富士市　横断歩道橋長寿命化修繕計画

前田歩道橋

津田歩道橋

国久歩道橋

平垣本町歩道橋

加島町歩道橋

天間歩道橋

蓼原歩道橋

市役所前歩道橋

富士駅北口歩道橋

前田跨線人道橋

浅間跨線人道橋

ロゼのかけはし

富士駅南口歩道橋

富士川第二小歩道橋

学校下跨線人道橋

令和８年２月

静岡県富士市

【　目　　　次　】

1. はじめに　――――――――――――――――――――――――――――――――――　1
1.1　横断歩道橋長寿命化修繕計画の背景　――――――――――――――――――――――　1
1.2　横断歩道橋長寿命化修繕計画の目的　――――――――――――――――――――――　2
1.3　管理横断歩道橋の特徴――――――――――――――――――――――――――――　3
1.4　計画の対象施設――――――――――――――――――――――――――――――――　3

2. 維持管理目標　――――――――――――――――――――――――――――――――　4
2.1　維持管理指標　――――――――――――――――――――――――――――――――　4
2.2　維持管理水準　――――――――――――――――――――――――――――――――　4

3. 老朽化対策における基本方針　―――――――――――――――――――――――――　6
3.1　メンテナンスサイクルの構築　――――――――――――――――――――――――　6
3.2　点検の実施方針　――――――――――――――――――――――――――――――　7
3.3　健全性の診断　――――――――――――――――――――――――――――――――　8
3.4　対策優先順位の考え方　――――――――――――――――――――――――――　9

4. 新技術等の活用方針　――――――――――――――――――――――――――――　12
4.1　新技術等の活用における具体的な方針――――――――――――――――――――　12

5. 費用の縮減に関する具体的な方針　―――――――――――――――――――――――　16
5.1　維持管理手法の転換による費用縮減　――――――――――――――――――――――　16
5.2　撤去・集約化による費用縮減　――――――――――――――――――――――――　17
5.3　耐震化の基本方針　――――――――――――――――――――――――――――――　20

6. 対策内容と実施時期　――――――――――――――――――――――――――――――　21

1. はじめに

1.1 横断歩道橋長寿命化修繕計画の背景

富士市では令和 7 年現在、15 橋の横断歩道橋を管理しています。横断歩道橋 15 橋のうち、架設後 50 年以上が経過する老朽化横断歩道橋は 8 橋で全体の約 53%ですが、20 年後には 1.6 倍の 13 橋で約 87%となり、老朽化が急速に進行すると予想されます。

しかし、我が国の少子高齢化等の社会情勢の変化により今後、公共事業費予算の大幅な増加が見込めない状況下で横断歩道橋の維持管理費や更新費は年々増加傾向にあることを加味すると、今後寿命を迎える横断歩道橋全ての更新費を確保するのは困難です。

このような背景から、今後、増大が見込まれる横断歩道橋の修繕・架け替えに要する維持管理費や更新費を縮減し、多大な費用を要する架け替えが一時的に集中しないように計画的に長寿命化を図る必要があります。

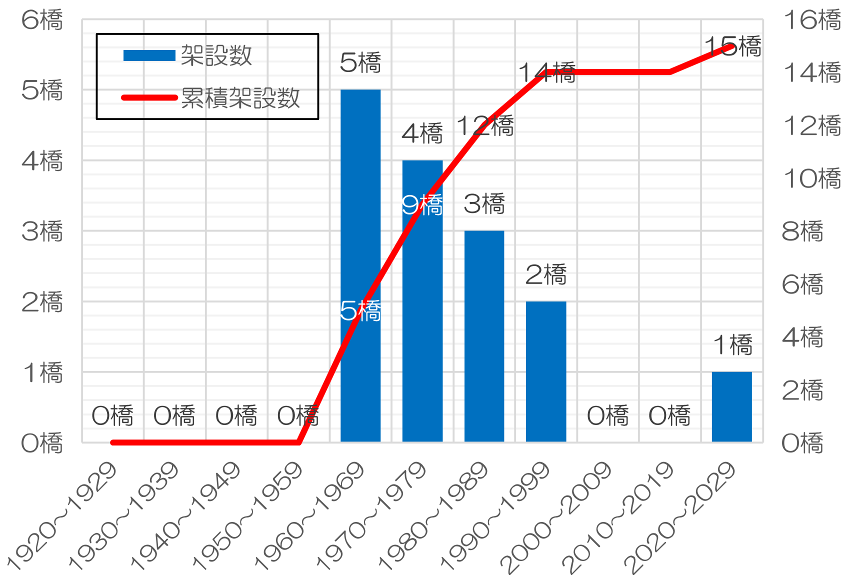


図 1.1.1　富士市管理横断歩道橋の架設年分布

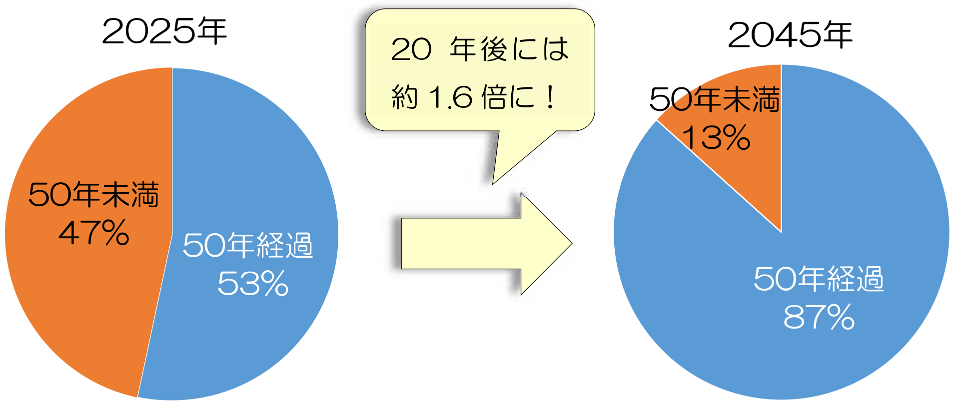


図 1.1.2　架設後 50 年を経過する老朽化横断歩道橋の割合

※横断歩道橋は一般的に架設後 50 年を超えると老朽化が進み、大規模補修や更新が必要となります。

1.2　横断歩道橋長寿命化修繕計画の目的

横断歩道橋の長寿命化修繕計画策定に当たっては、早期に小規模補修を実施することで、大規模補修への移行を抑制し、維持管理・更新に係る事業費の増大を防ぐとともに、横断歩道橋の長寿命化とライフサイクルコスト（LCC）の縮減を図ることを目的としています。

また、この長寿命化修繕計画を着実に推進していくため、長寿命化修繕計画（Plan）、補修・補強等の保全対策（Do）、横断歩道橋点検の実施（Check）、修繕計画の見直し（Action）の PDCA サイクルを確実に実施していくことを目的としています。

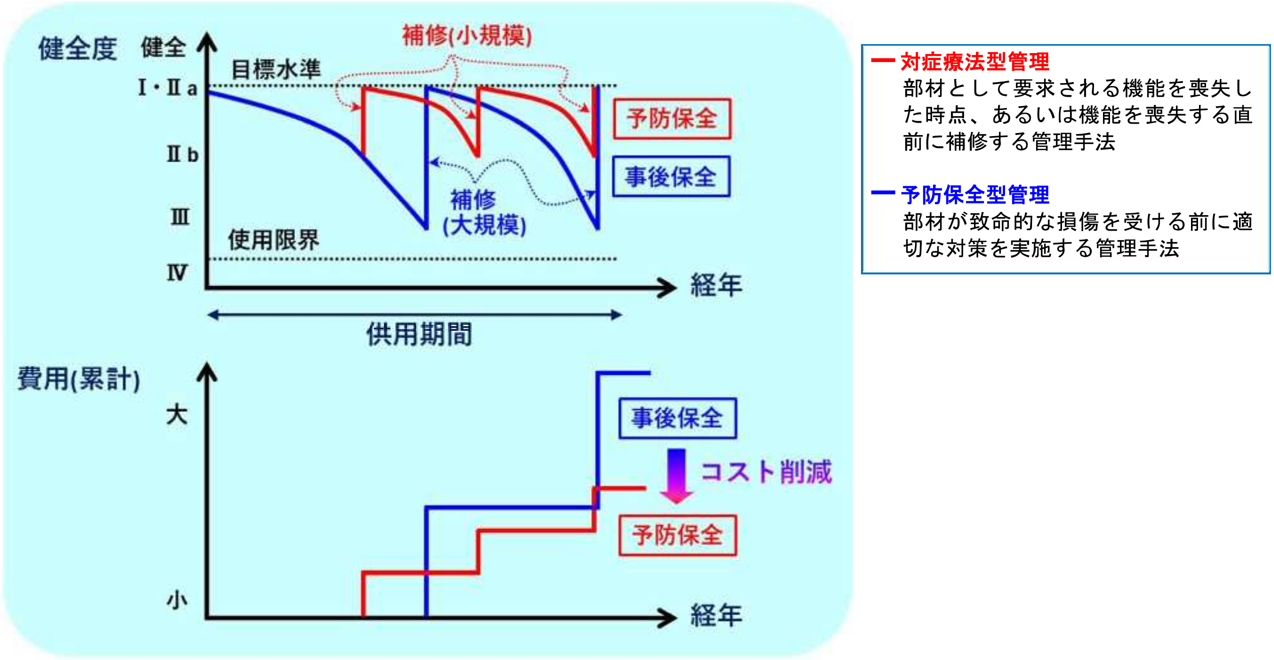


図 1.2.2　長寿命化及び LCC 縮減効果イメージ図

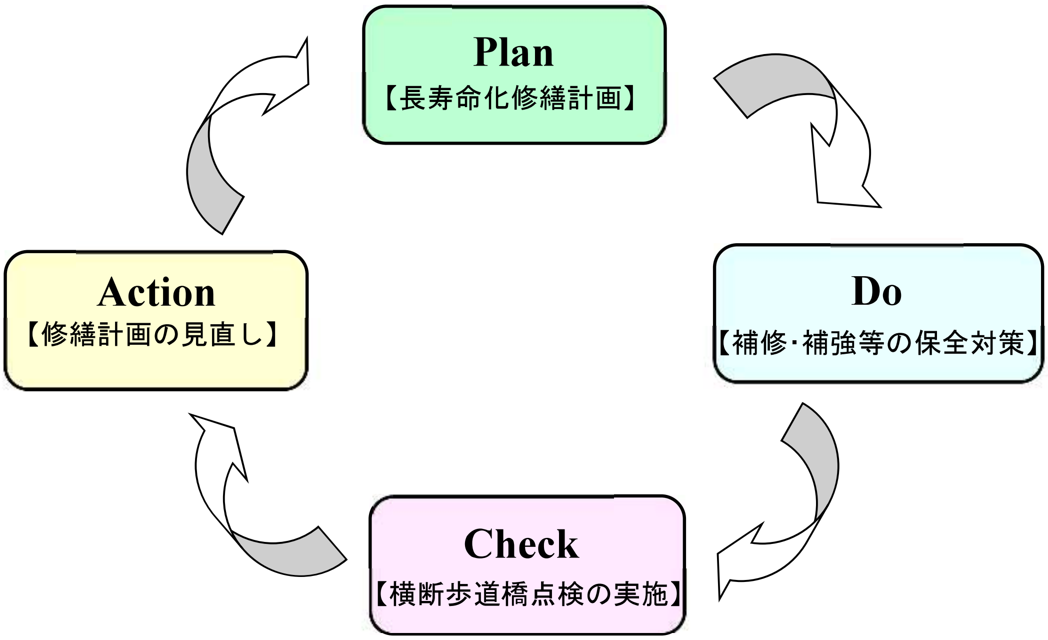


図 1.2.3　横断歩道橋管理の PDCA サイクル

1.3　管理横断歩道橋の特徴

令和 7 年現在、富士市が管理する横断歩道橋は全 15 橋です。このうち 14 橋（93%）が鋼橋であり、残る 1 橋は PC コンクリート橋の「ロゼのかけはし」となっています。

橋種

橋梁種別	橋梁数
PC橋	1橋
鋼橋	14橋
計	15橋

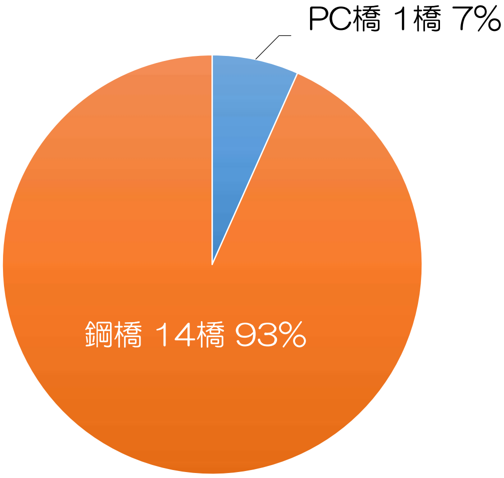


図 1.3.1　管理横断歩道橋の橋種

1.4　計画の対象施設

横断歩道橋長寿命化修繕計画（以下、「本計画」と略す。）の対象横断歩道橋は、富士市が管理する横断歩道橋（全 15 橋）とします。

また、計画期間は、5 年に 1 回実施する定期点検を期間内に含めたうえで、令和 7 年度（2025 年度）から令和 17 年度（2035 年度）までの 10 年間とします。

なお、本計画は定期点検結果を踏まえ、適宜、更新を行います。

2. 維持管理目標

2.1　維持管理指標

横断歩道橋の維持管理指標は、横断歩道橋の機能に関する状態（健全度）に基づき設定するものとし、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 段階に区分します。

表 2.1.1　判定区分表（維持管理指標）

判定区分		状態（定義）
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

2.2　維持管理水準

維持管理水準は、維持管理指標となる健全度に対して設定し、横断歩道橋の健全度を**Ⅰ（健全）またはⅡ（予防保全段階）に保つこと**を目指します。

しかし、実際の維持管理は**限られた予算の中**で行われることから、管理目標や維持管理の優先度を設定し、維持管理の最適化を図ります。

（1）維持管理目標

富士市が管理する全ての横断歩道橋を将来にわたり維持管理していくためには、維持管理に要するコストをできる限り抑制すること重要です。

そのためには、**Ⅲ（早期措置段階）、Ⅳ（緊急措置段階）の横断歩道橋を優先的に補修**し、横断歩道橋の状態を**Ⅰ（健全）またはⅡ（予防保全段階）に保つこと**を維持管理目標とします。

（2）維持管理の優先度

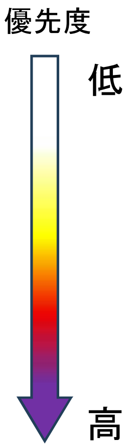
維持管理の優先度は、予算等の制約を第一に考え、維持管理指標により区分された健全度が低い横断歩道橋より、早急に措置が行えるように設定します。

Ⅳ（緊急措置段階）は、横断歩道橋点検により確認後、直ちに通行止め等の措置を行い、速やかに補修・補強等の保全対策を実施します。

Ⅲ（早期措置段階）は、次回の定期点検（5 年以内）までに措置が必要があるため、優先的に補修・補強等の保全対策を実施します。

なお、横断歩道橋毎の維持管理の優先度は、より細分化した維持管理指標を設定して行います。

維持管理指標	状態	修繕の優先度
Ⅰ	健全	修繕不要
Ⅱ	予防保全段階	必要により修繕
Ⅲ	早期措置段階	早期に修繕
Ⅳ	緊急措置段階	緊急措置後 直ちに修繕または廃止(撤去)



※1. 緊急措置とは、横断歩道橋やそれが横架する道路の「通行規制」、「通行止め」または「応急措置」のいずれかの対応を行うことをいう。

※2.　　　　は、管理目標を示す。

図 2.2.1　維持管理における管理目標と優先度

3. 老朽化対策における基本方針

3.1　メンテナンスサイクルの構築

人も橋も健康（健全）であるためには適切な検査・治療（点検・措置）を継続することが重要になります。

富士市では、管理横断歩道橋を適切な維持管理を継続することにより長寿命化を図るため、点検⇒診断⇒措置⇒記録⇒（次回の点検）から成るメンテナンスサイクルを構築し回していくことで、横断歩道橋の維持管理を効率的かつ効果的に遂行します。

図 3.1.1　横断歩道橋のメンテナンスサイクル

3.2　点検の実施方針

点検体系は、横断歩道橋の状態を把握することを目的とし、「静岡県 橋梁点検マニュアル 令和２年４月」、「国土交通省　横断歩道橋定期点検要領 令和６年３月」および「国土交通省　歩道橋定期点検要領 令和６年９月」に基づき実施します。

点検は、通常点検、定期点検、異常時点検の３つに区分し、横断歩道橋マネジメントに必要な情報は、定期点検により収集することを基本とする。

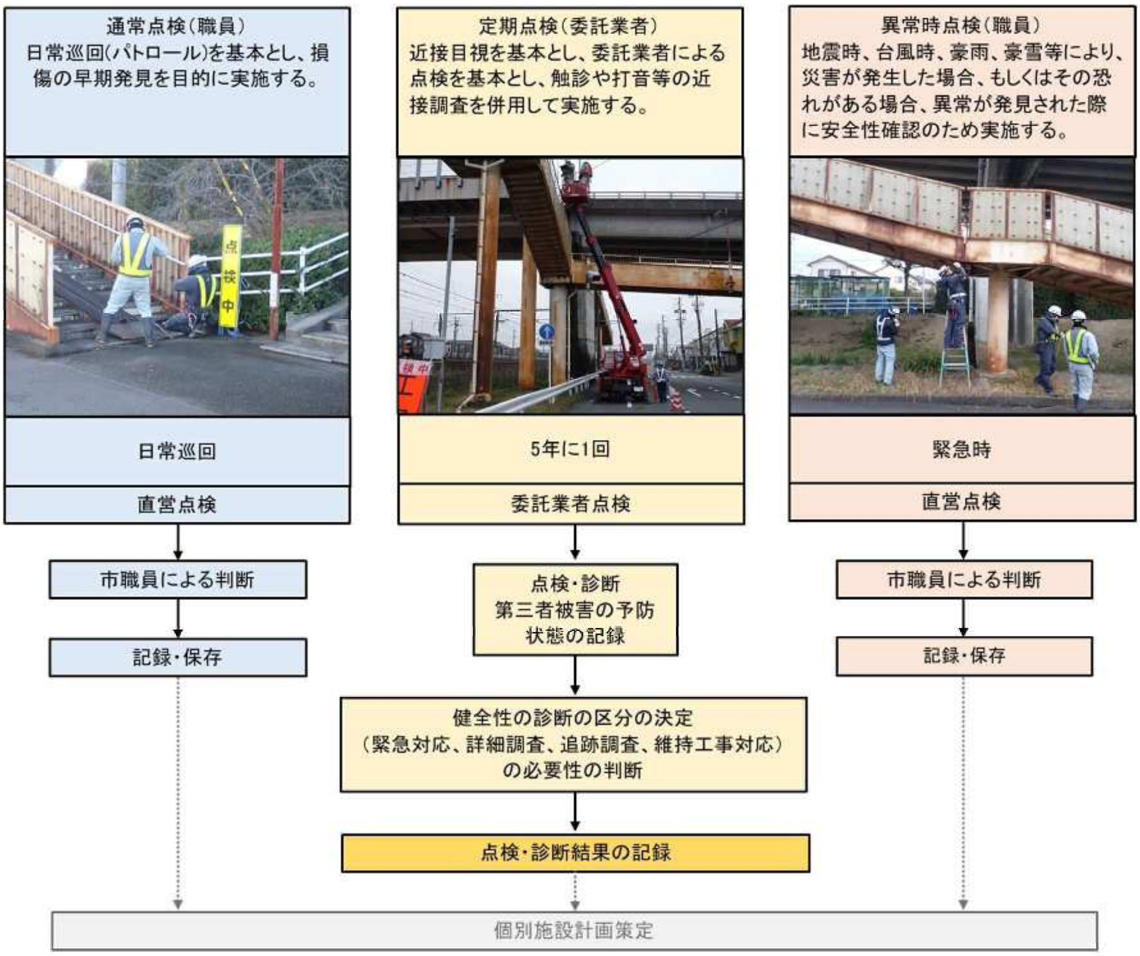


図 3.2.1　点検の体系（フロー図）

3.3　健全性の診断

健全性の診断は、「国土交通省　横断歩道橋定期点検要領 令和 6 年 3 月」に準拠して行います。
構造安全性、耐久性、第三者被害の恐れなど、横断歩道橋が次回点検までに置かれる可能性のある状況を踏まえて行います。診断にあたっては、各部材の損傷の程度や位置、進行性、主要部材への影響などを総合的に評価し、次回点検までに必要となる措置の内容と緊急度を明確にします。

表 3.3.1　健全性の診断区分

診断区分		状態（定義）
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

(1) 個別施設の状態等

令和 7 年度までに完了した定期点検結果および点検後の修繕等措置の着手状況を踏まえ、管理横断歩道橋（全 15 橋）の最新の健全度を把握した結果、Ⅳ（緊急措置段階）の横断歩道橋はなく、Ⅲ（早期措置段階）の横断歩道橋は 3 橋と管理横断歩道橋全体の約 20%を占めています。

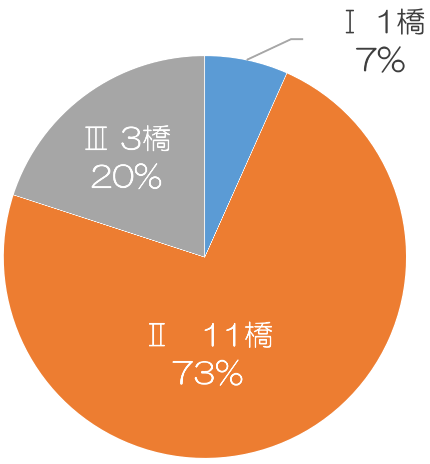


図 3.3.1　管理横断歩道橋の健全性の割合

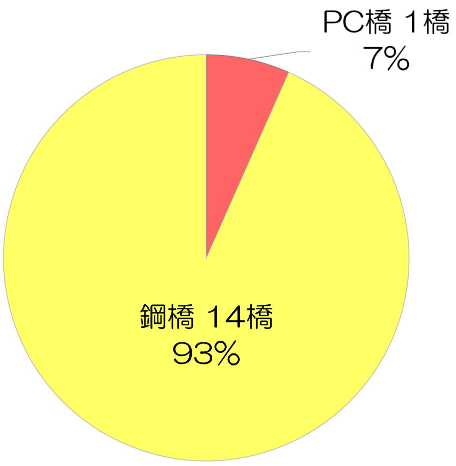


図 3.3.2　橋種別のⅢの割合

3.4　対策優先順位の考え方

対策優先順位は、横断歩道橋の健全性および重要度を踏まえて決定します。また、健全性および重要度の優先度が同じ場合は、橋長が長い横断歩道橋を優先して上位に位置付けます。

(1) 健全性の診断結果（基本指標 1）

定期点検結果および修繕実績を踏まえた上で、健全性の診断結果が悪い順（Ⅳ⇒Ⅲ⇒Ⅱ⇒Ⅰ）に対策優先順位を設定します。

判定区分Ⅳは直ちに修繕、判定区分Ⅲは 5 年以内（次回の定期点検実施年度）までに早期修繕が必要になります。

判定区分Ⅱは予防保全段階であり、個別施設計画の目的の 1 つである「予防保全型の維持管理への転換」を目指すには計画的に補修を行う必要があります。

そのため、判定区分Ⅱ（予防保全段階）の細分化を行い、Ⅱの中でも優先して補修を行うべき横断歩道橋を選定します。

表 3.4.1　健全性の診断結果による対策優先度

判定区分		細分化	橋種	補修の緊急性	優先度
Ⅳ	緊急措置段階	－	全橋種	**直ちに**補修	**1**
Ⅲ	早期措置段階	－	全橋種	直近の定期点検から **5 年以内**に補修	**2**
Ⅱ	予防保全段階	Ⅱb	鋼橋	**Ⅲの完了後**に補修を実施	**3**
			PC 橋		
		Ⅱa	全橋種	**必要に応じて**補修	4
Ⅰ	健　　全	－	全橋種	補修の必要なし	5

「Ⅱa」: 損傷が顕在化し始めた初期段階で、次回点検（5 年以内）までに**Ⅲ（早期措置段階）に進行する可能性が低い**横断歩道橋

「Ⅱb」: 損傷の顕在化が進行した段階で、次回点検（5 年以内）までに**Ⅲ（早期措置段階）に進行する可能性が高い**横断歩道橋

(2) 横断歩道橋の重要度（基本指標 2）

横断歩道橋の重要度は、以下の 5 項目の評価指数を基に点数化する。

- 塗装経過年数
- 横断歩道橋の立地条件
- 建設経過年数
- 公共施設の有無
- 迂回路の有無

表 3.4.2　優先順位評価指標表

点数配分表 1 : 塗装経過年数

塗装経過年数	配点
塗装耐用年数より 5 年以上経過	10
塗装耐用年数より 5 年未満	5
塗装耐用年数以内	0

点数配分表 2:横断歩道橋の立地条件

横断歩道橋の立地条件	配点
跨線橋	10
DID 地区内	6
跨線橋(下部道路 : 緊急輸送路)	2
それ以外	0

点数配分表 3 : 公共施設の有無

公共施設の有無	配点
有(学校・指定通学路・駅)	10
有	5
無	0

点数配分表 4 : 建設経過年数

建設経過年数	配点
50 年以上	10
40 年以上 50 年未満	8
30 年以上 40 年未満	6
20 年以上 30 年未満	4
10 年以上 20 年未満	2
10 年未満	1

点数配分表 5 : 迂回路の有無

迂回路(信号交差点)までの距離	配点
500m以上もしくは迂回路無	10
200m以上 500m未満	7
100m以上 200m未満	4
50m以上 100m未満	1
50m未満	0

重要度点=塗装経過点 ＋ 立地条件点 ＋ 建設経過点 ＋ 公共施設点 ＋ 迂回路点

(3) 横断歩道橋の橋長（基本指標 3）

健全度判定および重要度の総合評価が同一の場合は、橋長の長い横断歩道橋を優先順位の上位とします。

（4） 対策優先順位決定フロー

以下に示すフローに従って、対策優先順位を決定します。

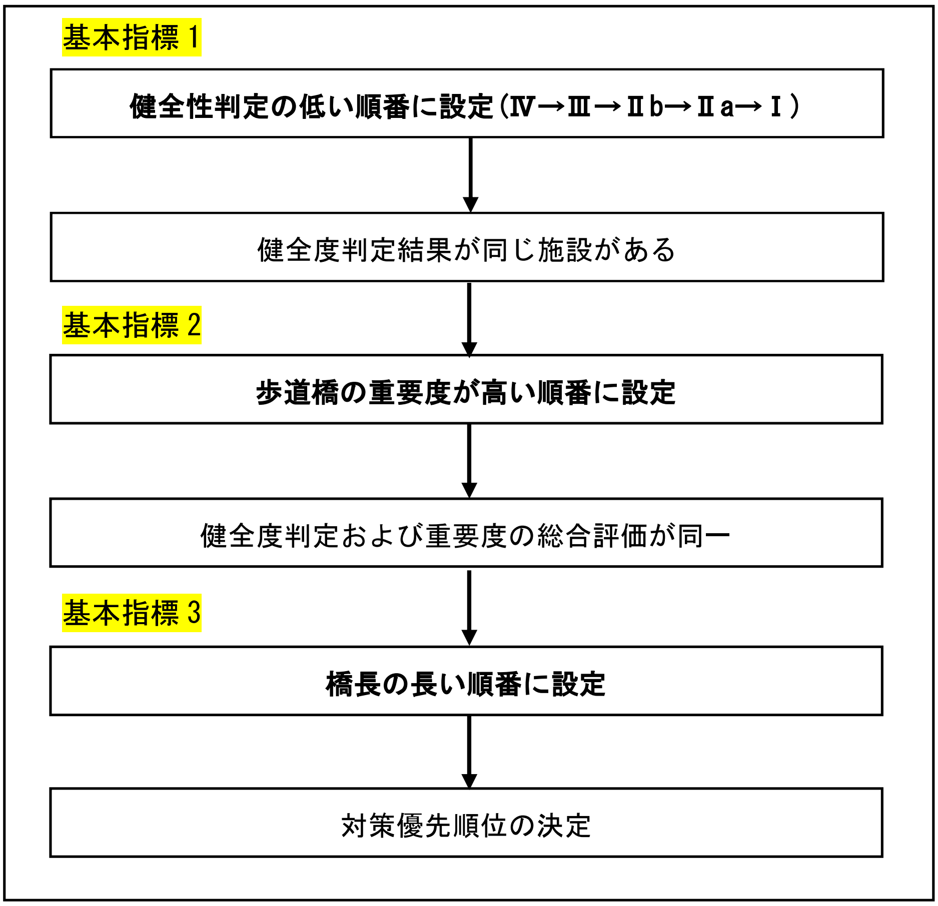


図 3.4.1 対策優先順位決定フロー

4. 新技術等の活用方針

4.1　新技術等の活用における具体的な方針

新技術等の活用は、横断歩道橋点検および横断歩道橋補修工事において作業の効率化及び費用削減を目的に、新技術等の活用方針を設定します。具体的な方針を設定することで、富士市が抱える膨大な事業費用の縮減を図ります。

(1) 横断歩道橋点検における新技術等の活用検討

1) 横断歩道橋点検における新技術等の活用方針

横断歩道橋点検は、現地での点検作業（外業）及び点検後の調書・図面作成作業（内業）が、業務内の作業の大半を占めています。

そのため、点検作業及び調書・図面作成作業の効率化に特化した新技術を活用することで、事業費用の縮減効果が期待できるものと判断します。

① 現場での点検作業に対する新技術としては、高所作業車等の従来手法に対して、機材のレンタル費用や交通規制費にかかる人工を削減が見込める技術を活用します。

② 点検後の調書・図面作成作業（内業）に対する新技術としては、新技術を活用した点検作業データを調書作成システム等にインポートすることで、作業手間の縮減を図る技術が一般的であり、外業に対して費用の縮減が図れる技術、外業＋内業に対して費用縮減が図れる技術等の条件に応じて活用する新技術を選定します。

写真 4.1.1　従来の点検技術

写真 4.1.2　技術現場での点検作業に対する新技術（例：ロボットカメラ）

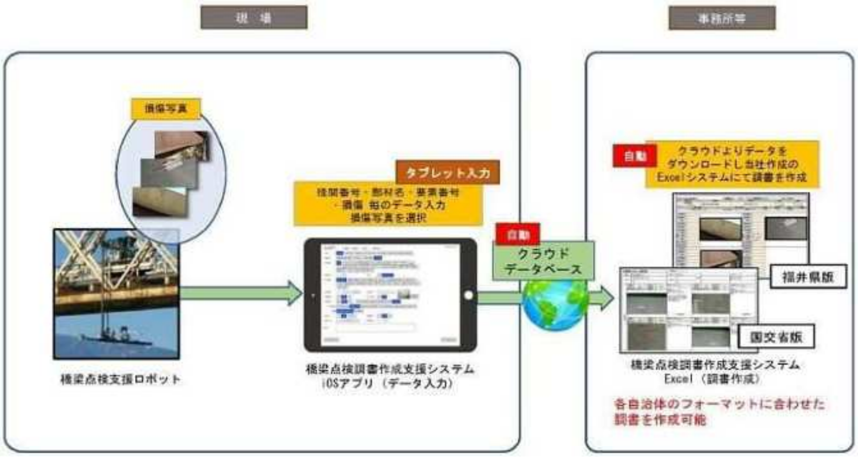


図 4.1.2　②における新技術（例：点検調書支援システム）

2）新技術等の活用対象の抽出結果

新技術等の活用対象は、以下の表に示す抽出条件とし、その結果、2 橋を選定しました。

表 4.1.1　新技術活用対象横断歩道橋の抽出結果

抽出条件	内容	横断歩道橋数
抽出条件①	過年度点検にて**高所作業車により点検を実施**した横断歩道橋	11 橋※
抽出条件②	**橋長 50m 以上**の横断歩道橋	2 橋
新技術等の活用対象		**2 橋**

※1. 跨線橋は、新技術等の活用に際して、関係機関協議に時間を要することが懸念されるため、対象横断歩道橋から除外します。
※2. 富士駅北口歩道橋は、再開発事業により撤去の計画があるため除外します。
※3. 富士川第二小歩道橋は、令和 7 年度撤去実施のため除外します。

3）活用する新技術等の設定

活用する新技術は、外業（点検作業）に対して活用可能な新技術である「横断歩道橋等構造物の点検ロボットカメラ」に設定します。なお、ロゼのかけはしは、高欄形状が特殊であり、ロボットカメラの設置が困難なため除外します。

4）短期的な数値目標およびコスト縮減効果

前項までの内容を踏まえ、令和7年度から令和11年度までの5年間で新技術等の活用対象に設定した抽出条件②「橋長50m以上」に該当する市役所前歩道橋に対して活用する新技術として選定した「横断歩道橋等構造物の点検ロボットカメラ」を活用し、1割程度の削減を目指します。

写真　高所作業車による点検状況
（市役所前歩道橋）

写真　新技術による点検状況

5）横断歩道橋点検における新技術等の活用結果

今回選定した、「横断歩道橋等構造物の点検ロボットカメラ」について、従来点検工法と比較したところ、**約1割（0.5%程度）**のコスト縮減効果が確認されました。

今後は、技術の市場動向や導入状況を考慮し、点検時に再見積および新技術の再選定を行い、さらなるコスト縮減を目指します。

（2）横断歩道橋補修工事における新技術等の活用検討

1）横断歩道橋補修工事における新技術等の活用方針

横断歩道橋補修工事は、横断歩道橋の長寿命化を目的に、損傷状況に応じ、適切な補修工法を選定します。また、横断歩道橋の補修工法は、多種多様な工法があり、在来工法だけでなく、工事の効率性および横断歩道橋の長寿命化の観点から多くの新技術・新工法が確立されています。そのため、横断歩道橋補修では、工法検討時に積極的に新技術・新工法を活用することで、事業費用の縮減効果が期待できるものと判断します。

工法検討では、橋種、損傷状況や損傷原因等の要素を考慮し、補修工法を検討しており、活用可能な新技術は多岐に渡ります。

そのため、本計画では、富士市で管理されている横断歩道橋で使用されている橋種を考慮し、横断歩道橋補修における新技術の活用方針は、以下の通りとします。

① コンクリート橋は、適切な補修工法を確定するために損傷原因の特定が非常に重要なポイントとなります。そのため、コンクリート橋では、横断歩道橋補修設計時に詳細調査を実施し、損傷原因を特定したうえで新技術工法を含め適切な補修工事を実施し、補修工事の適正化および事業費の縮減を目指します。

② 鋼橋は、上部構造等の鋼部材の腐食による損傷が大半を占めます。鋼橋の適正な管理において、上部構造等の腐食を防止する塗替え塗装が非常に重要となります。塗替え塗装は、素地調整毎に塗装仕様が定められており、1種ケレンにより既存塗膜及び錆等の全除去の上、塗替えを行うことで、横断歩道橋の長寿命化が図れるとされています。そのため、新技術の活用による事業費用の縮減は、塗装の仕様は定めれているため、新技術・新工法が確立されてきている1種ケレン方法に着目し、縮減効果の検討を行います。

図 4.1.3　従来ケレン方法事例

図 4.1.4　新技術によるケレン事例

2）新技術等の活用検討対象の抽出

新技術等の活用検討対象については、今後 10 年間に補修工事を予定している鋼製横断歩道橋を抽出条件とし、その結果、4 橋を選定しました。

表 4.1.2　新技術活用対象横断歩道橋の抽出結果

区分	内容	該当数
条件①	**今後 10 年間で補修予定**の鋼橋	4 橋
新技術等の活用対象		**4 橋**

3）活用する新技術等の設定

活用する新技術は、1 種ケレンの在来工法であるエアブラスト工法に対して、高寿命化研削材および研削材の再利用が可能な工法の確立等から、コスト縮減効果の高い「循環式ハイブリッドブラスト工法」に設定します。なお、補修工事に際しては、再度補修設計時に、適切な補修工事ができるよう工法の選定を行っていきます。

4）短期的な数値目標およびコスト縮減効果

前項までの内容を踏まえ、**令和 7 年度から令和 16 年度までの 10 年間**で新技術等の活用対象に設定した 4 橋に対して、活用する新技術として選定した「循環式ハイブリッドブラストシステム」を活用することで、**全体の塗替え費用約 1 億 7 千万円に対し、約 1 割（約 1 千 3 百万円）のコスト縮減**に繋がります。

表4.1.3　新技術等の活用によるコスト縮減効果

横断歩道橋名	橋長（m）	従来ケレンによる塗替え費用	新技術ケレンによる塗替え費用	コスト縮減効果
市役所前歩道橋	62.6	83,875千円	80,377千円	約1割縮減
前田跨線人道橋	27.0	20,450千円	16,651千円	約2割縮減
津田歩道橋	18.8	42,350千円	41,041千円	約1割縮減
蓼原歩道橋	25.2	22,707千円	18,529千円	約2割縮減
合計		169,382千円	156,598千円	約1割縮減

5. 費用の縮減に関する具体的な方針

5.1　維持管理手法の転換による費用縮減

定期点検結果から得られた損傷状況および対策の必要性に基づき、予防保全的な修繕等（小規模補修）を実施することで、維持管理・更新に係る事業費の大規模化および高コスト化を回避し、横断歩道橋の長寿命化およびライフサイクルコスト（LCC）の縮減を図ります。

しかし、限られた市の予算の中で、管理するすべての横断歩道橋に予防保全的な修繕等を実施していくことは困難であるため、横断歩道橋の対策優先順位に基づき「予防保全的に修繕すべき横断歩道橋」と「対症療法的な修繕で対応可能な横断歩道橋」を見極めた上で、効率的な維持管理への転換を検討します。また、富士市が管理する横断歩道橋は、一部健全度Ⅲの横断歩道橋が存在する一方で、大半が健全度Ⅱであり、予防保全的な管理へ転換していくタイミングに差し掛かっています。

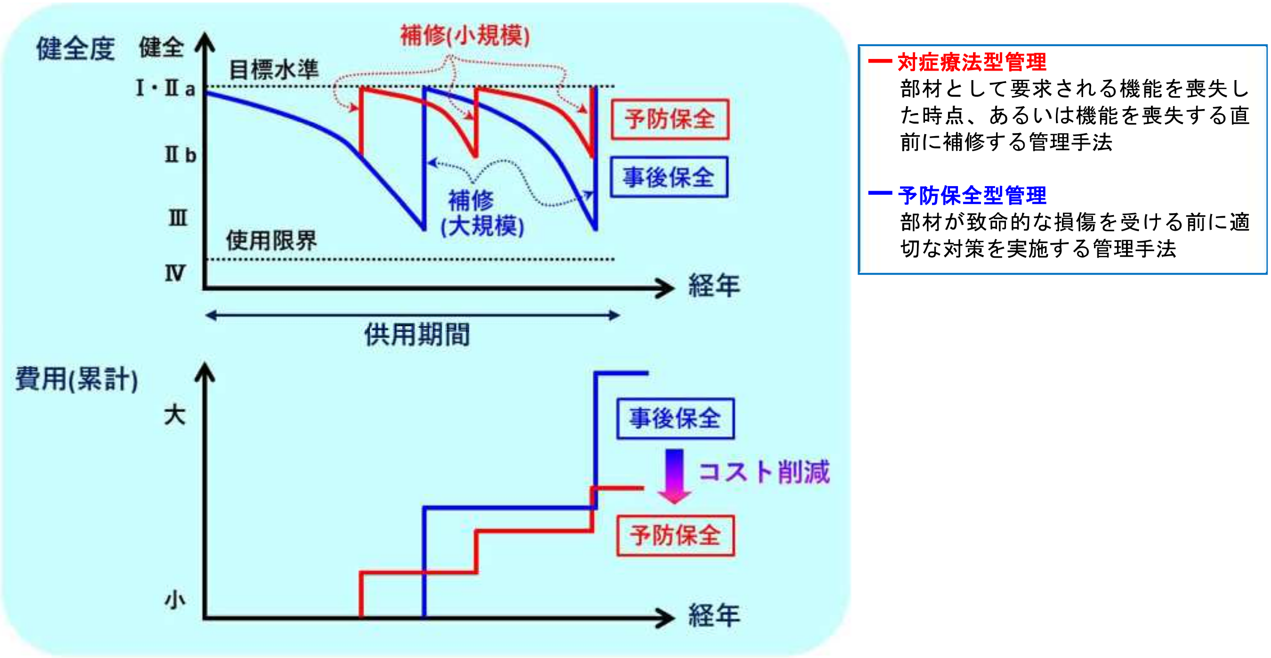


図 5.1.1　LCC 縮減効果イメージ図

5.2　撤去・集約化による費用縮減

富士市が管理する横断歩道橋について、近年の社会経済情勢や施設の利用状況の変化を踏まえ、適切な事業計画を推進する必要があります。そのため、維持管理費の縮減を図る観点から、撤去や集約化の可能性を検討し、管理する横断歩道橋数の適正化を進めていく必要があります。

(1) 撤去・集約化に関する具体的な方針

富士市が管理する横断歩道橋において、撤去・集約化に関する具体的な方針を設定します。

撤去・集約化の検討は、以下のフローに基づいて行いますが、本計画で示す内容は、下記フローの「ステップ 2：道路管理者による判定」の段階である撤去・集約化の対象候補の抽出までとします。

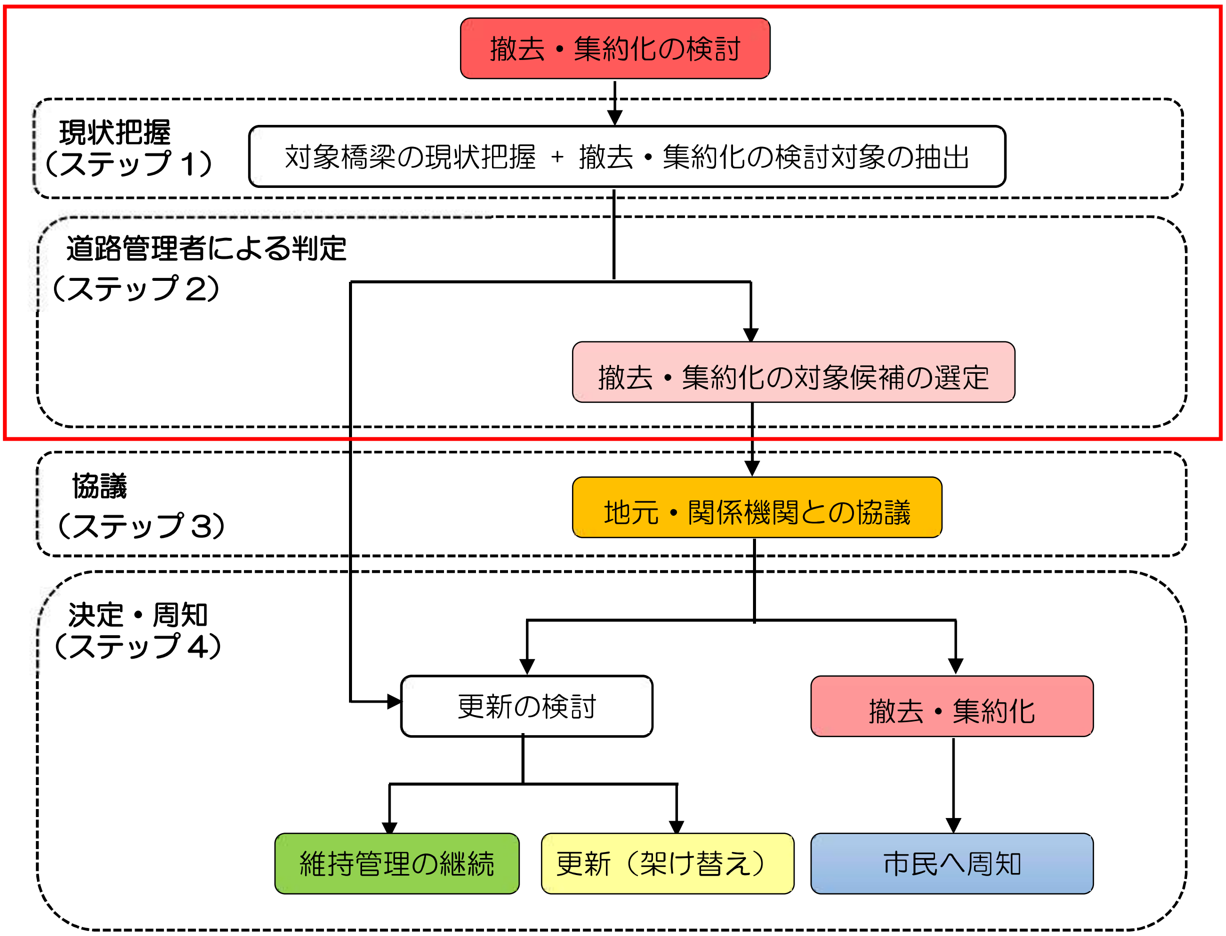


図 5.2.1　撤去・集約化の検討フロー

（2）撤去・集約化対象横断歩道橋の選定結果

1）現状把握（ステップ 1）

富士市が管理する横断歩道橋 15 橋のうち、前田歩道橋と富士川第二小歩道橋は、撤去が予定されているため、抽出条件の対象外とし、残る 13 橋を撤去・集約化の選定対象としました。

表 5.2.1　撤去・集約化の抽出条件

区分	抽出条件
条件①	公共施設が近隣にない横断歩道橋
条件②	代替路が存在する横断歩道橋

表 5.2.2　対象横断歩道橋の抽出結果

番号	橋梁名	フリガナ	路線名	建設年次	経過年	橋梁規模	有効幅員（m）	橋種	健全性の診断結果	条件①公共施設の有無	条件②代替路の有無
						橋長（m）					
11	浅間跨線人道橋	ｾﾝｹﾞﾝｺｾﾝｼﾞﾝﾄﾞｳｷｮｳ	市道入山瀬四丁目2号線	1973	52	20.30	1.50	鋼橋	Ⅱa	無	有
7	蓼原歩道橋	ﾀﾃﾞﾊﾗﾎﾄﾞｳｷｮｳ	市道田子浦伝法線	1987	38	25.20	1.50	鋼橋	Ⅱb	無	無
10	前田跨線人道橋	ﾏｴﾀﾞｺｾﾝｼﾞﾝﾄﾞｳｷｮｳ	市道前田川原1号線	1967	58	27.00	2.50	鋼橋	Ⅱb	無	無

2）撤去・集約化対象候補の選定（ステップ 2）

撤去・集約化の対象横断歩道橋は、撤去方針が示されている「前田歩道橋」および「富士川第二小歩道橋」に「浅間跨線人道橋」を加えた 3 橋が該当しました。

表 5.3.3　撤去・集約化の対象となる横断歩道橋

番号	橋梁名	フリガナ	路線名	建設年次	経過年	橋梁規模	有効幅員（m）	橋種	健全性の診断結果	条件①公共施設の有無	条件②代替路の有無	撤去方針確定
						橋長（m）						
11	浅間跨線人道橋	ｾﾝｹﾞﾝｺｾﾝｼﾞﾝﾄﾞｳｷｮｳ	市道入山瀬四丁目2号線	1973	52	20.30	1.50	鋼橋	Ⅱa	無	有	－
1	前田歩道橋	ﾏｴﾀﾞﾎﾄﾞｳｷｮｳ	市道鮫島木ノ内1号線	1971	54	17.60	1.50	鋼橋	Ⅱb	無	無	予定
14	富士川第二小歩道橋	ﾌｼﾞｶﾜﾀﾞｲﾆｼｮｳﾎﾄﾞｳｷｮｳ	市道木島松野線	1969	56	13.80	1.50	鋼橋	Ⅲ	有（富士川第二小）	無	確定

3）地元・関係機関協議および方針決定について（ステップ 3・4）

前田歩道橋および富士川第二小歩道橋については、撤去が予定されているため、今後 10 年間の個別施設計画に位置付けます。また、コスト縮減の検討は、これら 2 橋を対象として実施します。

・前田歩道橋：2029 年度から撤去工事を予定

・富士川第二小歩道橋：2025 年度から撤去工事を実施

また、浅間跨線人道橋については、次回の計画見直し時に現状を再度把握し、協議状況を確認します。

(3) 長期的な数値目標およびコスト縮減効果

前項までの内容を踏まえ、本計画におけるコスト縮減効果の算定対象は、撤去計画にある「前田歩道橋」と撤去時期が既に確定している「富士川第二小歩道橋」の2橋とします。

対象となる2橋について、耐用年数を100年とした場合の残寿命を基に算出したコスト縮減効果を、以下の表に示します。なお、現状の維持管理費と比較して、**約8割**のコスト縮減が見込まれます。

表5.3.4　コスト縮減効果

横断歩道橋名	橋長(m)	残寿命	撤去・集約化した場合の費用(千円)	残寿命を考慮した維持管理費(千円)	コスト縮減効果
前田歩道橋	17.6	46	30,789千円	120,431千円	約7割削減
富士川第二小歩道橋	13.8	44	20,537千円	93,758千円	約8割削減
合計			51,326千円	214,189千円	**約8割削減**

5.3　耐震化の基本方針

（1）基本方針

横断歩道橋は、道路や鉄道を跨ぐ構造であることから、地震時に落橋した場合の影響は極めて大きく、安全性確保の観点から耐震化の検討が必要となります。

原則として管理横断歩道橋 15 橋すべてを耐震化検討の対象としますが、以下の 4 橋を除く 11 橋を対象としました。

・撤去が決定している**富士川第二小歩道橋**

・撤去の予定がある**前田歩道橋**

・撤去・集約化により抽出された**浅間跨線人道橋**

・耐震補強済みの**学校下跨線人道橋**

※前田跨線人道橋は耐震補強済みだが、現在の耐震基準に適しているか不明なため
　耐震化の対象とする。

耐震化対策については、地震による落橋時の影響の大きさを踏まえ、落橋防止装置の設置のみならず、橋脚補強を含む総合的な耐震補強の実施を検討しています。

なお、各横断歩道橋における具体的な対策の必要性は現時点では確定していないため、2028 年度に耐震補強照査を実施し、必要となる対策工の把握を行います。耐震補強照査の結果は、次回の長寿命化修繕計画の見直し時に反映し、具体的な耐震対策として計画に盛り込みます。

（2）耐震補強照査に係る費用の算出結果

耐震補強照査費用は、11 橋を対象として概算費用を算出した結果、**17,900 千円**となりました。

6. 対策内容と実施時期

（1）対策内容

本計画における対策内容は、5 年に 1 回の頻度で実施する定期点検および 5 年以内に補修が必要な健全性Ⅲ（早期措置段階）の横断歩道橋、健全性Ⅱ（予防保全段階）の中で 5 年以内（次回の定期点検まで）に健全性Ⅲに進行する可能性が高い健全性Ⅱb の横断歩道橋の補修になります。

（2）実施時期

本計画における対策内容である「定期点検」「横断歩道橋補修」および「撤去・集約」の実施時期は以下の通りです。

- 定期点検は、既存の点検周期を踏まえ、5 年ごとに実施します。
- 健全性Ⅲの橋梁は、定期点検後 5 年以内に補修を実施します。
- 健全性Ⅱb の橋梁は、健全性Ⅲの修繕が完了後、対策優先順位の高い順に補修を実施します。
- 前田歩道橋は、2029 年度から撤去工事を予定しています。
- 富士川第二小歩道橋：2025 年度から撤去工事を実施しています。

（3）概算事業費

本計画の期間内に要する事業費（点検費、補修費および撤去費）の概算は、**約 4.9 億円**です。

6.1　富士市横断歩道橋個別施設計画　修繕・点検リスト

番号	橋梁名	路線名	橋長(m)	有効幅員(m)	橋種	点検年度	健全性の診断結果	個別施設計画(○:点検、●:修繕、△:計画、▲:撤去)									
								R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
								2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
1	前田歩道橋	市道鮫島木ノ内1号線	17.6	1.5	鋼橋	2021	Ⅱb		○	△		▲	／	／	／	／	／
2	津田歩道橋	市道荒田島片町2号線	18.8	1.5	鋼橋	2025	Ⅱb	○			△		○●				
3	国久歩道橋	市道本市場国久2号線	16.5	1.5	鋼橋	2025	Ⅱa	○					○				
4	平垣本町歩道橋	市道富士鷹岡線	15.8	1.5	鋼橋	2021	Ⅱa		○					○			
5	加島町歩道橋	市道富士鷹岡線	24.6	1.5	鋼橋	2025	Ⅱa	○					○				
6	天間歩道橋	市道天間高田4号線	23.0	1.5	鋼橋	2021	Ⅲ	● R6→R7	○					○			
7	蓼原歩道橋	市道田子浦伝法線	25.2	1.5	鋼橋	2025	Ⅱb	○				△	○	●			
8	市役所前歩道橋	市道臨港富士線	82.6	2.0	鋼橋	2025	Ⅲ	○		△		●	○				
9	富士駅北口歩道橋	市道本町8号線	124.2	14.5	鋼橋	2022	Ⅱa			○					○		
10	前田跨線人道橋	市道前田川原1号線	27.0	2.5	鋼橋	2022	Ⅱb			○				△	○	●	
11	浅間跨線人道橋	市道入山瀬四丁目2号線	20.3	1.5	鋼橋	2022	Ⅱa			○					○		
12	ロゼのかけはし	市道臨港富士線	52.6	4.0	PC橋	2023	Ⅱb				○		△		●	○	
13	富士駅南口歩道橋	市道横割本町6号線	32.8	21.6	鋼橋	2023	Ⅱa				○					○	
14	富士川第二小歩道橋	市道木島松野線	13.8	1.5	鋼橋	2023	Ⅲ	▲	／	／	／	／	／	／	／	／	／
15	学校下跨線人道橋	市道今井三丁目3号線	39.0	2.1	鋼橋	2025	Ⅰ			○					○		

※前田跨線人道橋は、JRとの協議が必要となるため、全体の修繕計画を調整した。
※富士駅南口歩道橋は、塗装の耐用年数を大きく超過しているため、今回の計画には含めていないが、塗装の塗替えが必要である。