更新（架替）や修繕の時期を迎えることが予想されます。

また、2023 年度（令和 5 年度）に策定した浜松市道路施設管理基本方針において、道路施設毎の優先度の見直しや事業間優先度を設定し、中長期維持管理シナリオを策定することで、本市が維持管理する道路施設全体の目指すべき方向性を整理しました。

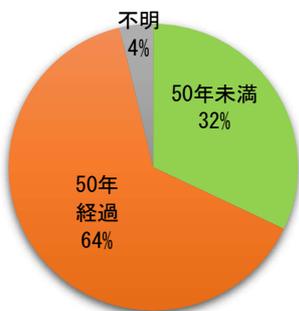
こうした状況から、中長期的な維持管理に係るトータルコストの縮減や予算・事業の平準化を図りつつ、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスの実現を目指します。

(2) 目的

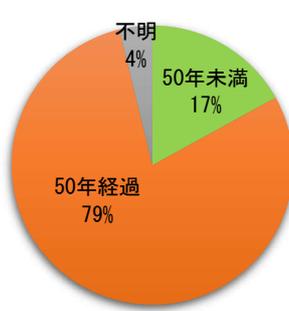
横断歩道橋を取り巻く環境の変化や施設の老朽化が加速していくことを踏まえ、損傷が軽微な段階で予防的な修繕を実施することで機能の保持・回復を図る予防保全型維持管理へ本格転換していくことを目的とし、浜松市横断歩道橋長寿命化計画を改定します。

将来にわたって市民に安全で安心な道路を提供するために、予防保全型維持管理により横断歩道橋の長寿命化、トータルコストの縮減および予算・事業の平準化を更に推進します。

現在（2023 年(令和 5 年)



10 年後（2033 年(令和 15 年)



20 年後（2043 年(令和 25 年)

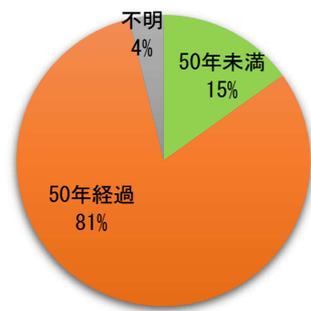


図 1-1 浜松市管理横断歩道橋の老朽化の推移

(3) 計画の位置付け

2013年（平成25年）11月に国が策定した「インフラ長寿命化基本計画」の中で、各インフラ管理者は、基本計画に基づき、「インフラ長寿命化計画（行動計画）」及び「個別施設毎の長寿命化計画（個別施設計画）」を策定することとされました。

本計画は、上記の個別施設計画として策定し、行動計画として策定された浜松市公共施設等総合管理計画を上位計画と位置付けるとともに、本市が維持管理する道路施設全体の目指すべき方向性を整理した浜松市道路施設管理基本方針に基づく施設毎の個別施設計画としても位置付けられています。

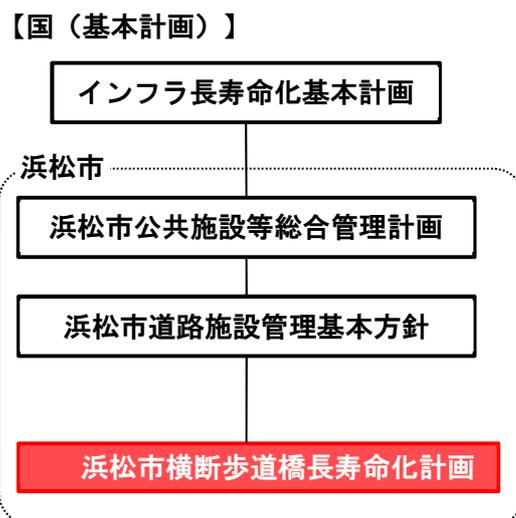


図 1-2 本計画の位置付け

2. 管理横断歩道橋の現況

(1) 管理横断歩道橋数

浜松市では、横断歩道橋を 53 橋管理しています。
構造形式別では、鋼橋が 52 橋、コンクリート橋が 1 橋となります。

表 2-1 浜松市管理の横断歩道橋一覧

施設名称	区名	路線名	設置年月	全長 (m)	橋長 (m)	幅員 (m)	横断歩道形式
芳川歩道橋	中央区	国道 150 号	1970/4/1	44.2	16.0	1.5	鋼橋
宮竹歩道橋	中央区	国道 152 号	1965/4/1	42.0	21.7	2.0	鋼橋
下池川歩道橋	中央区	国道 152 号	1970/4/1	52.3	29.5	1.5	鋼橋
中沢中央歩道橋	中央区	国道 152 号	1973/4/1	69.2	26.3	1.5	鋼橋
二俣歩道橋	天竜区	国道 152 号	1968/4/1	34.9	13.0	1.5	鋼橋
増楽歩道橋	中央区	国道 257 号	1963/4/1	45.0	18.6	2.0	鋼橋
若林歩道橋	中央区	国道 257 号	1965/4/1	40.2	14.2	1.5	鋼橋
森田歩道橋	中央区	国道 257 号	1966/4/1	39.8	15.6	1.2	鋼橋
塩町歩道橋	中央区	国道 257 号	1967/4/1	36.5	18.9	1.5	鋼橋
東若林歩道橋	中央区	国道 257 号	1967/4/1	40.7	14.6	1.5	鋼橋
和地山歩道橋	中央区	国道 257 号	1969/2/1	42.2	18.6	1.2	鋼橋
布橋歩道橋	中央区	国道 257 号	1970/4/1	40.3	14.5	1.5	鋼橋
高塚歩道橋	中央区	国道 257 号	1970/4/1	41.9	15.3	1.2	鋼橋
柏原歩道橋	中央区	国道 257 号	1972/4/1	40.0	16.3	1.5	鋼橋
都筑歩道橋	浜名区	国道 362 号	2005/4/1	44.7	17.9	1.2	鋼橋
西気賀歩道橋	浜名区	国道 362 号	1995/10/1	60.3	18.0	2.5	鋼橋
若身歩道橋	天竜区	国道 362 号	1972/3/1	42.2	18.5	1.5	鋼橋
市野歩道橋	中央区	県道天竜浜松線	1967/4/1	40.7	16.5	1.5	鋼橋
上石田歩道橋	中央区	県道天竜浜松線	1969/4/1	40.3	14.1	1.5	鋼橋
入野歩道橋	中央区	県道天竜雄踏線	1972/11/1	40.8	15.1	1.5	鋼橋
安新歩道橋	中央区	県道浜松環状線	2007/4/1	79.0	30.7	3.0	鋼橋
西丘歩道橋	中央区	県道浜松環状線	1981/2/1	49.8	22.5	1.5	鋼橋
奥山歩道橋	浜名区	県道新城引佐線	1969/3/1	37.3	15.9	1.2	鋼橋
中野町歩道橋	中央区	県道中野子安線	1976/4/1	55.7	22.1	1.5	鋼橋
寺脇歩道橋	中央区	県道舞阪竜洋線	1969/3/1	46.2	14.2	1.5	鋼橋
花川歩道橋	中央区	県道村櫛三方原線	1974/4/1	40.5	16.5	1.5	鋼橋
豊西歩道橋	中央区	県道浜松袋井線	1997/4/1	69.2	25.7	2.0	鋼橋
西塚歩道橋	中央区	市道中野町三方原線	1981/4/1	44.3	20.6	1.5	鋼橋
神立歩道橋	中央区	市道中野町三方原線	1971/4/1	51.3	24.0	1.5	鋼橋
住吉歩道橋	中央区	市道中野町三方原線	1971/4/1	49.9	22.7	1.5	鋼橋
城北高西歩道橋	中央区	市道中野町三方原線	1971/4/1	46.3	23.6	1.5	鋼橋
あいホール南歩道橋	中央区	市道中野町三方原線	1972/3/1	50.9	23.6	1.5	鋼橋
あいホール北歩道橋	中央区	市道中野町三方原線	1971/4/1	46.3	22.6	1.5	鋼橋
萩丘小入口	中央区	市道中野町三方原線	1972/4/1	50.9	23.6	1.5	鋼橋
萩丘歩道橋	中央区	市道中野町三方原線	1972/4/1	46.3	22.6	1.5	鋼橋
六間出口歩道橋	中央区	市道植松和地線	1969/4/1	42.5	18.8	1.5	鋼橋
将監大橋東歩道橋	中央区	市道植松和地線	1969/4/1	41.3	18.8	1.5	鋼橋
布橋歩道橋	中央区	市道植松和地線	1968/4/1	39.3	14.5	1.5	鋼橋
向宿歩道橋	中央区	市道飯田鴨江線	1974/4/1	42.6	19.0	1.5	鋼橋
永代橋歩道橋	中央区	市道飯田鴨江線	1975/3/1	75.4	25.3	1.8	鋼橋
遠州八幡停車場歩道橋	中央区	市道曳馬中田島線	1982/3/1	74.2	14.8	2.0	鋼橋
北都橋歩道橋	浜名区	市道東三方都田線	1993/4/1	70.0	54.4	10.0	コンクリート橋
竜禅寺小前歩道橋	中央区	市道早出寺脇線	不明	36.6	12.7	1.5	鋼橋
助信駅自由通路	中央区	市道曳馬中田島線	2013/4/1	91.9	15.0	2.0	鋼橋
弁天島横断歩道橋	中央区	市道舞阪弁天渚園幹線	不明	24.0	13.5	1.5	鋼橋
曳馬駅自由通路	中央区	市道曳馬中田島線	2013/4/1	79.4	16.0	2.0	鋼橋
上島駅自由通路	中央区	市道上島 43 号線	2013/4/1	91.2	14.3	2.0	鋼橋
篠原団地歩道橋	中央区	国道 301 号	1972/4/1	44.1	17.5	1.5	鋼橋
舞阪歩道橋	中央区	国道 301 号	1967/4/1	33.4	25.2	1.5	鋼橋
中郡歩道橋	中央区	市道有玉南積志線	1974/4/1	79.2	18.5	2.3	鋼橋
真徳橋	中央区	国道 152 号	1969/4/1	26.1	26.1	4.0	鋼橋
花屋橋	中央区	国道 152 号	1969/4/1	26.1	26.1	4.0	鋼橋
了願公園西歩道橋	中央区	県道浜松環状線	2010/4/1	59.3	16.2	3.0	鋼橋

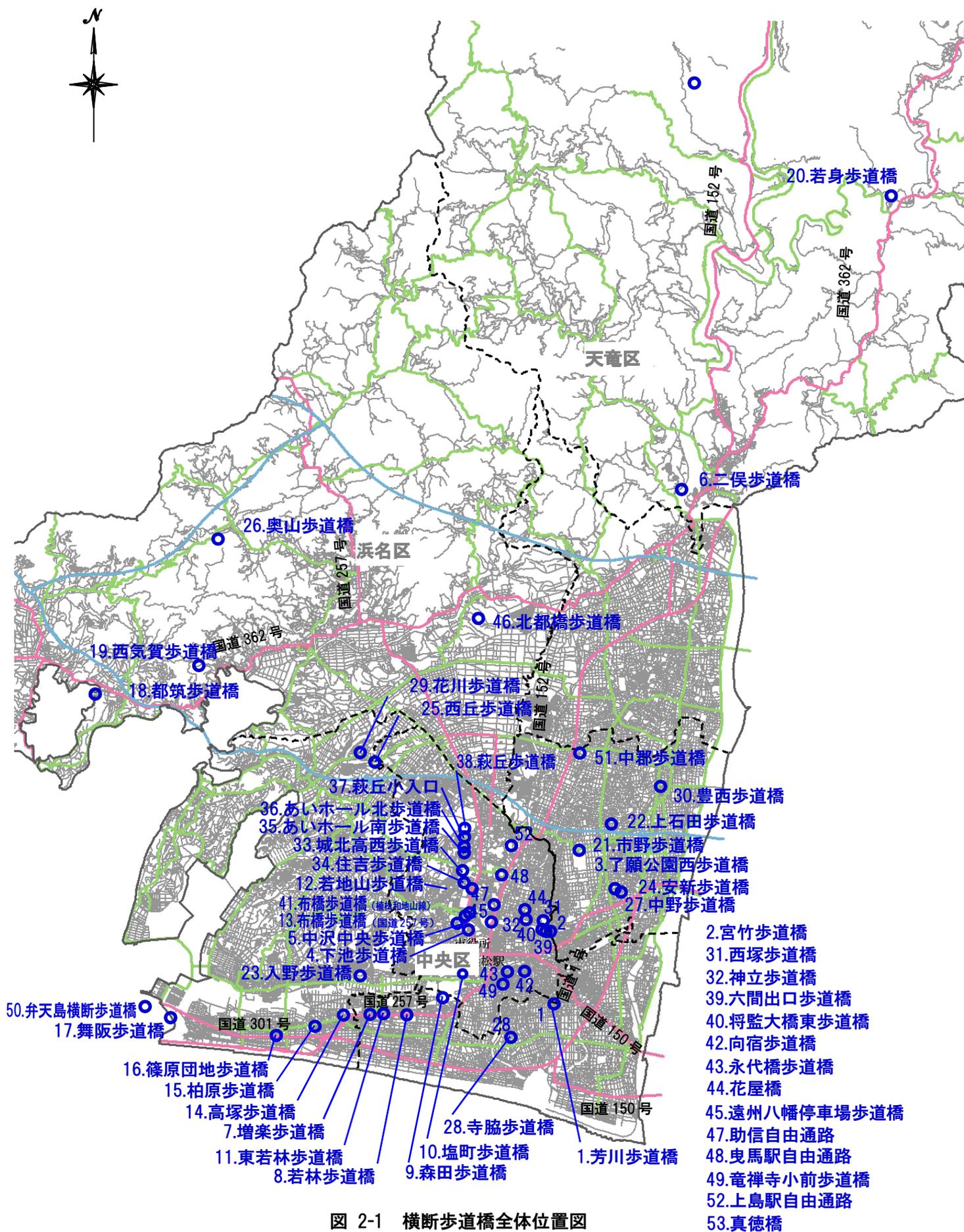


図 2-1 横断歩道橋全体位置図

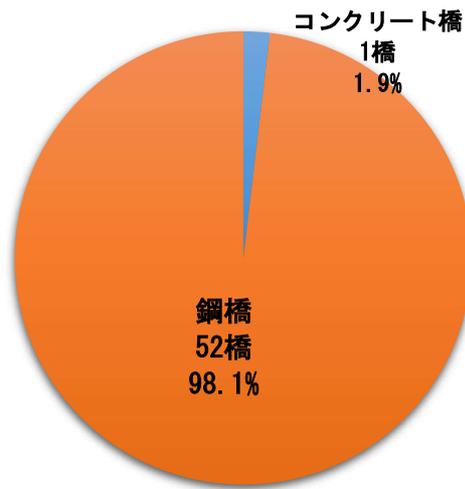


図 2-1 横断歩道橋 形式別割合



写真 2-1 【鋼橋】増楽歩道橋

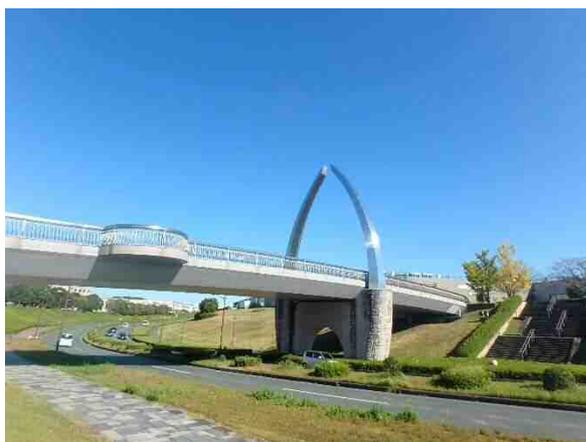


写真 2-2 【コンクリート橋】北都橋歩道橋



写真 2-3 【鋼橋】助信駅自由通路

(2) 横断歩道橋の建設年別分布

浜松市が管理する横断歩道橋は、1965年（昭和40年）から1975年（昭和50年）にかけて全体の約8割にあたる42橋が建設されています。今後これらの横断歩道橋の老朽化が進むことから、集中的に多額の修繕・更新（架替）費用が必要となることが懸念されます。

浜松市における建設後50年以上経過した横断歩道橋の占める割合は、現在の約64%から、10年後に79%、20年後には約81%にまで増加します。

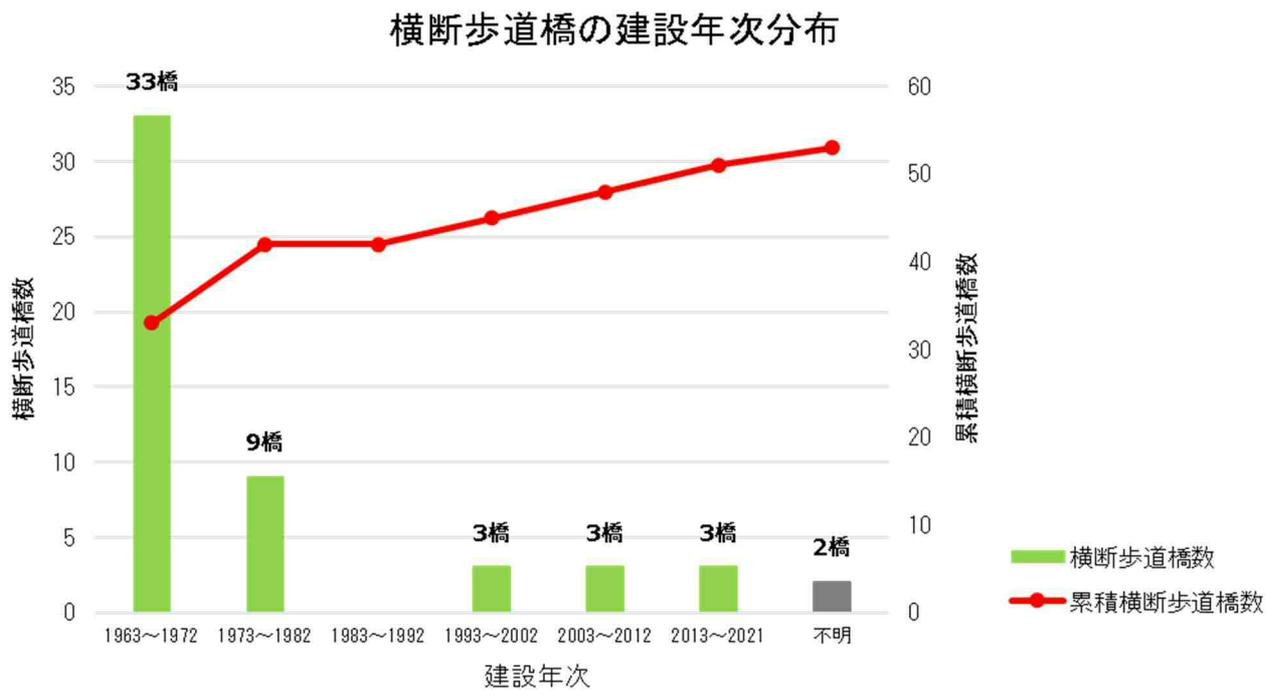


図 2-2 横断歩道橋の建設年別分布

(3) 横断歩道橋点検の実施状況

浜松市では、横断歩道橋建設後の概ね1年後に初回点検を、その後は法令に基づき5年に1回の頻度で定期点検を実施して横断歩道橋の健全性を確認しています。

2022年度（令和4年度）までに2巡目までの点検が完了しています。

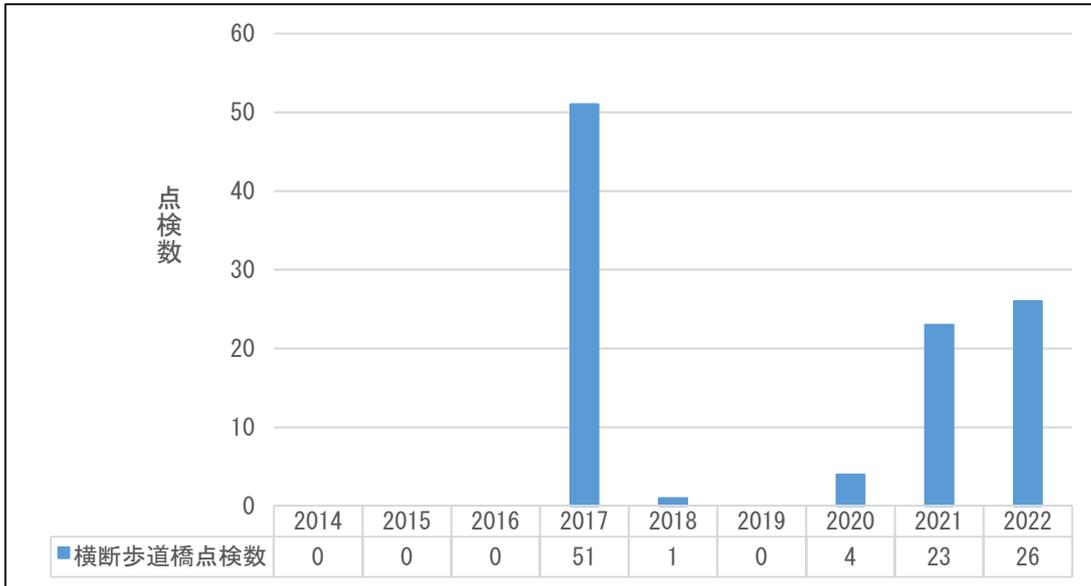


図 2-3 横断歩道橋の点検実施数（実績）



写真 2-4 高所作業車による近接目視点検



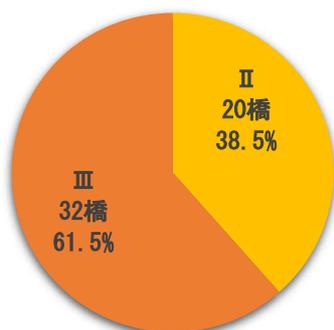
写真 2-5 高所作業車による近接目視点検

(4) 横断歩道橋の健全性の分布状況

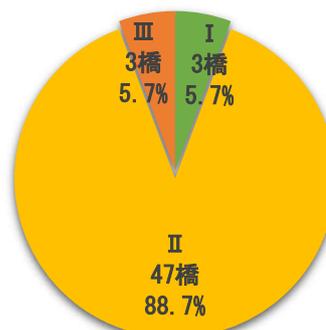
1 巡目点検で確認された健全性Ⅲは措置が完了しました。2 巡目点検においては、健全性Ⅲの割合は1巡目の62%から2巡目点検では6%と低減していますが、横断歩道橋では健全性Ⅲの措置として早期措置完了を目的として主に部分修繕を実施してきたため、健全性Ⅱへの回復に留まっていることから、健全性Ⅱの割合は39%から89%に増加しています。

表 2-2 浜松市管理の横断歩道橋の健全性の分布

区 分		1 巡目点検	2 巡目点検
I	健 全	0 (0%)	3 橋 (5.7%)
II	予防保全段階	20 橋 (38.5%)	47 橋 (88.7%)
III	早期措置段階	32 橋 (61.5%)	3 橋 (5.7%)
IV	緊急措置段階	0 橋 (0%)	0 橋 (0%)
合計		52 橋	53 橋



【1 巡目点検】



【2 巡目点検】

図 2-4 浜松市管理の横断歩道橋における診断結果

(5) 横断歩道橋の措置状況

2017年度（平成29年度）から2018年度（平成30年度）にかけて実施した1巡目点検に基づく健全性Ⅲの横断歩道橋は、2022年度（令和4年度）までにすべて措置が完了しています。

また、2020年度（令和2年度）から2022年度（令和4年度）にかけて実施した2巡目点検に基づく健全性Ⅲも、2023年度（令和5年度）までに措置が完了しています。

(6) 横断歩道橋の現状と課題（まとめ）

① 横断歩道橋の現状

- ・本市の管理する横断歩道橋 53 橋のうち、建設後 50 年を越える横断歩道橋の割合は、現在の約 64%から、10 年後には約 79%、20 年後には約 81%に増加します。
- ・2017年度（平成29年度）から2018年度（平成30年度）にかけて実施した1巡目点検に基づく健全性Ⅲの横断歩道橋は、2022年度（令和4年度）までにすべて措置が完了しています。
- ・横断歩道橋の健全性Ⅲの割合は、1巡目の62%から2巡目点検では6%と低減していますが、横断歩道橋では健全性Ⅲの措置として早期措置完了を目的として主に部分修繕を実施してきたため、健全性Ⅱへの回復に留まっていることから、健全性Ⅱの割合は39%から89%に増加しています。

② 横断歩道橋の課題

- ・老朽化が進んでいくと、膨大な施設の更新（架替）や修繕の費用が集中的に必要となることが予測され、将来、集中的に機能障害を起こし、道路及び交通の安全を確保できなくなる可能性があります。
- ・今後は、全体の9割に及ぶ予備軍（健全性Ⅱ）をどのように効果的に予防保全していくかが課題であり、損傷が軽微な段階で予防的な修繕を実施することで機能の保持・回復を図る予防保全型維持管理へ本格転換していくことが重要となります。

3. 横断歩道橋マネジメントの取り組み

(1) 横断歩道橋マネジメントの方針

メンテナンスサイクルの構築により、定期的に状態を把握し、適切なタイミングで措置を講じる横断歩道橋マネジメントを実施し、横断歩道橋の長寿命化を図ります。

(2) メンテナンスサイクルの構築

点検⇒診断⇒措置⇒記録⇒（次の点検）から成るメンテナンスサイクルを構築し、横断歩道橋マネジメントを体系化することで、長寿命化計画に基づく維持管理業務を効率的・効果的に実施します。

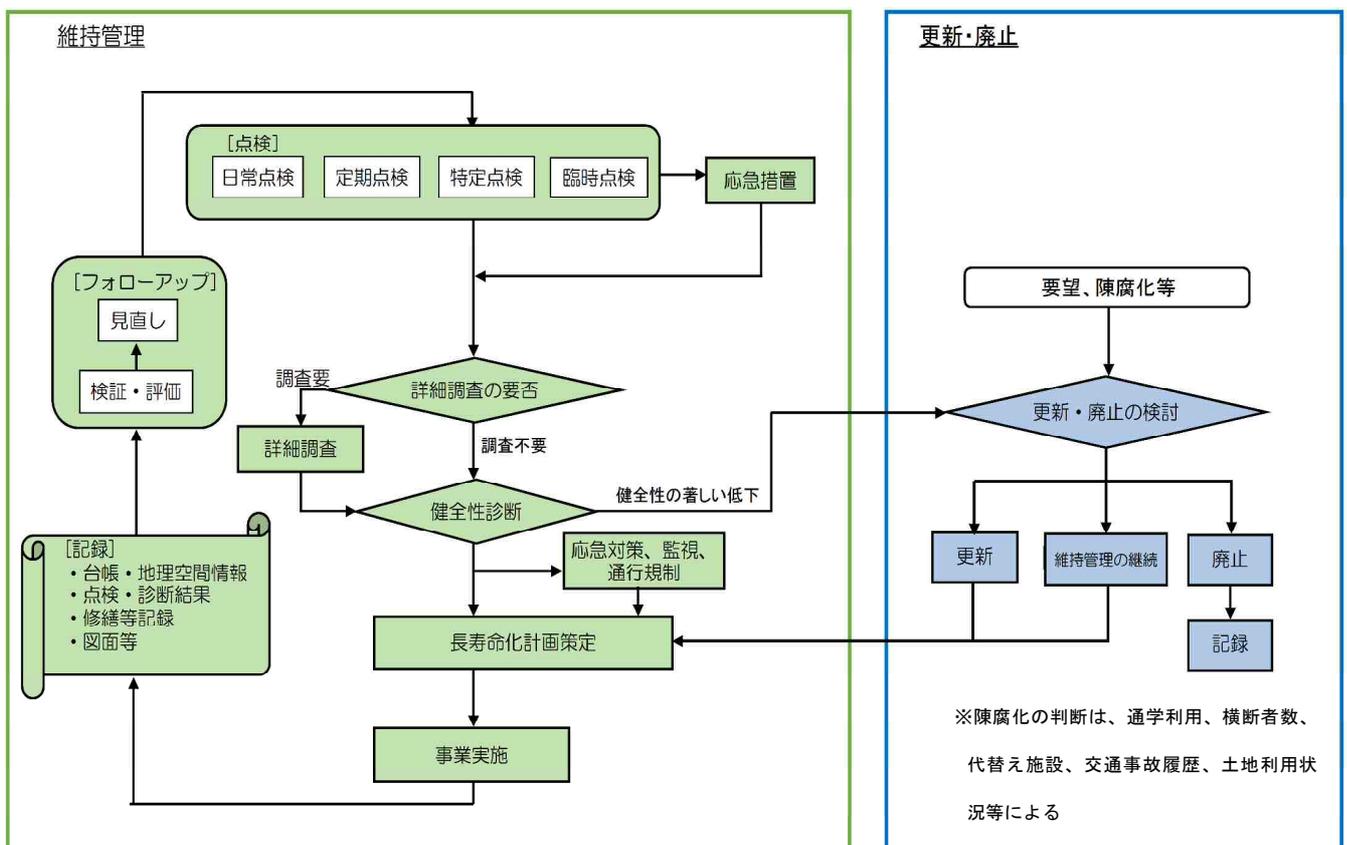


図 3-1 横断歩道橋マネジメントの体系

① 損傷の早期発見に向けた取り組み

定期点検を中心に各種の点検を組み合わせることで実施し、損傷の早期発見に努めます。また、損傷の見落としがないように、点検・診断に関する技術力の向上に取り組めます。

表 3-1 点検の種類・内容

点検の種類	点検の内容
日常点検	異常と見られる状態を早期に発見することを目的に行うものであり、道路パトロール等で点検を実施（支柱や標識に衝突痕の有無等）
定期点検	近接目視等により横断歩道橋の全部材の状態を把握し、健全性を診断し、次回の定期点検までの措置の必要性の判断を行う上で必要な情報を得るため、法令に基づき5年に1回の頻度で実施
特定点検	施工不良や構造上の弱点が判明した等の事象に対し、特定の部位・部材を対象に、発生事象の該当有無や状況把握を目的として実施
臨時点検	異常気象等の発生により横断歩道橋の安全性を確認する必要がある場合や、標識板、裾隠し板やコンクリート片落下等、道路利用者など第三者の安全を阻害する状態の発生が懸念される場合等に実施

② 早期修繕に向けた取り組み

本計画において、健全性診断の結果に基づき修繕目標時期を設定し、早期修繕に努めていきます。

表 3-2 措置等の種類・内容

措置等の種類	措置等の内容
応急措置	応急措置は、定期点検等における変状状況の把握の段階において、道路利用者被害を与えるような変状、取り付け状態の異常が発見された場合、被害を未然に防ぐために、点検作業の範囲内で行うことができる程度の応急的に講じられる措置
応急対策	定期点検等で道路利用者被害が生じる可能性が高い損傷が確認された場合、本対策等を実施するまでの期間に限定し、短期的に横断歩道橋の機能を維持することを目的として、点検後速やかに実施する対策
本対策	今後想定される供用期間に応じて横断歩道橋の機能を回復・維持することを目的として実施する対策
監視	応急対策や通行規制を実施した箇所、もしくは、応急対策や本対策を制約等により緊急的に実施できない横断歩道橋に対し、通行の安全を確保し、損傷の挙動や進行状況を追跡的に把握するために観察・調査等を行うこと

③ 記録の管理と活用

横断歩道橋に関する各種情報は、維持管理などを適切に実施する上で必要不可欠な資料となることから、確実に記録し、保存します。

(3) 横断歩道橋の健全性の区分

横断歩道橋の健全性は、定期点検の結果に基づき診断するものとし、Ⅰ（健全）、Ⅱ（予防保全段階）、Ⅲ（早期措置段階）、Ⅳ（緊急措置段階）の4段階の区分に分類します。（「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成二十六年国土交通省告示第四百二十六号）」）

表 3-3 維持管理指標

区 分		状 態
Ⅰ	健 全	横断歩道橋の機能に支障が生じていない状態
Ⅱ	予防保全段階	横断歩道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	横断歩道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	横断歩道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



写真 3-1 区分Ⅱの損傷例
（横桁の腐食）



写真 3-2 区分Ⅱの損傷例
（地覆の腐食（孔食））

(4) 維持管理の方法

維持管理は、原則として浜松市が管理する全ての横断歩道橋を対象とし、予防保全型維持管理を目標に、可能な限り長寿命化が図られるよう実施していきます。

また、予防保全型維持管理への移行はリスクベースメンテナンスの考え方に基づき、段階的に実施していきます。

リスクベースメンテナンスに基づく横軸（影響度）には路線の重要度（浜松市重点管理路線の区分）、縦軸（発生確率）には、これまでの点検結果の分析より、最も損傷発生との相関性の高い建設年次（鋼道路橋塗装便覧改定時期）を設定します。

■影響度：路線の重要度【浜松市重点管理路線】

浜松市が管理する道路に対して、防災・減災、老朽化対策の優先度の指標として、路線の区分・区間を設定したものを。

- A-1 ランク
第一次緊急輸送道路、重要物流道路、災害対応拠点から第一次緊急輸送道路と重要物流道路に連絡するアクセス路
- A-2 ランク
第二次緊急輸送道路、第三次緊急輸送道路、緊急輸送路から隣接市に接続する連絡路
- B-1 ランク
重点管理路線のAランク路線から、県や市が指定する災害対応拠点までアクセス路
- B-2 ランク
市内の主要な移動を確保するため、交通量 5,000 台／日以上 of 路線
- C ランク
重点管理路線の A・B に含まれない全ての国道、県道

■発生確率：建設年次（鋼道路橋塗装便覧改定時期）

これまでの点検結果より建設年次（鋼道路橋塗装便覧改定時期）により損傷の進行が確認しています。このため、発生確率の設定においては鋼道路橋塗装便覧改定時期において、横断歩道橋の長寿命化に大きな影響を与える既定の変更があった事項を基に前期・中期・後期の 3 段階に大別します。

- 前期：中期以前の横断歩道橋
- 中期：塗装系の高性能化、維持管理手法の提案がなされた改定
- 後期：重防食塗装系が一般化された改定

① 横断歩道橋の管理区分

表 3-4 維持管理指標

		路線の重要度(影響度)					
		小	大		大		
維持管理 指標	設置(架設) 年度	その他の 路線	Cランク	重点管理路線			
				Bランク		Aランク	
				B-2	B-1	A-2	A-1
高 ↑ 発生 確 率 ↓ 低	前期 ~1989	昭和38年以前※	レ ベ ル A	レ ベ ル A	レ ベ ル A	レ ベ ル A	
		昭和39年以降					
		昭和47年以降					
		昭和55年以降					
中期 1990~2001	平成2年以降	レ ベ ル B	レ ベ ル B	レ ベ ル B	レ ベ ル B		
	平成8年以降						
後期 2002~	平成14年以降	レ ベ ル C	レ ベ ル C	レ ベ ル C	レ ベ ル C		
	平成24年以降						
	平成29年以降						

1)管理レベルA

対象横断歩道橋

- Aランクの路線にあるすべての横断歩道橋
- Bランクの路線にある中期・前期に建設された横断歩道橋
- Cランクの路線にある前期に建設された横断歩道橋

維持管理手法

管理区分のうち、リスクが最も高い管理レベル A の横断歩道橋は、常に良好な状態を保つため、予防保全型維持管理（健全性Ⅱで措置）を実施します。

2)管理レベルB

対象横断歩道橋

- Bランクの路線にある後期に建設された横断歩道橋
- Cランクの路線にある中期に建設された横断歩道橋
- その他の路線にある前期に建設された横断歩道橋

維持管理手法

管理区分のうち、リスクが比較的高い管理レベルBの横断歩道橋は、事後保全型維持管理（健全性Ⅲで措置）を基本としますが、点検・修繕を繰返し実施する中で段階的に予防保全型維持管理に移行していきます。

3)管理レベルC

対象横断歩道橋

- Cランクの路線にある後期に建設された横断歩道橋
- その他の路線にある中期・後期に建設された横断歩道橋

維持管理手法

管理区分のうち、レベル A、B に比べてリスクが低い管理レベル C の横断歩道橋は、事後保全型維持管理を基本とします。

② 横断歩道橋の管理目標及び維持管理の優先度

横断歩道橋は、Ⅰ（健全）またはⅡ（予防保全段階）の状態を保つことを目標に管理します。

維持管理は、限られた予算を有効に活用するため、横断歩道橋の管理区分と維持管理指標に基づく優先度を設定し、維持管理の最適化を図ります。

表 3-5 維持管理指標

		優先順位			
		低		高	
維持管理 指標	状態	管理区分			
		レベルC	レベルB	レベルA	
悪 ↑ 健全度 ↓ 良	Ⅳ	緊急措置段階	(緊急措置後) 直ちに措置 または架替	(緊急措置後) 直ちに措置 または架替	(緊急措置後) 直ちに措置 または架替
	Ⅲ	早期措置段階	すみやかに措置	すみやかに措置	すみやかに措置
	Ⅱ	予防保全段階		段階的な 予防保全対応	予防保全対応
	Ⅰ	健全			

優先度

5 高

4

3

2

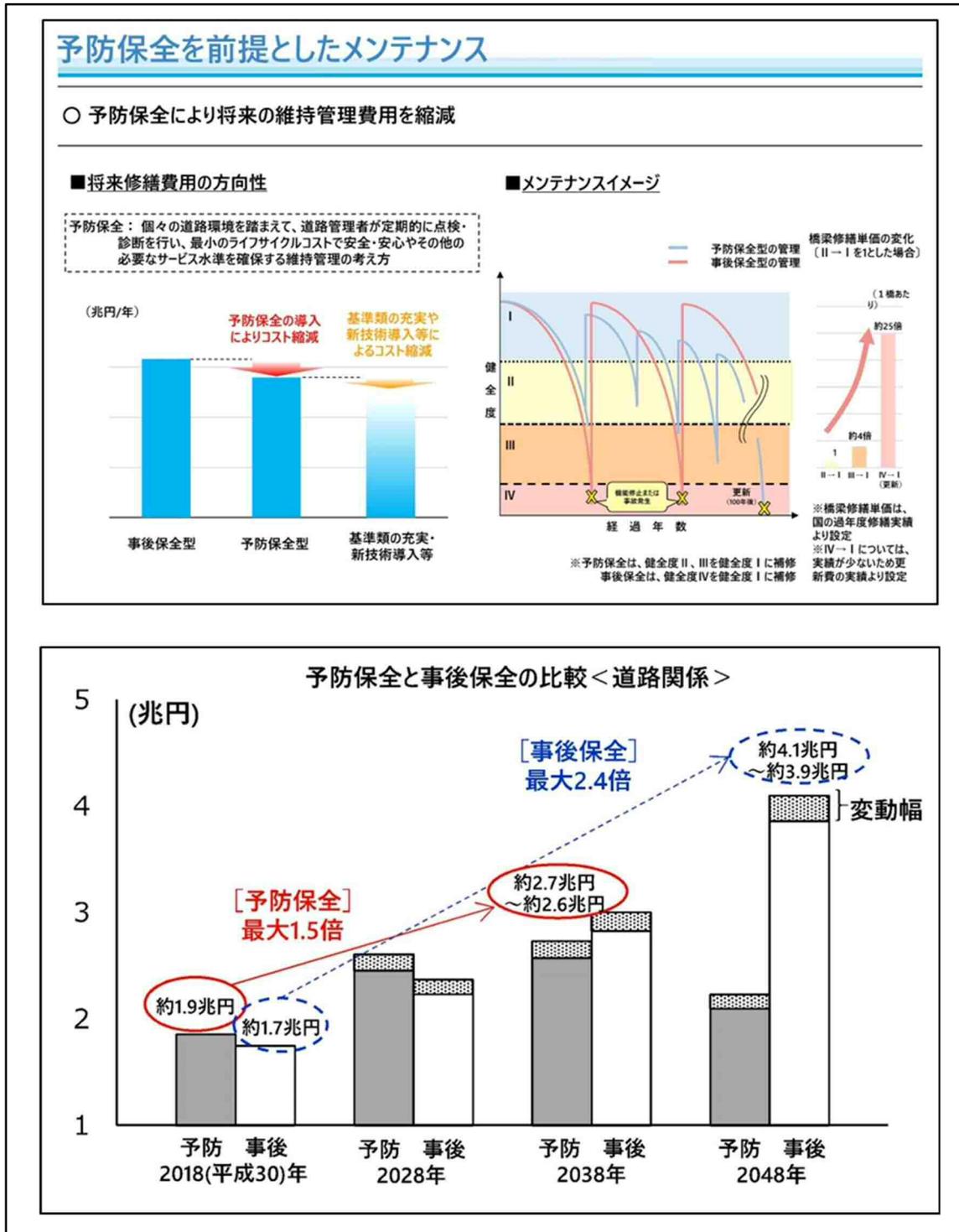
1 低

↑

管理目標

③ 予防保全型維持管理とは

施設特性を考慮の上、安全性や経済性を踏まえつつ、損傷が軽微である早期段階に予防的な修繕等を実施することで機能の保持・回復を図り、大規模な修繕や更新をできるだけ抑制することにより、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストを縮減すると共に予算の平準化を行うこと。



国土交通省資料より抜粋

(5) 事業実施の優先順位

横断歩道橋修繕の優先順位は、定期点検により健全性Ⅳと診断されたものは緊急措置を行うものとし、健全性Ⅲと診断されたものは早期措置（次回点検までに）することを原則とします。

健全性Ⅱの修繕は予防保全型維持管理へ移行していくことから、管理区分、路線の重要度（重点管理路線）の区分、建設年次、利用者数の順による優先度に従い、修繕を実施していくことを基本とします。

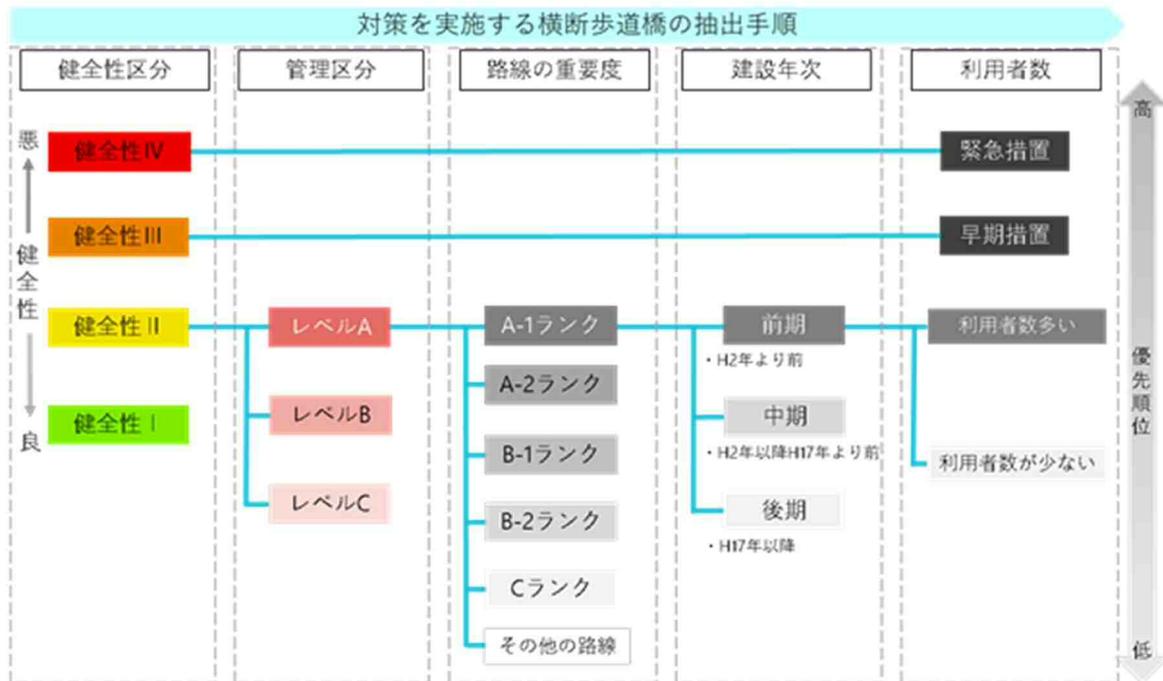


図 3-2 修繕対策実施横断歩道橋の抽出手順

4. 新技術等の活用

(1) 新技術等の活用方針

定期点検や修繕等の実施にあたっては、新技術等の活用の検討を行い、費用の縮減や事業の効率化を図ることを目標とします。

(2) 新技術等の活用効果

2028年度（令和10年度）までに15橋程度の新技術を活用した定期点検または修繕を実施し、従来技術と比較して、約40百万円程度のコスト縮減を目標とします。

5. 横断歩道橋の集約化・撤去

横断歩道橋の集約化・撤去は、施設の利用状況及び損傷状況等を踏まえて検討を行います。

2028年度（令和10年度）までに3橋程度の集約化・撤去を実施し、集約・撤去しなかった場合に想定される維持管理費と比較して約3百万円程度のコスト縮減を目標とします。

【記載内容の補足説明】

中長期的なコスト削減を目的とした横断歩道橋の集約化・撤去の検討においては、施設の多くが重点管理路線などに設置されており、倒壊や部材等の落下による第三者被害が大きいものであることのみならず、交通安全施設として、地域における道路横断の安全確保の観点が重要となります。

このため、横断歩道橋の集約化・撤去は、損傷状況に加え、利用実態や代替施設確保の可能性などを踏まえて候補箇所を抽出し、関係機関協議や地元調整等を経たうえで対象を選定します。

6. 長寿命化計画のまとめ

(1) 計画対象施設と計画期間

「浜松市横断歩道橋長寿命化計画」は、浜松市土木部が管理する全ての横断歩道橋を対象とします。

本計画の実施期間は、令和5年度（2023年度）から令和14年度（2032年度）までの10年間です。

なお、定期点検により新たに措置が必要な横断歩道橋が見つかる可能性があることを考慮し、最新の点検結果に基づく計画の見直し（フォローアップ）を適宜、実施します。

(2) 計画の方針

- ・法令に基づき5年に1回の頻度で定期点検を継続して実施します。
- ・定期点検により健全性Ⅳが確認された場合は、緊急措置を実施します。健全性Ⅲが確認された場合には次回点検までに状態に応じて、適時・適切に措置します。
- ・管理区分、定期点検結果に基づく健全性区分からなる優先度に基づき、予防保全型維持管理を推進します。

表 6-1 計画内容（令和5年度（2023年度）～令和14年度（2032年度））

計画区分	健全性	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032		
		R05	R06	R07	R08	R09	R10	R11	R12	R13	R14		
長寿命化計画	点検計画			← 点検53基 →						← 修繕35橋 →			
	修繕計画	Ⅳ											
		Ⅲ											
		Ⅱ	←					← 点検53基 →					→
		Ⅰ											
集約・撤去	←		← 集約・撤去：3橋 →										

(3) 中長期的なコストの見直し

本計画に基づき計画的な維持管理を実施しながら、これまでの事後保全から予防保全へ移行します。予防保全型維持管理を継続することにより、横断歩道橋の長寿命化を図り、今後 50 年間で約 12%（5 億円）のコスト削減効果が期待できます。

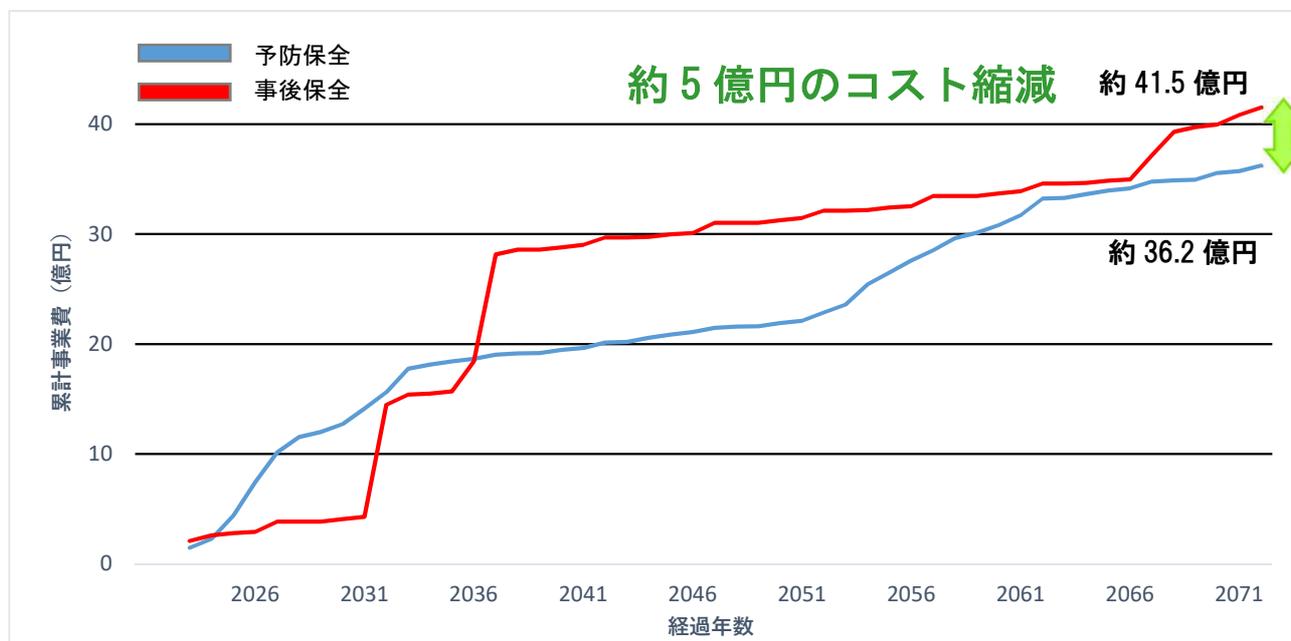


図 6-1 中長期的な見直しによるコスト削減効果

・ 計画策定窓口

浜松市土木部道路企画課 交通安全施設グループ

〒430-8652 静岡県浜松市中央区元城町 103-2

TEL:053-457-2232 FAX: 050-3737-0045

浜松市横断歩道橋長寿命化計画 改定等の履歴

1. 平成 30 年 12 月 浜松市横断歩道橋長寿命化計画 策定
 2. 平成 31 年 3 月 浜松市横断歩道橋長寿命化計画 改定
 3. 令和 4 年 11 月 浜松市横断歩道橋長寿命化計画 一部改訂
 4. 令和 6 年 3 月 浜松市横断歩道橋長寿命化計画 改定
-