

鎌倉市 横断歩道橋長寿命化修繕計画 (横断歩道橋個別施設計画)



大船駅西口ペデストリアンデッキ（オオフナエキニシグチペデストリアンデッキ）

令和 7 年 1 2 月



鎌倉市

目 次

1.	長寿命化修繕計画の背景と目的.....	1
1. 1.	背景.....	1
1. 2.	目的.....	2
2.	長寿命化修繕計画の対象施設.....	4
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.....	5
3. 1.	健全性の把握.....	5
3. 2.	日常的な維持管理に関する基本的な方針.....	5
4.	計画全体の方針.....	6
4. 1.	老朽化対策における基本方針.....	6
4. 2.	新技術等の活用方針.....	9
4. 3.	費用の縮減に関する具体的な方針.....	10
5.	計画全体の目標.....	11
5. 1.	集約・撤去や新技術等の活用に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果.....	11
6.	計画対象期間における事業計画.....	11
7.	長寿命化修繕計画による効果.....	12

【別紙 1】 個別の構造物ごとの事項

- ・ 構造物の諸元
- ・ 直近における点検結果及び次回点検年度
- ・ 対策内容
- ・ 対策の着手・完了予定年度
- ・ 対策に係る全体概算事業費

1. 長寿命化修繕計画の背景と目的

1.1. 背景

国が平成25年11月に策定した「インフラ長寿命化基本計画¹」に基づき、道路管理者は、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする「インフラ長寿命化計画」を策定することが求められました。これを受け、本市では「鎌倉市公共施設等総合管理計画」を策定しています。さらに、その計画に基づき、個別施設毎の具体的な対応方針を定める「長寿命化修繕計画（個別施設計画）」を策定することが求められました。本計画は、個別施設計画の内、「横断歩道橋長寿命化修繕計画」に位置付けられます。

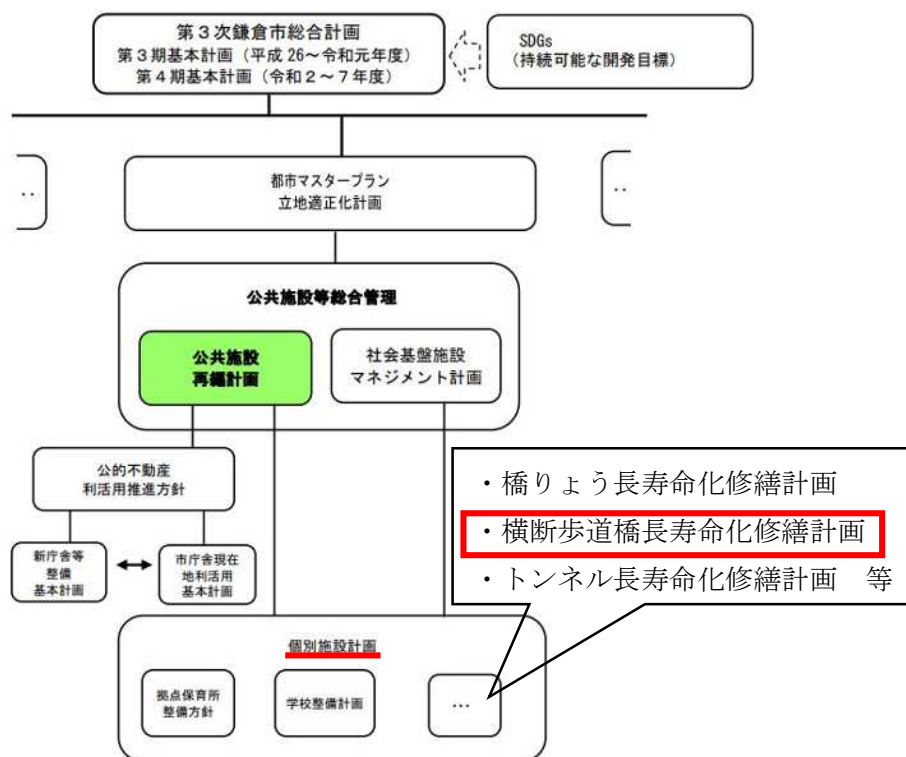


図1-1 計画の体系図²

また、平成26年7月には、道路法施行規則の一部改正が施行され、5年に1回の頻度で近接目視により定期点検を行うことが基本となりました³。これを踏まえ、本市は「横断歩道橋長寿命化修繕計画」、「大船駅東口ペデストリアンデッキ長寿命化修繕計

¹ インフラ長寿命化基本計画は、平成25年6月に閣議決定した「日本再興戦略」に基づき、インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において、同年11月にとりまとめられた基本計画です。

² 鎌倉市公共施設等総合管理計画（令和6年3月改定）p.3

³ 道路法施行規則第四条の五の六

画」、「大船駅西口ペデストリアンデッキ長寿命化修繕計画」を策定しました。令和4年12月には一部改定を行い「新技術等の活用方針及び集約・撤去や新技術等の活用に関する短期的な数値目標及びコスト縮減効果」を追記しました。本計画は、3つの長寿命化修繕計画修繕計画を統合するとともに、令和7年度までに定期点検を実施した7施設について、横断歩道橋長寿命化修繕計画を改定するものになります。

表1－1 横断歩道橋長寿命化修繕計画の策定経緯

年版	備考
平成28年3月	横断歩道橋長寿命化修繕計画策定
平成29年3月	大船駅東口ペデストリアンデッキ長寿命化修繕計画策定
令和2年3月	大船駅西口ペデストリアンデッキ長寿命化修繕計画策定
令和3年3月	横断歩道橋長寿命化修繕計画改定
令和4年3月	大船駅東口ペデストリアンデッキ長寿命化修繕計画改定
令和4年12月	横断歩道橋・大船駅東口ペデストリアンデッキ・大船駅西口ペデストリアンデッキ長寿命化修繕計画一部改定（新技術等の活用方針を追加）
令和7年3月	大船駅西口ペデストリアンデッキ長寿命化修繕計画改定
令和8年3月	横断歩道橋・大船駅東口ペデストリアンデッキ・大船駅西口ペデストリアンデッキ長寿命化修繕計画統合及び改定（本計画）

1.2. 目的

長寿命化修繕計画の目的は、以下の通りとします。

- ・ 定期点検の結果や施設の重要性を踏まえた修繕の優先順位を設定することで、効率的に修繕を実施します。
- ・ 修繕計画を踏まえたメンテナンスサイクルを構築することで、大船駅西口ペDESTリアンデッキの長寿命化、大規模修繕の回避、中長期的なトータルコストの縮減及び予算の平準化を図ります。

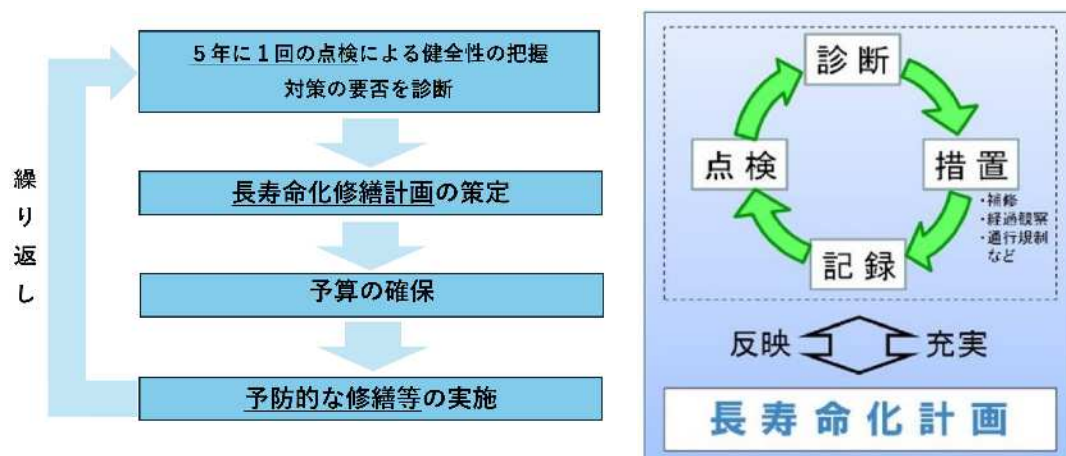


図 1 - 1 長寿命化修繕計画の目的⁴

⁴ 道路のメンテナンスサイクルの構築に向けて（平成 25 年 6 月 社会資本整備審議会 道路分科会 道路メンテナンス技術小委員会）における、「道路メンテナンス技術小委員会の中間とりまとめについて」及び「第 4 回道路メンテナンス技術小委員会 配布資料」より

2. 長寿命化修繕計画の対象施設

(1) 対象施設の名称及び諸元

対象施設の名称及び諸元は別紙 1 の通りです。

(2) 対象施設の桁下条件

対象施設の桁下条件は表 2－1 の通りです。

表 2－1 桁下条件

緊急輸 送道路 ⁵	緊急輸送 道路補完 道路 ⁶	その他 道路 ⁷	その他道路 ⁷ かつ 河川・水路	鉄道	河川・水路	その他	合計
0	0	5	1	1	0	0	7

⁵ 緊急輸送道路とは、地震等の大規模災害発生直後から救助活動人員や物資等の緊急輸送を円滑かつ確実に行うための道路です。

⁶ 緊急輸送道路補完道路とは、緊急輸送道路を補完する道路です。

⁷ その他道路とは、緊急輸送道路、緊急輸送道路補完道路以外の道路です。

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

3.1. 健全性の把握

本市では、令和7年度までに7施設の定期点検を実施しました。点検結果は、表3-1に示す、健全性の診断の区分（以下「健全性」という。）に分類しています。計画対象施設の健全性は別紙1の通りです。

表3-1 健全性の診断の区分⁸

健全性		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。

3.2. 日常的な維持管理に関する基本的な方針

対象施設を良好な状態に保つため、日常的な維持管理として、パトロールや清掃などを行います。

なお、地震及び集中豪雨が発生した場合は、施設の状態を確認するために行う臨時点検などを実施します。

⁸ 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）

4. 計画全体の方針

4.1. 老朽化対策における基本方針

(1) 適用方針

本計画は「横断歩道橋長寿命化修繕計画基本方針⁹」に基づき策定することを基本とし、対象施設の変状を早期に把握します。

(2) 管理水準

健全性Ⅰを管理水準とします。よって、修繕した施設は、健全性Ⅰに回復させます。

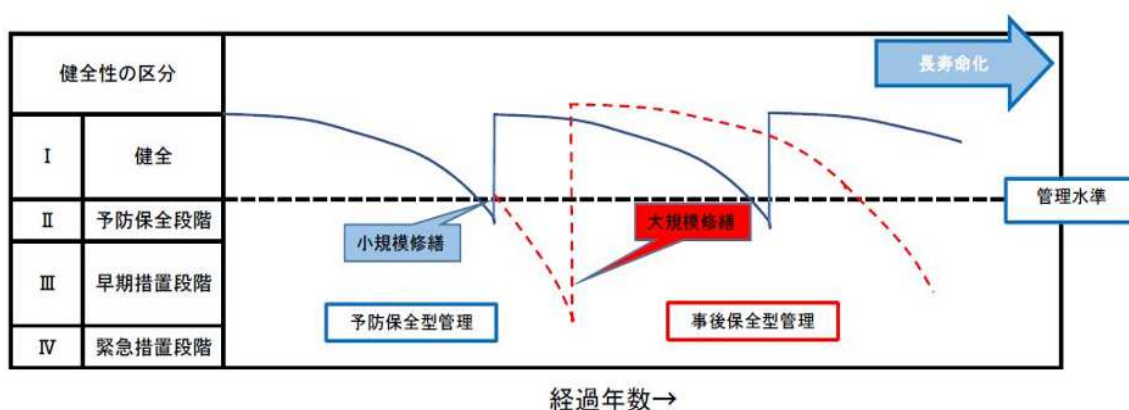


図4-1 管理水準¹⁰


⁹ 横断歩道橋長寿命化修繕計画基本方針とは、神奈川県内の市町村が管理する横断歩道橋において、道路管理者が統一的な管理及び効率的な維持管理を実施することを目的として策定された基本方針のことです。令和5年4月に（公財）神奈川県都市整備技術センターが策定しています。

¹⁰ 横断歩道橋長寿命化修繕計画基本方針 p.4

(3) 管理方針

対象施設の管理方針は、「予防保全型」を基本とします。予防保全型は、健全性がⅡとなった段階で、予算の範囲内で必要な対策を計画的に実施します。表4－1に予防保全型の管理方針を示します。計画対象施設の管理方針は別紙1の通りです。

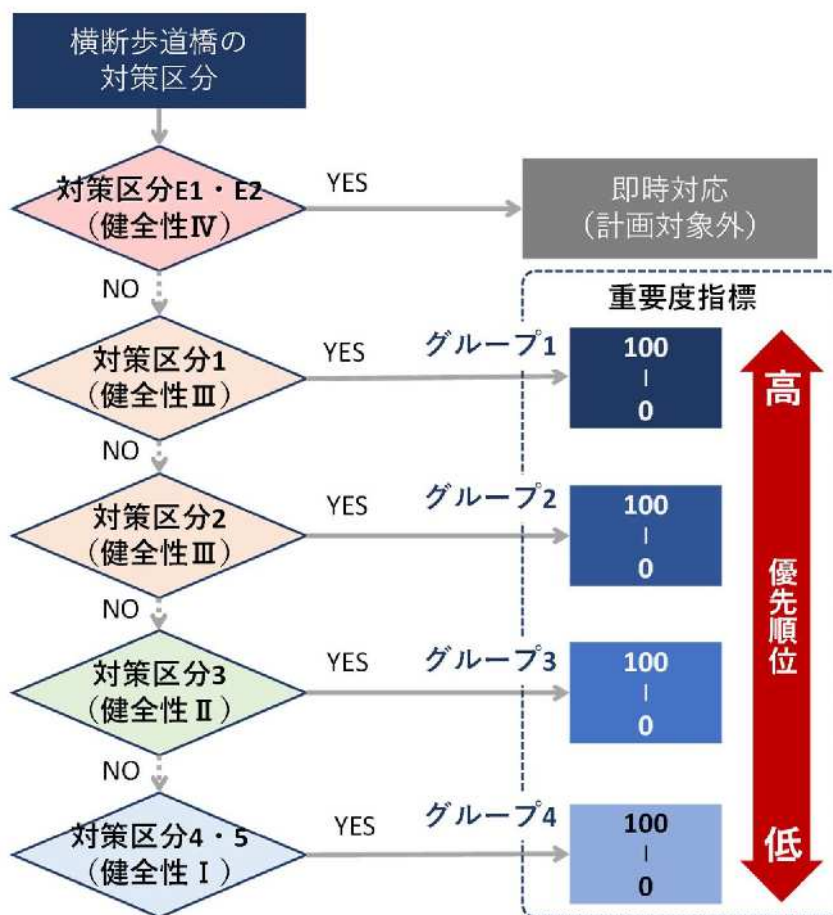
表4－1 予防保全型の管理方針¹¹

健全性		管理方針	修繕優先度
I	健全	健全な状態であるため、修繕の対象外とします。	<div style="text-align: center;"> <p>(低い)</p>  <p>(高い)</p> </div>
II	予防保全段階	<u>予防保全の観点から、予算の範囲内で必要な対策を計画的に実施します。</u>	
III	早期措置段階	5年以内に優先して修繕を実施することを基本とします。	
IV	緊急措置段階	緊急措置が必要な状態であるため、本計画の対象外とします。	

¹¹ 横断歩道橋長寿命化修繕計画基本方針 p.3,p.8 (一部修正)

(4) 修繕の優先順位

効率的に修繕を実施するため、修繕の優先順位を設定します。修繕の優先順位は、対象施設の健全性と重要度指標¹²により、図4-2の通りとします。



重要度指標：利用者、第三者、管理者の視点により重要度を点数で評価したもの

図4-2 修繕の優先順位

¹² 重要度指標は、利用者・第三者・管理者の視点で評価項目と配点を設定し、その合計点数により施設の重要度を評価したものです。

4.2. 新技術等の活用方針

新技術等の活用方針は、以下の通りとします。

- ・ 定期点検を実施する際は、点検支援技術性能カタログ¹³を参考にして、点検支援技術の活用を積極的に検討します。
- ・ 修繕を実施する際は、新技術情報提供システム (NETIS)¹⁴等を参考にして、新技術・新工法の活用を積極的に検討します。

¹³ 点検支援技術性能カタログとは、道路構造物の点検の効率化・高度化を推進するため、国土交通省が定めた標準項目に対する性能値を開発者に求め、開発者から提出されたものをカタログ形式でとりまとめたものです。

¹⁴ 新技術情報提供システム (NETIS) とは、新技術の活用のため、国土交通省が新技術に関わる情報の共有及び提供を目的として整備したデータベースシステムのことです。

4.3. 費用の縮減に関する具体的な方針

費用の縮減に関する具体的な方針は、以下の通りとします。

- ・ 予防保全型の維持管理を推進することで、ライフサイクルコストの縮減を図ります。
- ・ 定期点検や修繕において、新技術等を積極的に活用することにより、事業の効率化やコスト縮減を図ります。点検状況については写真４－１、代表的な修繕工法については表４－２の通りです。
- ・ 利用状況などから、集約・撤去が可能な施設については、地域住民との合意形成や関係機関との調整を進めていきます。集約・撤去の実現により、維持管理の効率化やコスト縮減を図ります。

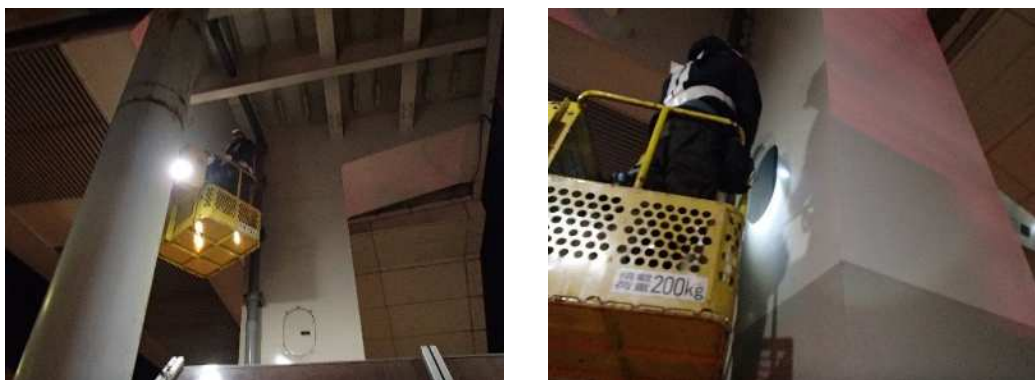


写真４－１ 大船駅西ロペデストリアンデッキ点検状況

表４－２ 代表的な修繕工法の事例

修繕工法	概要
塗装塗替工	鋼部材の劣化した塗膜をケレンにより除去し、再塗装を行うものであり、防食機能の維持と腐食の防止、美観の回復を目的として行う。
当て板補強 (主桁)	腐食等により鋼部材が減厚した箇所を取り囲むように当て板をあて、高力ボルトで摩擦接合することにより、耐荷力の回復を目的として行う。
附属物等の更新	舗装の打替えや附属物等（目隠し板・裾隠し板・手すり・防護柵）の更新を行う。

5. 計画全体の目標

5.1. 集約・撤去や新技術等の活用に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果

(1) 集約・撤去に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果

本市が管理する7施設の内、5施設は大船駅に接続する施設について、検討を行いましたが、鉄道やモノレール、バスターミナルへ接続しており、利用者の通行に不可欠な施設であるため、集約・撤去は不可という結果となりました。また、2施設については、通学路指定や近傍に迂回路がなく撤去が難しい。今後、健全性・周辺環境や利用状況などの変化により撤去可能になる場合は、適宜検討していき、維持管理の効率化を図る。

(2) 新技術等の活用に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果

1) 定期点検

橋梁点検車により点検している施設の内、1施設について、令和12年度(2030年度)までに点検支援技術の活用を目指します。点検支援技術の活用により、5年間に要する定期点検費用を約26万円の縮減することを目指します。

2) 修繕

本計画の対象期間内で修繕を行う施設の内、1施設について、令和13年度(2031年度)までに新技術・新工法の活用を目指します。新技術・新工法の活用により、5年間に要する修繕工事費用を約1750万円縮減することを目指します。

6. 計画対象期間における事業計画

(1) 対策内容

令和8年度(2026年度)から令和13年度(2031年度)の対策内容は、別紙1の通りとします。

(2) 次回の点検年度

対象施設の次回の定期点検は、令和10年度(2028年度)から令和12年度(2030年度)に実施します。

(3) 次回の長寿命化修繕計画の改定年度

本計画の対象期間は、令和8年度(2026年度)から令和13年度(2031年度)の6年間とします。よって、次回の改定は令和13年度(2031年度)に実施します。

7. 長寿命化修繕計画による効果

計画対象施設について、損傷が軽微なうちに修繕を行う「予防保全型¹⁵」と、損傷が深刻化してから大規模修繕を行う「事後保全型」で、50年間に要する費用をシミュレーションしました。

シミュレーション結果より、予防保全型による修繕費用は約45.9億円、事後保全型による修繕費用は約51.7億円となりました。予防保全型の維持管理をすることにより、約11.2%のコスト削減効果（差額約5.8億円）が見込まれます¹⁶。

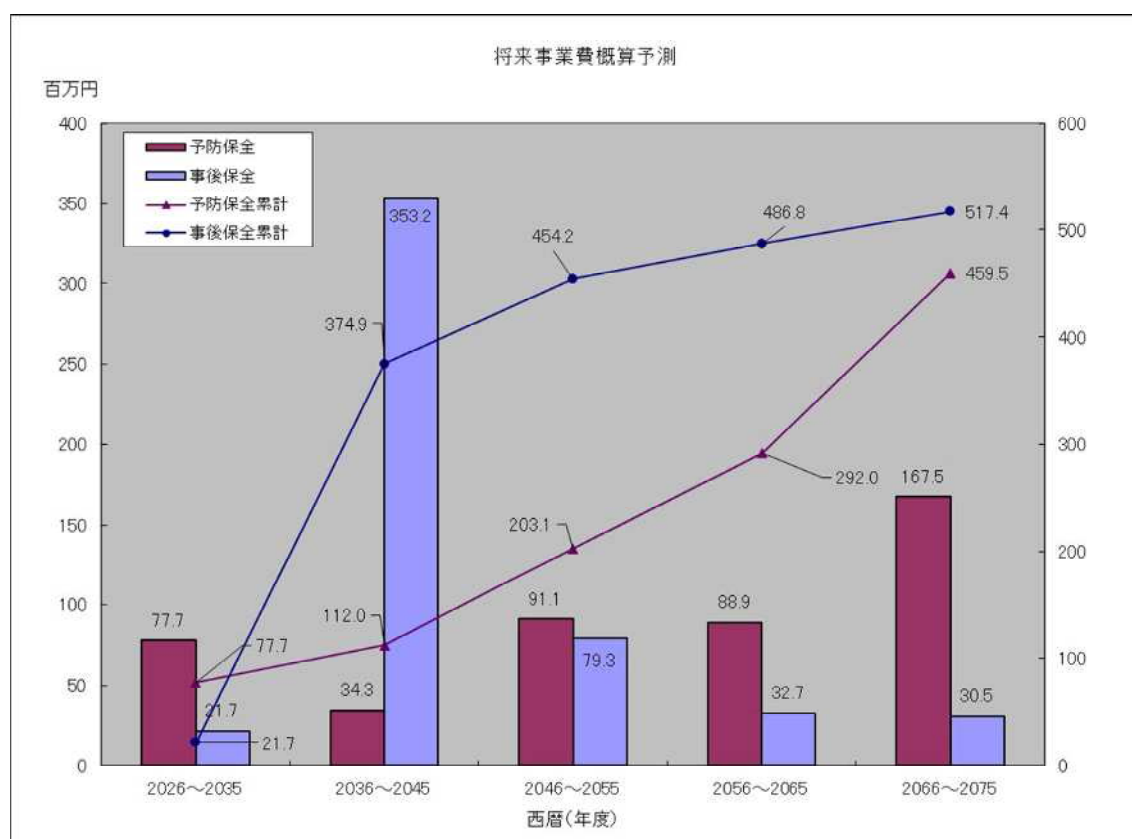


図7－1 50年間の修繕費用の試算

¹⁵このシミュレーションで定義する「予防保全型」とは、別紙1に記載した管理方針とします。

¹⁶今後、定期点検データを蓄積していくことで、さらなる精度向上が図れるため、現在の値に固定化されるものではありません。

【別紙 1】個別の構造物ごとの事項

令和 8 年度 (2026年度) ～令和13年度 (2031年度) で実施する横断歩道橋の修繕内容及び時期

令和 8 年 3 月時点
○：修繕

NO.	構造物の諸元							直近の点検結果		管理方針	次回点検年度	対策の着手・完了予定年度 (2026年～2031年)						対策内容	対策費用 (千円)
	施設名	路線名	所在地	橋長 (m)	幅員 (m)	構造形式	竣工年	点検 年度	健全性 (対策区分)			2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1	新西鎌倉横断歩道橋	認定外	神奈川県鎌倉市西鎌倉二丁目1番 先	98.0	1.9	3径間RC桁	1974	2024	I (4)	予防保全型	2029								
2	大船駅東口1号歩道橋	市道068-036号	神奈川県鎌倉市大船一丁目4番 先	17.8	3.7	鋼・I桁	1993	2024	II (3)	予防保全型	2029			○				床版塗装塗替、定期点検	148
3	大船駅東口2号歩道橋	市道068-036号	神奈川県鎌倉市大船一丁目4番1号 先	18.3	2.9	鋼・I桁	1993	2024	II (3)	予防保全型	2029						○	主桁・床版塗装塗替、定期点検	450
4	小袋谷歩道橋	認定外	神奈川県鎌倉市小袋谷二丁目3番 先	85.5	2.6	鋼・I桁	1982	2023	I (4)	予防保全型	2028								
5	大船駅東口ペDESTリアンデッキAデッキ	市道209-081号線	神奈川県鎌倉市大船一丁目2番 先	65.9	20.5	鋼・箱桁橋	1992	2025	III (2)	予防保全型	2030							定期点検、令和2、5年度補修：塗装塗替、舗装修繕	
6	大船駅東口ペDESTリアンデッキBデッキ	市道209-081号線	神奈川県鎌倉市大船一丁目2番 先	60.1	3.8	鋼・ラーメン橋	1992	2025	II (3)	予防保全型	2030	○	○					塗装塗替、定期点検	20,600
7	大船駅西口ペDESTリアンデッキ	市道209-090号線	神奈川県鎌倉市台一丁目1番 先	199.7	6.0	箱桁	2011	2023	II (3)	予防保全型	2028				○	○		主桁塗装塗替、橋脚塗装塗替、定期点検	37,247
合計																			58,445

※ 対策内容は、補修設計等により変更することがあります。
※ 定期点検や日常パトロール及び緊急点検などの結果により、対策年次を変更することもあります。
※ 点検や修繕などの事業の実施にあたっては、新技術等の活用を検討を行い費用の縮減や事業の効率化を図ります。