長寿命化修繕計画：横断歩道橋

施設名		路線名	所在地	橋梁形式	架設年次	橋長（m）	幅員（m）	点検計画						点検記録		補修計画						補修予定		修繕記録	補修内容	対策費用
道路橋名	（フリガナ）				架設年次（西暦 4桁）			R5	R6	R7	R8	R9	R10	直近点検実施年度 平成26年度～令和3年度	判定区分 ・Ⅰ ・Ⅱ ・Ⅲ ・Ⅳ	R5	R6	R7	R8	R9	R10	対策内容 修繕・更新・集約化・撤去・監視等	補修予定年度	修繕実施年度 平成27年度～令和6年度		
野口歩道橋	(ﾉｸﾞﾁﾎﾄﾞｳｷｮｳ)	中通線	野口町若宮	鋼製Ⅰ桁橋	1969	56.8	1.5	○					○	平成30年度	Ⅱ									平成28年度	舗装打替工他	
駅前横断歩道橋	(ｴｷﾏｴﾎﾄﾞｳｷｮｳ)	前田豊川線	幸町	鋼製Ⅰ桁橋	1967	48.0	1.5	○					○	平成30年度	Ⅱ									平成29年度	舗装打替工他	
桜木横断歩道橋	(ｻｸﾗｷﾞﾎﾄﾞｳｷｮｳ)	中通線	末広通3丁目	鋼製Ⅰ桁橋	1969	47.6	1.5	○					○	平成30年度	Ⅱ									平成30年度	舗装打替工他	
御油陸橋	ｺﾞﾕﾘｯｷｮｳ)	名古屋鉄道本線	御油町　炮六土	鋼製Ⅰ桁橋	1974	145.5	2.3	○					○	平成30年度	Ⅱ									平成27年度	塗替塗装工他	
東山歩道橋	(ﾋｶﾞｼﾔﾏﾎﾄﾞｳｷｮｳ)	豊川音羽線	赤坂町　六反	鋼製Ⅰ桁橋	2002	54.8	2.6		○					令和元年度	Ⅰ											
八南たんぽぽ歩道橋	(ﾊﾁﾅﾝﾀﾝﾎﾟﾎﾟﾝﾎﾄﾞｳｷｮｳ)	東三河環状線	野口町　西野	鋼製Ⅰ桁橋	2001	90.3	2.6		○					令和元年度	Ⅱ									令和2年度	舗装打替工他	
金屋歩道橋	(ｶﾅﾔﾎﾄﾞｳｷｮｳ)	佐奈川	中央通５丁目	鋼製Ⅰ桁橋	1976	32.2	2.8	○					○	平成30年度	Ⅲ									令和2年度	支承取替工他	
東西連絡橋（国府駅）	(ﾄｳｻﾞｲﾚﾝﾗｸｷｮｳ)	名古屋鉄道本線	久保町　葉善寺	RC橋	1987	119.9	3.5	○					○	平成30年度	Ⅱ											
東西連絡自由通路（伊奈駅）	(ﾄｳｻﾞｲﾚﾝﾗｸｼﾞﾕｳﾂｳﾛ)	名古屋鉄道本線	伊奈町　南山新田	RC橋	1996	135.9	3.9	○					○	平成30年度	Ⅱ											

△：設計・調査　○：工事

１ 老朽化対策における基本方針

横断歩道橋について、メンテナンスサイクル（点検→診断→措置→記録）を構築し持続的に推進することで施設の長寿命化（老朽化対策）を図ります。
「事後保全」から「予防保全」へ転換を行うことでライフサイクルコストの縮減を図り、効率的・効果的な維持管理を実施します。

２ 計画期間

計画期間はメンテナンスサイクルを確実に推進するため、令和５年度から令和９年度までの５年間とします。

３ 新技術の活用方針

日々更新される新技術について情報収集を継続実施し、活用可能と思われる新技術については、採用に向け積極的に検証を行います。
点検においては、新技術活用のメリットを検討し、費用縮減や点検の効率化を図ります。修繕工事においては、設計段階において新技術・新工法を比較対象とし、積極的に検討・活用することで修繕費用の縮減や再劣化の抑制を図ります。
令和９年度までの目標値として、点検では実施数の５割にあたる５橋で新技術の活用により約2割程度のコスト縮減を目指します。

４ 集約化・撤去の検討

横断歩道橋については、近隣に同施設がないため集約化ではなく、単純撤去について検討します。
横断歩道橋の損傷状況や通学路などの利用状況、周辺道路の整備状況を考慮し、撤去が効果的である場合は損傷進展時に撤去を実施します。
令和９年度までの５年間で、横断歩道橋１橋の撤去により約100万円/5年の維持管理費の縮減を目指します。

５ 費用縮減

費用の縮減等が期待できる新技術については、積極的に活用し、コスト縮減を図ります。
ライフサイクルコストの構築及び今後の人口推移や利用環境の変化、施設の損傷状況など踏まえ、施設の撤去などを視野に入れ、維持管理費用の縮減に取組んでいきます。
新技術の活用により、令和９年度までの５年間で百万円のコスト縮減を目指します。

６ 優先順位の考え方

点検結果に基づき、効率的な維持及び修繕が図られるよう対応します。

※健全度区分凡例
「Ⅰ」・・・構造物の機能に支障が生じていない状態
「Ⅱ」・・・構造物の機能に支障が生じてないが、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」・・・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」・・・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
優先順位については、損傷程度や損傷位置からみる施設の健全度、迂回路の可否、ネットワークの重要性等から総合的に判断します。