

# 個別施設計画

令和7年 1月

横浜市都市整備局

## まえがき

本市の人口は令和3年の1年間で4千人以上減少し、通年で集計を始めた昭和22年以降初めてマイナスとなりました。また、近年は自然災害の増加、脱炭素社会への動き、DXの推進など、社会背景も常に変化していく中、公共施設の老朽化は着々と進行しています。

このような状況において、現役世代はもとより、子どもたちや将来の市民に豊かな未来をつなぐため、財政を土台に、持続可能な市政が進められるよう、中長期的な財政方針として「横浜市の持続的な発展に向けた財政ビジョン」が策定されました。

財政ビジョンを踏まえ、改めて公共施設の全体状況を整理し、経営的な視点をもって、公共施設マネジメントを推進するため、既定の管理基本方針を改訂し、「横浜市公共施設等総合管理計画」が令和4年12月に策定されました。

都市整備局では、市街地開発事業（土地区画整理事業及び市街地再開発事業等）や特定区域での整備事業等によって、郊外部や都心・臨海部のまちづくりに取り組んでいます。

これまで各地区で都市機能の充実や持続的な成長に向けたまちづくりを進め、都市としての安全性、快適性、利便性の向上に取り組んできたことで、現在では昇降機（エレベーター（EV）及びエスカレーター（ESC））や、歩行者用デッキなど、約60施設を管理する状況となっています。

市民利用施設であるこれらの施設については、安全性、経済性及び重要性の観点から、計画的な保全・更新の取組が必要な施設を選定し、診断・修繕・更新等の取組を適切に行うため「個別施設計画」を策定し、新技術を活用した保全・更新方法の検討のほか、当局が所管する施設全般の長寿命化の推進とそれに係る費用の平準化を推進します。

都市整備局の職員全員が本計画の趣旨を理解し、市民の皆様に各施設をご利用いただく際の安全、安心を確保するため、施設の保全・更新を着実に実施していきます。

令和7年1月

## 目次

### 第1編 共通事項

1-1	計画策定の目的	・・・	1
1-2	計画期間	・・・	2
1-3	点検	・・・	2
1-4	修繕及び更新	・・・	3
1-5	予算の平準化	・・・	5
1-6	計画の見直し	・・・	5
1-7	公共施設のマネジメント3原則の取組	・・・	5

### 第2編 昇降機

2-1	対象施設	・・・	7
2-2	昇降機の現状分析	・・・	8
2-3	点検・診断の方法	・・・	10
2-4	優先順位の考え方	・・・	11
2-5	保守・点検、修繕及び更新の考え方	・・・	13
2-6	効率的・効果的な更新等の考え方	・・・	14
2-7	保守・点検、修繕及び更新に要する対策費用	・・・	15
2-8	今後の対応	・・・	17

### 第3編 その他の施設

3-1	対象施設	・・・	19
3-2	その他の施設の現状分析	・・・	20
3-3	点検・診断の方法	・・・	22
3-4	優先順位の考え方	・・・	22
3-5	保守・点検、修繕及び更新の考え方	・・・	23
3-6	効率的・効果的な更新等の考え方	・・・	23
3-7	保守・点検、修繕及び更新に要する対策費用	・・・	24
3-8	今後の対応	・・・	32

## 第1編 共通事項

### 1-1 計画策定の目的

本計画は、都市整備局が保有する公共施設（以下「所管施設」という。）について、安全性、経済性及び重要性の観点から、計画的な保全・更新の取組を必要とする施設を選定し、その点検・診断・修繕・更新等に係る取組の実施計画と対策費用の概算を整理することで、公共施設の継続的かつ効率的な供用を確保することを目的として策定する。

また、本計画は、国の定めるインフラ長寿命化基本計画における個別施設計画に位置付ける。

#### 【補足】

都市整備局が所管する59施設は、都心臨海部での魅力創造や郊外部での拠点形成などに伴って整備したものであり、施設種別は、駅前広場等が5施設、鉄道駅等の歩行者用通路等が12施設などとなっている。（表1-1-1参照）

また、昇降機は一体施設と単独施設を合わせて57基を所管しており、内訳はエレベーター（EV）が14基、エスカレーター（ESC）が43基となっている。（表1-1-2参照）

施設を整備した時期は主に平成に入ってからであり、経過年数が20年未満の施設が7割程度となっている。

昇降機は、所管している基数が多く、かつ、更新の予定時期が特定の時期に集中しているため、更新時期の調整により費用を平準化する必要がある。

表1-1-1 施設一覧（令和6年6月現在）

対象	施設数
駅前広場・バスターミナル	5
歩行者用通路等	12
歩行者用デッキ	13
昇降機（単独施設）（8基）※表1-1-2の一体施設を除く	5
建築物等	24
合計	59

表1-1-2 昇降機一覧（令和6年6月現在）

昇降機	対象	昇降機数
EV (14基)	駅前広場・歩行者用デッキ等との一体施設	8
	単独施設（施設一覧中の昇降機）	6
ESC (43基)	駅前広場・歩行者用デッキ等との一体施設	41
	単独施設（施設一覧中の昇降機）	2
合計		57

一方、その他の施設は、歩行者用デッキのように類似施設の個別施設計画を参考にすることが望ましい施設のほかに、管理組合、本市以外の団体及びPFI事業等（以下「管理組合等」という。）によって管理運営されている施設があるため、施設管理者と連携して費用を平準化する必要がある。

「第1編 共通事項」では、所管する全ての施設に適用する維持保全の基本的な考え方や目安を示し、第2編では昇降機、第3編ではその他の施設に係る具体的な取組を示す構成としている。

なお、ここで「所管施設」とは、都市整備局所管施設台帳※に掲載された施設をいう。

※ 都市整備局が所管する施設について、毎年、保全の現状、劣化や故障の状況及び今後の保全方針等についてまとめたもの。

## 1-2 計画期間

計画期間は、30年間とする。

昇降機は令和4年度、その他の施設は令和6年度を起算時期とする。

### 【補足】

総務省「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針：平成30年2月」では、公共施設等の現況及び将来の見通しに関する中長期的な経費の見込みについて、推計期間30年以上として策定するとされている。

なお、国土交通省「官庁施設の個別施設計画作成・活用の手引き（案）：令和2年10月」では、庁舎の更新周期はおよそ30年の部位が多いとされていることも参考にしている。

## 1-3 点検

施設の点検は、構造、規模等が類似する個別施設計画を参考に、特性や市民の利用状況等を考慮して、頻度や方法を定めるものとする。

通常の施設点検は、年1回行うものとする。

### 【補足】

将来の事業用に所管しているが、市民が利用していない施設もあることから、施設の特性や利用状況等を考慮している。

### 【参考1】

道路施設等の点検要領等【国土交通省道路局ホームページ】

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen.html>

【参考2】

表1-3-1 本市の主なインフラ施設の点検頻度

施設名称	所管局	定期点検の頻度
橋りょう	道路局	5年
歩道橋	道路局	5年
トンネル	道路局	5年
護岸	港湾局	3～5年

1-4 修繕及び更新

修繕及び更新について、構造、規模等が類似する個別施設計画を参考に、点検結果を踏まえた状態監視保全を行い、施設の長寿命化によるライフサイクルコストの縮減に努める。

【補足】

表1-4-1 保全の考え方

名称	内容
事後保全	故障が起こった後で施設や設備等を運用可能状態に回復するために行う保全
予防保全	施設や設備等の使用中での劣化や故障を未然に防止し、性能機能を正常状態に維持するため計画的に行う保全
状態監視保全	有資格者など専門家による劣化調査や法定点検、施設管理者による日常点検など様々な点検結果をもとに修繕の実施時期を決定する保全
時間計画保全	メーカーなどの推奨周期に基づき、行う保全

「横浜市公共施設等総合管理計画」では、予防保全を原則として、状態監視保全による修繕及び更新を行うこととしている。

【参考】

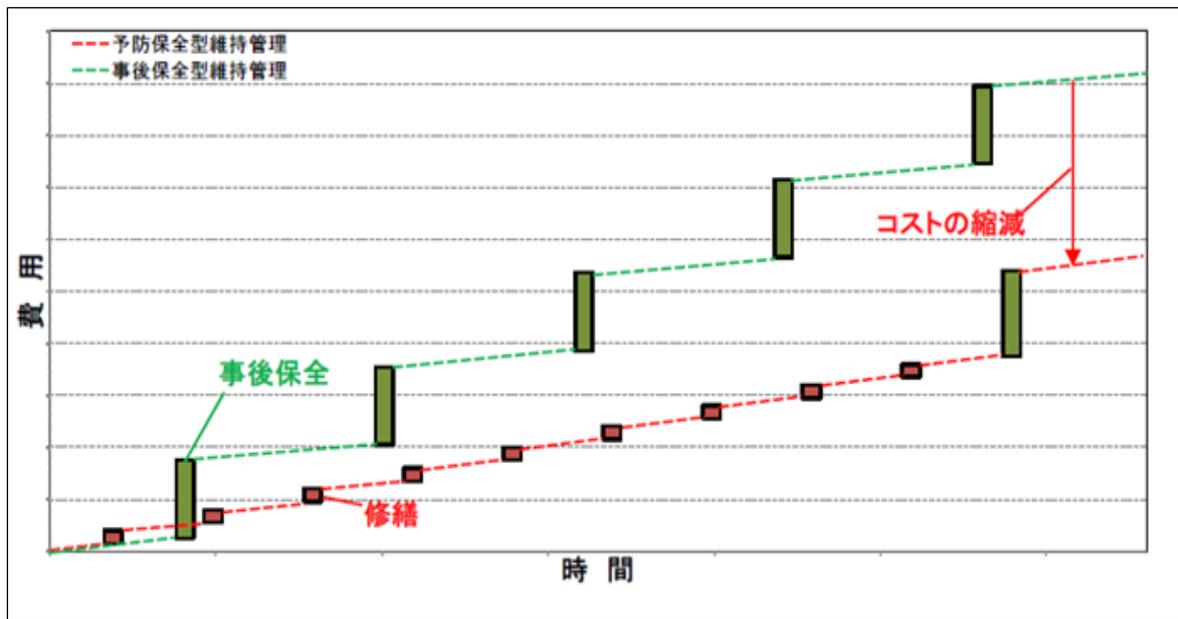


図 1-4-1 予防保全型の維持保全のイメージ  
 「海岸保全施設維持管理マニュアル（農林水産省・国土交通省）」【図7.10】

予防保全型の維持保全による長寿命化の例

- ・鋼部材（橋りょう、歩行者用デッキ、上屋等）の定期的な塗替え
- ・道路舗装での表層、基層の適時修繕による路盤以下の保護

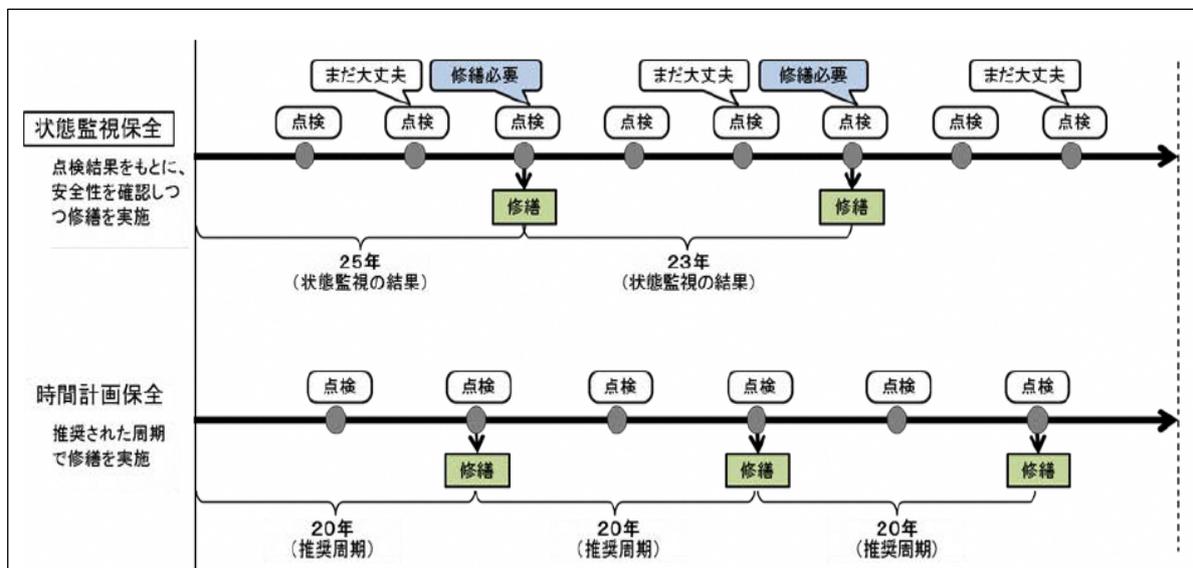


図 1-4-2 状態監視保全のイメージ  
 「横浜市公共施設等総合管理計画」

## 1-5 予算の平準化

施設の修繕、更新及び保守・点検に要する対策費用の推計を考慮し、予算の平準化に努める。また、対策費用の縮減や施設の特성에応じた財源確保の可能性を検討する。

### 【補足】

対策費用の確保については、経理担当部署と調整を行う。(都市整備局ファシリティマネジメント会議の審議を活用)

## 1-6 計画の見直し

本計画は、5年ごとに見直しを行う。

### 【補足】

5年より短い間隔での見直しを妨げるものではなく、適宜見直しを行うことができる。

## 1-7 公共施設のマネジメント3原則の取組

横浜市公共施設等総合管理計画では、「公共施設のマネジメント3原則」が定められており、総合的に取り組んでいくことにより、公共施設が提供する機能・サービスの維持・向上を目指す。

### (1) 保全運営の最適化

長寿命化を基本とした保全更新を着実にを行うとともに、利用状況や運営・保全更新コスト等を踏まえた運営の最適化と受益者負担の適正化を推進する。

表 1-7-1 保全運営の最適化の取組 (令和6年3月現在)

分類及び具体的な取組	施設
公民連携 (PFI、DB など除く) ・バス停上屋及びベンチの民間事業者との無償維持管理協定	建築物等 ・大船駅前笠間口バスターミナル ・バス停留所上屋及びベンチ
PFI 事業	駅前広場・バスターミナル ・戸塚区総合庁舎第2交通広場
予防保全 ・日常点検や定期点検による状態監視保全の実施	駅前広場・バスターミナル 歩行者用通路等 歩行者用デッキ 昇降機 (単独施設) 建築物等

## (2) 施設規模の効率化

地域ごとの人口動態・分布、市民ニーズ等の変化や施設の保全更新コストの推移を見通した上で、施設運営の最適化を図り有効活用を推進する。

## (3) 施設財源の創出

資産の売却等による財源創出の工夫や、国費・市債等を有効活用しながら、財政負担の軽減・平準化を行う。歩行者用デッキや昇降機（単独施設）については、ネーミングライツや広告収入等について検討していく。

表 1-7-2 施設財源の創出の取組（令和 6 年 3 月現在）

分類及び具体的な取組	施設
公共空間の有効活用・貸付 ・ 暫定利用として住宅供給公社へ公有財産の貸付 ・ 催事利用（ワゴン販売）	駅前広場・バスターミナル ・ 戸塚駅東口交通広場 ・ 新横浜駅交通広場等
広告収入	駅前広場・バスターミナル ・ 新横浜駅交通広場等  歩行者用通路等 ・ 横浜駅きた通路 ・ 横浜駅みなみ通路
その他 ・ 広告用看板の設置、自動販売機の設置 ・ イベント開催スペース、広告掲載スペース、商業スペース等貸付 ・ 床面の貸し出し ・ 施設跡地の売却	駅前広場・バスターミナル ・ 上大岡駅バスターミナル  歩行者用通路等 ・ クイーンズスクエア横浜内専有クイーンモール等 ・ 戸塚駅西口中央プロムナード・清源院モール  建築物等 ・ 中村町 5 丁目住宅地区改良事業用施設

## 第2編 昇降機

### 2-1 対象施設

次の施設が有する昇降機（エレベーター（EV）・エスカレーター（ESC））を対象とする。

表2-1-1 対象施設と昇降機の内訳（令和6年6月現在）

対象施設	昇降機数	
	EV	ESC
新横浜駅交通広場等	1	6
クイーンズスクエア横浜内専有クイーンモール等	2	21
キングモール橋	1	—
戸塚駅西口中央プロムナード・清源院モール	—	6
横浜駅きた通路	3	4
横浜駅みなみ通路	—	2
横浜駅中央通路西口	1	—
横浜駅東口	—	2
横浜駅西口駅前広場第一バスターミナル	1	—
長津田駅南口	1	—
伊勢佐木町地下街	3	—
新綱島駅西口	—	2
綱島街道南部立体横断施設	1	—
合計	14	43

## 2-2 昇降機の現状分析

### (1) 昇降機の役割

都市整備局が所管する昇降機は、鉄道駅周辺の拠点整備事業等に伴い整備された駅前広場や駅自由通路内に設置されたもの及びバリアフリー整備事業において設置されたものである。

各々の施設において、エスカレーター（ESC）は利用者の大量移動手段として、エレベーター（EV）は高齢者・障害者の円滑な移動手段として機能している。

表 2-2-1 区分及び鉄道駅等

区分	鉄道駅等	昇降機数
拠点整備事業等	新横浜駅、MM21地区、戸塚駅、横浜駅、新綱島駅	52
バリアフリー整備事業	横浜駅、長津田駅、伊勢佐木町	5

### (2) 昇降機の設置年次

MM21地区にあるクイーンズスクエア横浜内専有クイーンモール等（以下、クイーンモール）の昇降機が、平成9年にしゅん工し、最も古い。

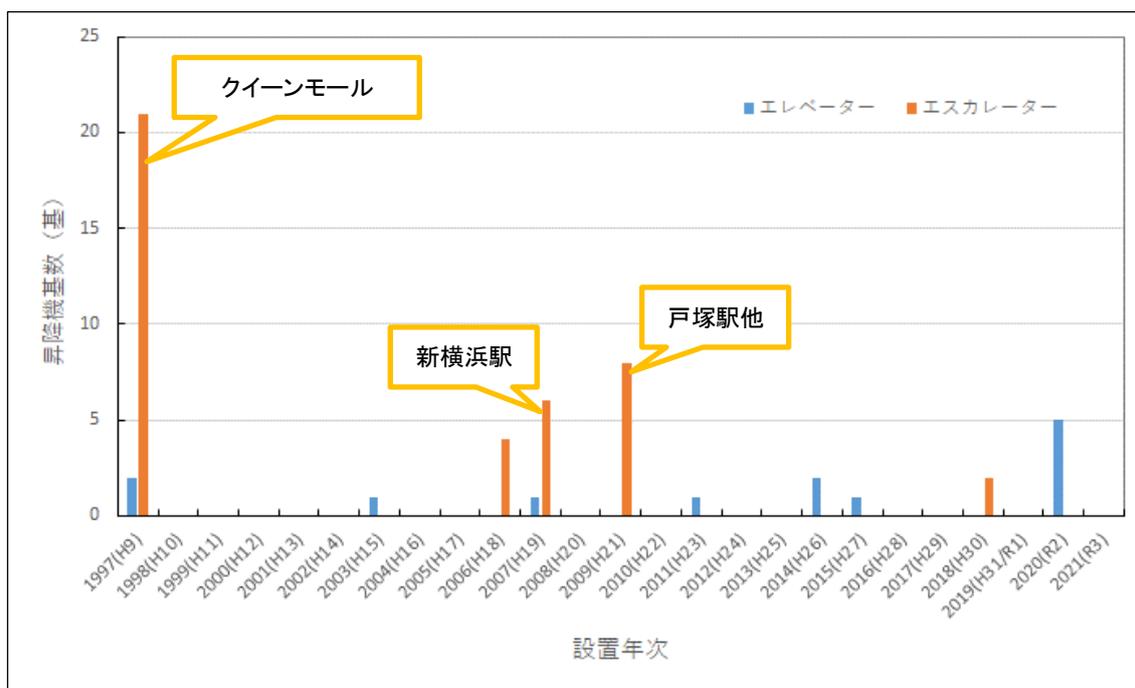


図 2-2-1 昇降機の設置年次

### (3) 昇降機の更新費用

昇降機は、更新の予定時期が特定の時期に集中し（図2-2-2参照）、その更新費用（概算額）も約54億円と多大なため（昇降機一覧・更新費用（概算額）内訳参照）、更新時期を調整し、更新費用を平準化する必要がある。

表2-2-2 昇降機一覧・更新費用（概算額）内訳（令和4年6月現在）

昇降機種別	対象	昇降機数	更新費用（百万円）
EV	駅前広場・歩行者用デッキ等との一体施設	7	507
	単独施設 （施設一覧中の昇降機）	6	252
ESC	駅前広場・歩行者用デッキ等との一体施設	39	4,459
	単独施設 （施設一覧中の昇降機）	2	136
合計		54	5,354

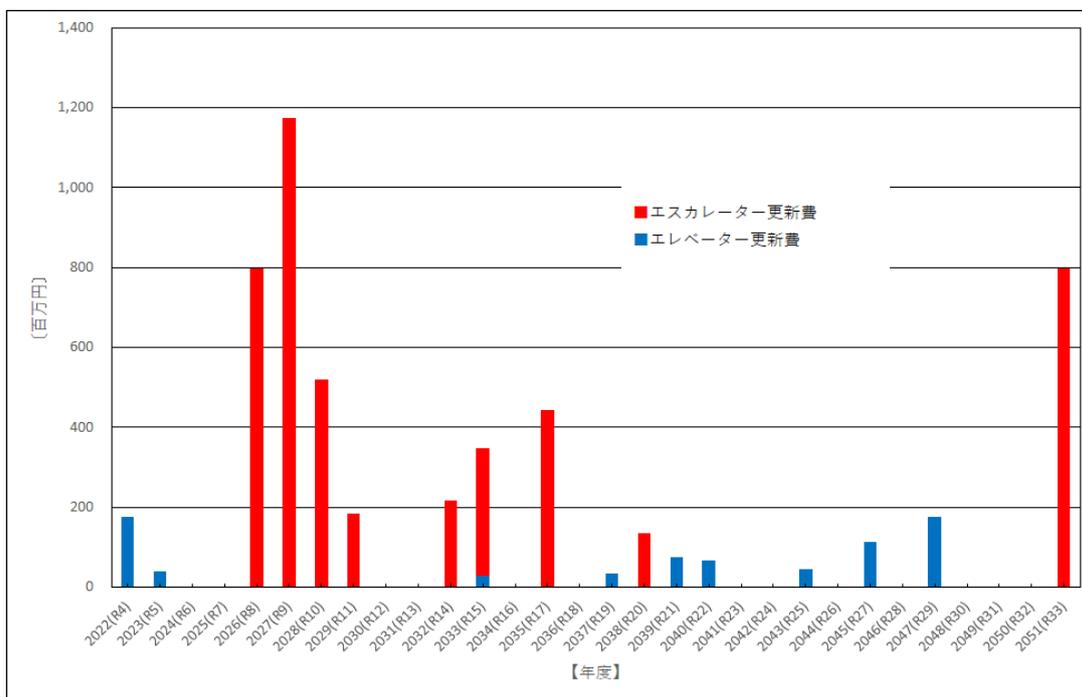


図2-2-2 都市整備局所管昇降機の更新費用（年度別）

## 2-3 点検・診断の方法

### (1) 保守・点検

建築基準法第12条第4項による定期点検のほか、保守点検業者による保守・点検を行う。

### (2) 診断

定期点検では国土交通省告示による点検項目や判定基準を用い、保守・点検では各メーカーが定める判定基準を用いる。

### (3) 文書等の保管

点検等の記録は、5年保存を基本とする。

### 【補足】

建築基準法第8条では昇降機について、使用開始後も建築基準法の規定に適合した状態を保つように、適切な維持保全すべき努力義務を課している。

これに基づき、建築基準法第12条第4項の定期点検を実施するとともに、平成28年2月に国土交通省が策定し公表した「昇降機の適切な維持管理に関する指針」において、保守点検業者による保守・点検を使用頻度等に応じて行うことを定めているが、都市整備局の昇降機については、建築物として建築基準法第12条の点検対象に関わらず、月1回以上の保守・点検を行うこととしている。

定期点検は、国土交通省告示※により、点検の項目、事項、方法及び結果の判定基準が定められている。

保守・点検は、建築保全業務共通仕様書（国土交通省策定）に基づき、各メーカーが定めた判定基準を基本として実施する。

また、所管課は保守点検業者が作成した点検記録によって、個別施設の状態を確認し、点検記録の保管については、本市の委託関係書類の保存期限を考慮し、5年保存を基本としている。

なお、上記指針では、定期検査報告書等の写しその他保守点検業者が適切に保守・点検を行うために必要な文書等を3年以上保存することと規定されている。

※ 平成20年3月10日 国土交通省告示第283号

## 2-4 優先順位の考え方

更新工事は、原則として、各メーカーが推奨する更新時期を迎えた順に行う。ただし、更新時期が重なる場合は、以下の考え方により優先順位を決定する。

### (1) 昇降機種別の優先順位

バリアフリー設備はエレベーター (EV) が主流であることを鑑み、エスカレーター (ESC) よりエレベーター (EV) を優先する。

### (2) 施設の優先順位

乗降客数の多い鉄道駅や大規模集客施設等、昇降機の停止により利用者への影響が大きい施設を優先する。

### 【参考】

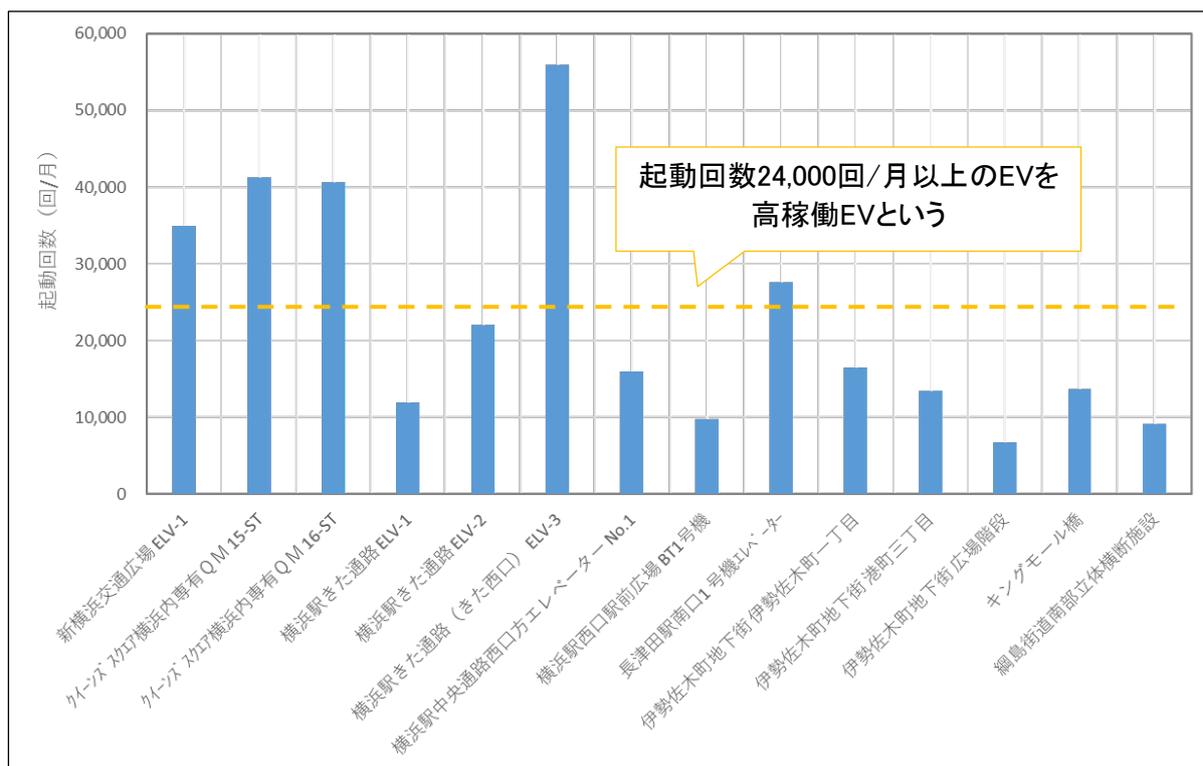


図2-4-1 エレベーター (EV) の稼働状況 (令和6年6月)

大規模集客施設（建築基準法第48条、別表第2 床面積が10,000㎡を超える  
店舗、飲食店、展示場、遊技場等）

○クイーンズスクエア横浜内専有クイーンモール等

クイーンズスクエア横浜 床面積 495,989.93 ㎡

○戸塚駅中央プロムナード・清源院モール

戸塚西口共同ビル 床面積 70,813.26 ㎡

表2-4-1 各駅の1日平均乗降客数（令和5年度）

駅名	会社名	1日平均乗降客数 (人/日)
横浜	JR 東日本※	724,696
	市営地下鉄	122,858
	相模鉄道	314,649
	京浜急行	290,469
	東急電鉄（東横線）	308,286
	横浜高速鉄道	197,819
	小計	1,958,777
みなとみらい	横浜高速鉄道	82,564
戸塚	JR 東日本※	196,090
	市営地下鉄	80,540
	小計	276,630
新横浜	JR 東日本※	95,160
	JR 東海（新幹線）※	68,048
	市営地下鉄	70,001
	東急電鉄（新横浜線）	71,471
	小計	304,680
長津田	JR 東日本※	110,574
	東急電鉄（東横線）	125,406
	小計	235,980

※ JR東日本及びJR東海は、乗車の人員のみで降車の人員等は含まれないため、乗車人員を2倍して乗降客数を算出している。

## 2-5 保守・点検、修繕及び更新の考え方

### (1) 保守・点検

長寿命化やライフサイクルコスト削減のため、状態監視保全を前提とし、保守点検業者による保守・点検を行う。

フルメンテナンス（FM）契約を基本とし、各メーカーが推奨する更新時期まで長寿命化を図る。

### (2) 修繕及び更新

各メーカーが推奨する更新時期を基本とするが、様々な点検結果をもとに、安全性を確認しつつ修繕を実施し、使えるものはできる限り長く使うことで、更新を行うまでに必要となる修繕回数を少なくし、保全にかかるライフサイクルコストの削減を図る。

表 2-5-1 大手メーカーヒアリング調査（令和3年）

メーカー	A社	B社	C社
更新時期	しゅん工から20～25年	しゅん工から25年	しゅん工から25年

※ 各メーカーともフルメンテナンス（FM）契約が前提

### 【補足】

昇降機は、保守点検業者に保守・点検業務を委託するのが一般的である。委託契約についても、項目・内容・周期等は建築保全業務共通仕様書を基本とすることが一般的である。

保守点検業者の選定は、予防保全のために必要な遠隔監視・診断装置の付置、保守用部品の在庫と調達時間、故障時・災害時の復旧スピード等の観点から、費用対効果を勘案し、適切に行うものとする。

委託契約は、フルメンテナンス（FM）契約とパーツ・オイル・グリース（POG）契約があるが、

- ◆ 昇降機は、不特定多数の人々が利用する公共性の高い設備であることから、事故や故障を生じさせないための予防保全が必要である。
- ◆ 契約形態を変更する場合は、安全性の維持や、当該機器の長寿命化、ライフサイクルコストの削減などを配慮した十分な検討が必要である。

### 【参考】

#### ○委託契約について

##### ・フルメンテナンス（FM）契約

定期的な機器の保守・点検を行うことに加え、点検結果に基づき劣化した部品の取替えや修理等を予防保全的に行う契約方式であり、部品代・修理費用は契約費用に含まれている。

##### ・パーツ・オイル・グリース（POG）契約

定期的な機器の保守・点検のみを行い、劣化した部品の取替えや修理等を含まない契約方式であり、部品代・修理費用は発生した都度支払う。

## 2-6 効率的・効果的な更新等の考え方

### (1) 更新工事

更新方法を十分に比較検討し、工事費の縮減に努める。

### (2) 財源の確保

設置場所の特性に応じて、広告等収入の可能性を検討し、維持管理経費の縮減に努める。

### 【補足】

本計画の対象となる多くの昇降機は、鉄道事業者や建物の管理組合等に管理を委託しているため、更新工事においても委託による施行が想定される。

更新工事は準撤去リニューアルが想定され、交換部品は汎用的なものではないため、各メーカーからの見積価格になり、また、委託施行に伴う事務費等により、工事費の増大が想定される。

そのため、更新工事に当たっては、見積価格の妥当性を検証し、工事費縮減の検討を十分に行うことが必要である。

例として、図2-6-1に示すように、昇降機設置後の昇降機更新方法について、更新1回目が準撤去、2回目が全撤去としている昇降機を、昇降機メーカーとの協議によって更新1回目及び2回目を準撤去にすることによって昇降機更新費用を低減することができ、施設の耐用年数までに要する総費用（コスト）を縮減することができる。

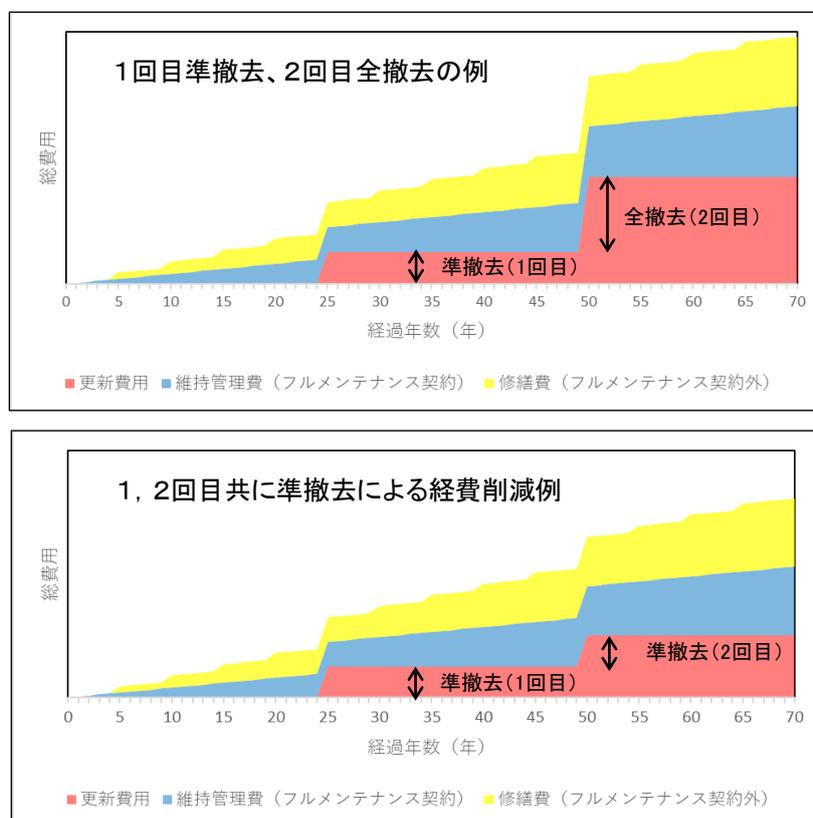


図2-6-1 効率的・効果的な昇降機管理の方向性の検討例

○エレベーター（EV）の更新（リニューアル）について

・全撤去リニューアル

既存の機器を全て取り外して、新たに設置する大規模改修のこと。工期が長期となり、建築関連工事の金額も高額となる。

・準撤去リニューアル

躯体に取り付いている機器（三方枠、敷居、レール等）を外すことなく再利用し、かご室、昇降路内機器、巻上機、制御盤等を交換する工事方法。建築関連工事が少なく、工期を短縮できる。

2-7 保守・点検、修繕及び更新に要する対策費用

(1) 対策費用の算定方法

計画期間内に見込まれる保守・点検、修繕及び更新に係る費用について、各メーカーの見積りにより算定する。

なお、更新時期はメーカーが推奨する更新時期とする。

表 2-7-1 対策費用の算定方法

費用分類	算定項目	算定方法
保守・点検	定期点検 (建築基準法第12条第4項) 保守・点検 (FM契約の費用に含まれる部位)	・FM契約の費用に含む。
修繕	保守・点検以外の項目	・FM契約の費用に含まれないため、別途積算が必要。
更新	エレベーター (EV) 機械室、かご、乗場 (扉、ボタン)、昇降路、安全装置、伝送装置、監視装置 エスカレーター (ESC) 駆動部、ステップ、乗降板、手すり、欄干	・FM契約及び修繕に含まれないため、別途各メーカーが推奨する更新周期による積算が必要。 ・全撤去リニューアル又は準撤去リニューアルを適切に選択する。

【補足】

フルメンテナンス (FM) 契約に含まれない部位とは、照明、監視カメラ、エアコン、意匠的な部分等であり、その他の部位はフルメンテナンス (FM) 契約により保守・点検が行われる。

更新工事には、準撤去リニューアルを算定方法として選択した。

## (2) 対策費用（概算額）

計画期間内（令和4年度～33年度）の費用を以下のとおり見込む。

表2-7-2 対象施設ごとの昇降機の対策費用（概算額）【単位：百万円】

対象施設	EV	ESC	合計
新横浜駅交通広場等	84	606	690
クイーンズスクエア横浜内 専有クイーンモール等	407	5,285	5,692
キングモール橋	67	—	67
戸塚駅西口中央プロムナード・ 清源院モール	—	1,088	1,088
横浜駅きた通路	230	382	612
横浜駅みなみ通路	—	213	213
横浜駅中央通路西口	74	—	74
横浜駅東口	—	268	268
横浜駅西口駅前広場第一 バスターミナル	123	—	123
長津田駅南口	60	—	60
伊勢佐木町地下街	216	—	216
合計	1,261	7,842	9,103

※ 上記費用は令和3年度に徴収した見積による。

## (3) 年度別対策費用（概算額）

年度別の対策費用（概算額）を、図2-8-1に示す。

## (4) 対策費用の分析

令和8年度～11年度に昇降機の更新により多額の費用が見込まれる。また、令和14年度～17年度の4か年にも、昇降機の更新工事が集中し、各年度で約2～4億円程度の更新費用が見込まれる。

年度毎の更新費用算定は、各メーカーが推奨する更新時期を基本とし、昇降機の存する施設の長期修繕計画等がある場合は、これに基づく。同時期に設置された昇降機の更新が特定の時期に集中している。

現実的には、作業ヤードの確保や利用者の迂回ルートの確保等が必要であり、特に多くの昇降機を所有する施設の更新工事に関しては、単年度での工事は困難である。

本計画では、より実情に合わせた各年度に必要となる対策費用を示している。所管施設の保全に係る予算について、上記更新工事の実施にあたり、局予算全体での調整が必要である。

### (5) 対策費用の平準化

昇降機の更新が特定の時期に集中していたため、対策費用の平準化を試みた。その結果を図2-8-2に示す。

図より、令和8年度～11年度（4年間）に更新予定であったものを、平準化を図り、令和6年度～11年度（6年間）とした。これにより、年度ごとの更新費用を最大約12億円から約6億円の低減することができる。

同様に、令和14年度～17年度（4年間）に更新予定であったものを、平準化を図り、令和13年度～18年度（6年間）とした。これにより、年度ごとの更新費用を低減することができる。

## 2-8 今後の対応

本計画では、対策費用と平準化後の見通しを示す。

今後は国の定めるインフラ長寿命化基本計画、その関連施策、各メーカーの動向等を注視しつつ、本計画の見直しを図るなど、昇降機の適切な保全・更新に取り組む。また、公共性の高い設備であることから、長寿命化に資する製品を導入するなどして、安全性・信頼性の向上を図る。

これらを通して、中長期的な保全・更新に係る対策費用の縮減や更なる予算の平準化を図り、持続的かつ効率的な公共サービスを提供していく。

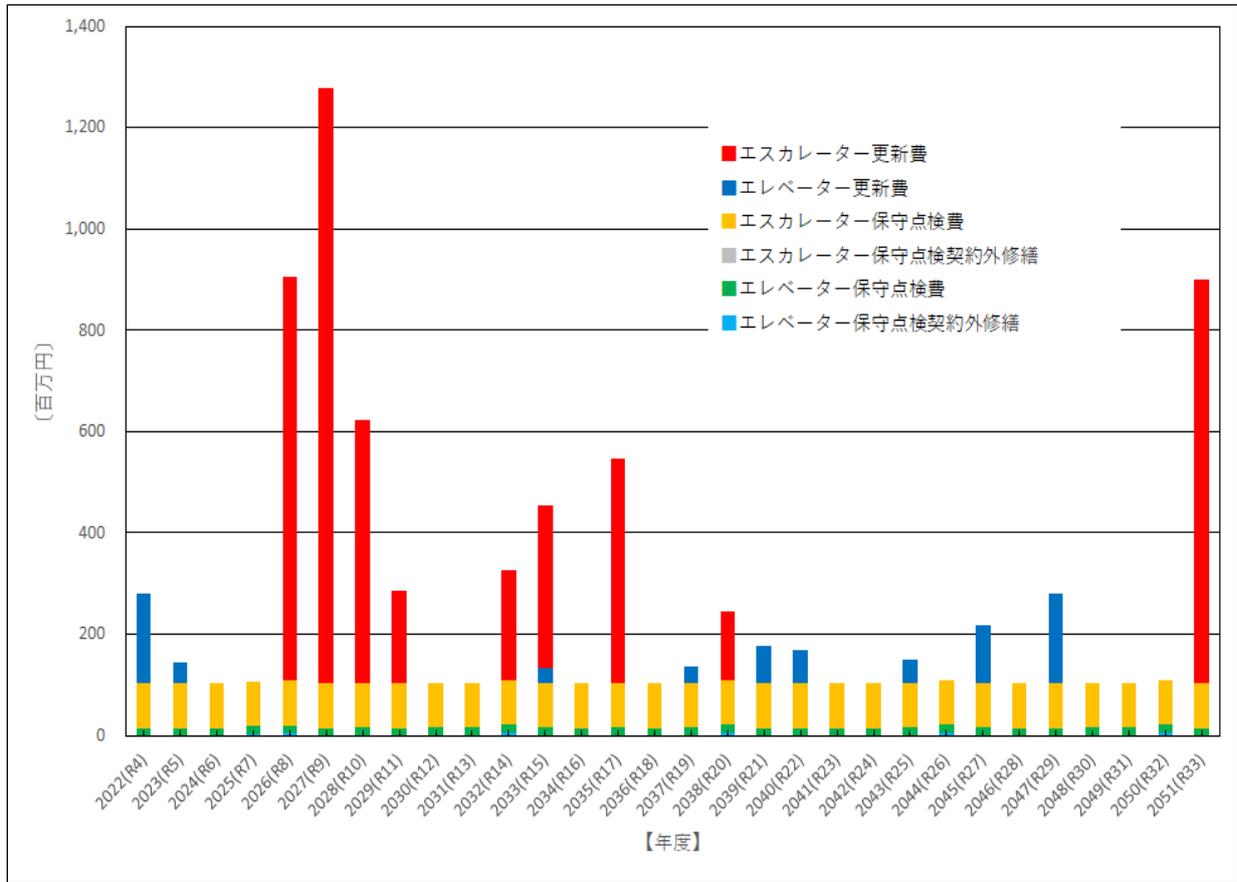


図 2 - 8 - 1 年度別対策費用 平準化前

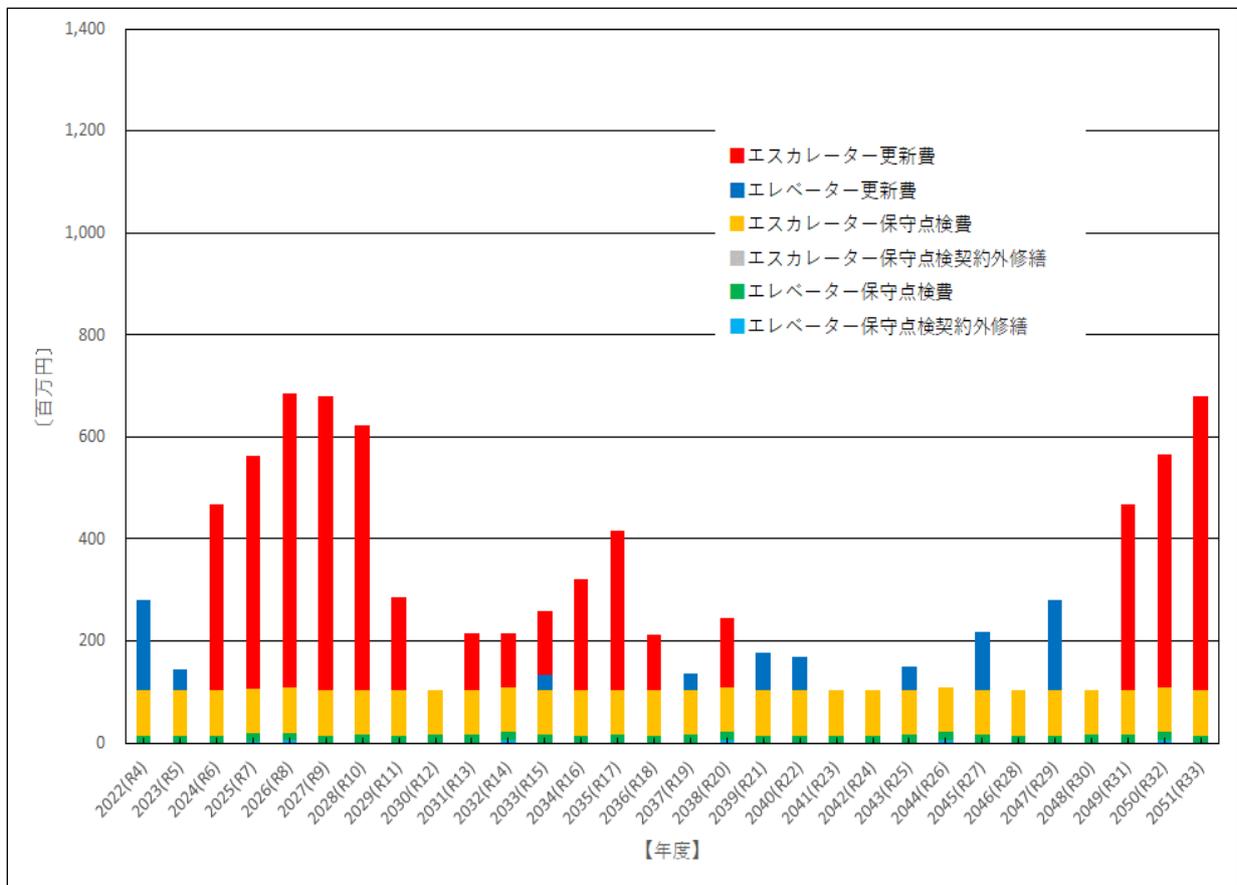


図 2 - 8 - 2 年度別対策費用 平準化後

### 第3編 その他の施設

#### 3-1 対象施設

都市整備局が所管する施設を対象とする。（表3-1-1参照）  
各施設は、種別を「駅前広場・バスターミナル」、「歩行者用通路等」、「歩行者用デッキ」、「建築物等」の4つに分類した。

表3-1-1 都市整備局所管施設一覧（令和6年6月現在）

種別	施設名称
駅前広場・ バスターミナル (5施設)	上大岡駅バスターミナル
	新横浜駅交通広場等
	東神奈川駅東口駅前広場(JR区域)
	戸塚駅東口交通広場
	戸塚区総合庁舎第2交通広場
歩行者用通路等 (12施設)	クイーンズスクエア横浜内専有クイーンモール等
	戸塚駅西口中央プロムナード・清源院モール
	横浜駅きた通路
	横浜駅みなみ通路
	横浜駅みなみ通路（暫定）
	こどもの国線恩田駅暫定アクセス路
	東横線廃線跡地高架構造物等
	戸塚駅西口第3地区外周道路（戸塚駅前線～リバーサイド通り）・柏尾川プロムナード
	鶴見小野駅周辺地区通路
	60.61街区暫定通路
	横浜駅きた西口駅前広場内階段
	新綱島駅西口
歩行者用デッキ (13施設)	上大岡A-BペDESTリアンデッキ
	上大岡A-CペDESTリアンデッキ
	かなつくウォークA歩道橋
	かなつくウォークD歩道橋
	戸塚町一丁目歩道橋
	戸塚西口バスセンター歩道橋等
	戸塚大踏切デッキ膜屋根
	長津田駅北口連絡歩道橋
	キングモール橋
	みなとみらい歩道橋（66-56）
	北仲クロスデッキ
	みなとみらい大通り2号歩道橋（37-38）
	綱島街道南部立体横断施設

建築物等 (24施設)	横浜駅歩行者系案内標識
	高島町駅誘導サイン
	二級河川幸川南幸地区仮設栈橋
	生麦係留施設等
	横浜工作所前護岸擁壁
	生麦栈橋裏擁壁等
	ポートサイド公園付帯護岸
	横浜駅きた東口駅前広場屋根
	グッドデザイン受賞プレート
	帷子川みなとみらい大橋付近階段護岸（河川占用）及び付帯設備（防舷材・クリート）
	中村町5丁目住宅地区改良事業用施設
	桜木町駅前広場植栽柵
	ポートサイド地区案内サイン
	さくら通り花壇
	はまみらいウォーク花壇
	横浜駅中央西口駅大屋根
	大船駅前笠間口バスターミナルタクシー停留所上屋及びベンチ
	大船駅前笠間口バスターミナルバス停留所上屋及びベンチ
	JR関内駅北口駅前歩行者広場屋根
	綱島駅東口自転車駐車場管理事務所
	新綱島駅自転車駐車場
	西戸部羽沢西部公園避難用通路
	横浜駅前シェラトン下歩行者案内標識
	高島水際線デッキ案内看板

### 3-2 その他の施設の現状分析

都市整備局が所管する施設を、しゅん工からの経過年数と4つの種別ごとに分析する。

#### (1) 経過年数

都市整備局が所管する施設のしゅん工からの経過年数は、令和6年現在において、5年未満が17施設で最も多い。また、大規模な修繕・更新が必要となる25年以上の施設は9施設ある。（表3-2-1及び図3-2-1参照）

表3-2-1 所管施設のしゅん工からの経過年数の集計

築年数	5年未満	5～10年未満	10～15年未満	15～20年未満	20～25年未満	25年以上	不明	合計
施設数	17	5	12	3	7	9	1	54
内訳	駅前広場・バスターミナル	0	0	1	1	1	2	5
	歩行者用通路等	3	2	2	1	2	2	12
	歩行者用デッキ	5	1	3	0	3	1	13
	建築物等	9	2	6	1	1	4	24

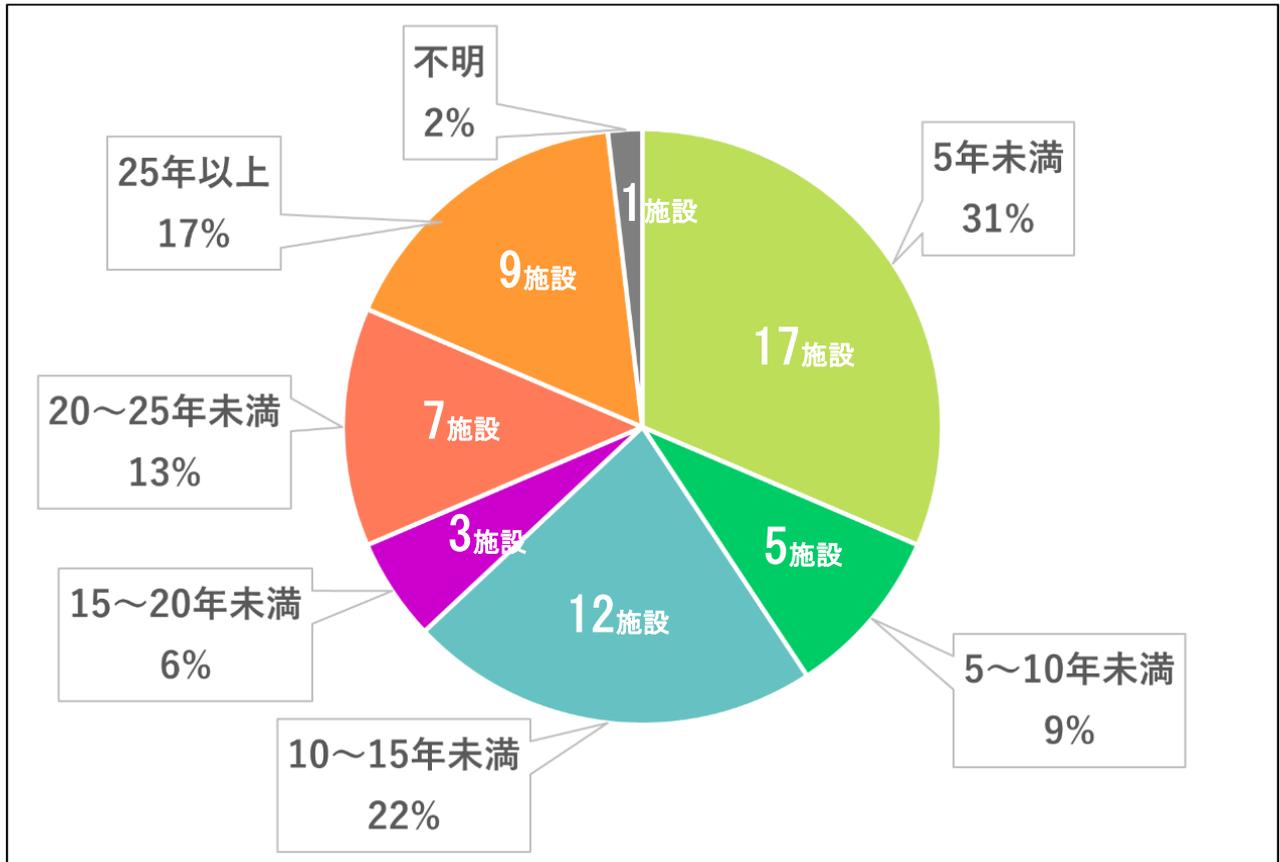


図3-2-1 しゅん工からの経過年数の施設割合

(2) 種別ごとにおける施設の現状分析

ア 駅前広場・バスターミナル

5施設とも築年数は10年以上であり、築25年を超える施設が2施設ある。地域の重要なインフラ施設であり、利用頻度が高いため、計画的な改修により長寿命化を進め、長期的な財政負担の軽減を図るとともに、安全で安心な施設を継続的に維持する必要がある。

イ 歩行者用通路等

12施設中、築年数10年未満の施設が5施設あり、比較的新しく整備された施設が多い。大型商業施設や駅と接続している通路もあり、利用頻度が高く、円滑な移動経路として重要な施設となっているため、「駅前広場・バスターミナル」と同様に、安全で安心な施設を継続的に維持する必要がある。

### ウ 歩行者用デッキ

13施設中、築年数10年を超える施設が7施設と過半数を占めているが、築5年未満の施設は5施設ある。歩行者用デッキは安全で快適な移動空間の確保を担う重要な施設であり、市街地再開発事業によって設置されたものが多い。

### エ 建築物等

「駅前広場・バスターミナル」、「歩行者用通路等」、「歩行者用デッキ」以外の施設を24施設所管しており、内訳として、建築物・工作物(7)、護岸等(6)、標識・看板等(6)、花壇等(3)、土地(2)となっている。施設の構造や規模が多様であり、標識・看板や花壇などは小規模な施設である。

## 3-3 点検・診断の方法

点検方法は目視及び触診・打音等を基本とする。

都市整備局では、年に1回、市民の安全・安心を継続的に確保するため、施設の定期的な点検・診断と適切な修繕・更新を図るため、所管する全施設を施設所管課が点検している。

その点検結果に基づき、施設の健全性の確認を行い、結果を記録・保管するとともに今後の維持管理の基礎資料とし、次の点検・診断に活用する「メンテナンスサイクル」を採用している。

なお、歩行者用デッキなどの橋りょうについては、道路法施行規則に準拠し、5年に1回の近接目視等による点検を実施する。

## 3-4 優先順位の考え方

点検結果をもとに、劣化や損傷のある施設を優先するが、市民の利用に影響が生じる施設については、特に優先して対応を行う。

なお、管理組合等によって管理されている施設の場合は、施設管理者と連携して優先順位を決定する。

施設の安全性、機能性、社会的影響度などを総合的に判断し、対応が必要な施設を検討・決定する。

### 3-5 保守・点検、修繕及び更新の考え方

保守・点検、修繕及び更新について、種別ごとに計画的に実施する。（表3-5-1参照）

表3-5-1 保守・点検、修繕及び更新の考え方

種別	考え方	
駅前広場・ バスターミナル 歩行者用通路等	日常点検と年1回の点検を実施し、劣化状況に応じた保守・点検、修繕及び更新を計画的に実施する。	
歩行者用デッキ	横浜市道路局の「横浜市道路付属物等（横断歩道橋）長寿命化修繕計画」を参考とする。 点検結果を踏まえた予防的な措置（予防保全型の維持管理）を行い、施設の長寿命化によるライフサイクルコストの縮減に努め、保守・点検、修繕及び更新を計画的に実施する。	
建築物等	建築物・工作物	建築基準法に基づく定期点検や施設点検により保守・点検、修繕及び更新を検討し、実施する。
	護岸等	横浜市港湾局の個別施設計画（外郭施設・係留施設）を参考とし、劣化状況に応じた保守・点検、修繕及び更新を計画的に実施する。
	標識・看板等	簡易な構造や規模の小さい施設については、日常点検と年1回の点検を活用して小破修繕等を実施する。
	花壇等	
	土地	

### 3-6 効率的・効果的な更新等の考え方

予防保全型の維持管理に努め、さらに最新の技術や材料を使用して耐久性を向上させ、施設の長寿命化に資することで、建物の保守・点検、修繕及び更新に係る財政負担の軽減・平準化を図る。

#### （1）修繕及び更新工事

- ・企画・設計段階において、建設費、維持管理費、解体費などのコストについて十分な検討を行い、ライフサイクルコストの縮減を図る。
- ・メンテナンスフリーを考慮した修繕及び更新の計画を立て、長期的な維持管理コストの縮減を図る修繕及び更新工事を行う。
- ・新技術の活用や二次製品（プレキャスト製品）の使用等を積極的に行い、工期短縮を図り、時間的効率性の向上を図る。
- ・修繕及び更新工事における複数年度化や包括化等の発注形態を検討し、合理化することで、適切な発注規模を設定し、総合的なコストの縮減を図る。
- ・総合評価落札方式を活用した発注を行い、総合的なコストの縮減と初期性能の持続性、強度、耐久性、安定性等の品質向上を図る。

## (2) 財源の確保

設置場所や施設の特性に応じて、広告等収入や組合・地域の協力などの可能性を検討し、維持管理経費の縮減に努める。

### 3-7 保守・点検、修繕及び更新に要する対策費用

施設所管課が作成した将来30年間の施設の計画（以下「年次計画」という。）により算定する。

#### (1) 対策費用の算定方法

計画期間内に見込まれる施設の保守・点検、修繕及び更新に要する費用について、施設所管課が算定する。（表3-7-1参照）

表3-7-1 対策費用の算定項目

費用分類	算定項目	備考
保守・点検	日常点検、日常清掃、保守、緑地の除草等	毎年必ず計上する費用
	定期点検（年単位もしくは月単位）	定期的に計上する費用
修繕	塗替え、漏水対策、舗装補修、外壁改修、劣化部補修等	年次計画に沿って計上する費用
更新	—	

#### (2) 対象施設

計画期間内（令和6年度～35年度）の費用について、年次計画が作成されている44施設（表3-7-2及び表3-7-3参照）を対象として、局全体の対策費用の概算額を見込む。

表3-7-2 年次計画が作成されている施設数

種別	年次計画が作成されている施設数
駅前広場・バスターミナル	4
歩行者用通路等	11
歩行者用デッキ	13
建築物等	16
合計	44

表 3-7-3 年次計画が作成されている施設一覧

種別	施設名称	年次計画の有無	理由
駅前広場・ バスターミナル (4/5 施設)	上大岡駅バスターミナル	○	
	新横浜駅交通広場等	○	
	東神奈川駅東口駅前広場(JR 区域)	×	道路局管理区分のため
	戸塚駅東口交通広場	○	
	戸塚区総合庁舎第 2 交通広場	○	
歩行者用通路等 (11/12 施設)	クイーンズスクエア横浜内 専有クイーンモール等	○	
	戸塚駅西口中央プロムナード・ 清源院モール	○	
	横浜駅きた通路	○	
	横浜駅みなみ通路	○	
	横浜駅みなみ通路 (暫定)	○	
	こどもの国線恩田駅暫定アクセス路	○	
	東横線廃線跡地高架構造物等	○	
	戸塚駅西口第 3 地区外周道路 (戸塚駅 前線～リバーサイド通り)・柏尾川プ ロムナード	○	
	鶴見小野駅周辺地区通路	○	
	60.61 街区暫定通路	×	暫定施設のため
	横浜駅きた西口駅前広場内階段	○	
新綱島駅西口	○		
歩行者用 デッキ (13/13 施設)	上大岡 A-B ペDESTリアンデッキ	○	
	上大岡 A-C ペDESTリアンデッキ	○	
	かなつくウォーク A 歩道橋	○	
	かなつくウォーク D 歩道橋	○	
	戸塚町一丁目歩道橋	○	
	戸塚西口バスセンター歩道橋等 (都市整備局所管部分)	○	
	戸塚大踏切デッキ膜屋根	○	
	長津田駅北口連絡歩道橋	○	
	キングモール橋	○	
	みなとみらい歩道橋 (66-56)	○	
	北仲クロスデッキ	○	
みなとみらい大通り 2 号歩道橋 (37-38)	○		
綱島街道南部立体横断施設	○		

建築物等 (16/24 施設)	横浜駅歩行者系案内標識	○	
	高島町駅誘導サイン	×	小規模であるため、劣化状況に応じて対応する
	二級河川幸川南幸地区仮設棧橋	○	
	生麦係留施設等	○	
	横浜工作所前護岸擁壁	○	
	生麦棧橋裏擁壁等	○	
	ポートサイド公園付帯護岸	○	
	横浜駅きた東口駅前広場屋根	○	
	グッドデザイン受賞プレート	×	小規模な装飾物であるため
	帷子川みなとみらい大橋付近階段護岸 (河川占用) 及び付帯設備 (防眩材・クリート)	○	
	中村町5丁目住宅地区改良事業用施設	×	小規模であるため、劣化状況に応じて対応する
	桜木町駅前広場植栽柵	×	小規模であるため、劣化状況に応じて対応する
	ポートサイド地区案内サイン	○	
	さくら通り花壇	×	小規模であるため、劣化状況に応じて対応する
	はまみらいウォーク花壇	×	小規模であるため、劣化状況に応じて対応する
	横浜駅中央西口駅大屋根	○	
	大船駅前笠間口バスターミナル タクシー停留所上屋及びベンチ	○	
	大船駅前笠間口バスターミナル バス停留所上屋及びベンチ	○	
	JR 関内駅北口駅前歩行者広場屋根	○	
	綱島駅東口自転車駐車場管理事務所	○	
	新綱島駅自転車駐車場	○	
	西戸部羽沢西部公園避難用通路	○	
	横浜駅前シェラトン下歩行者案内標識	×	小規模であるため、劣化状況に応じて対応する
	高島水際線デッキ案内看板	×	小規模であるため、劣化状況に応じて対応する

### (3) 対策費用（概算額）

30年間の合計額は、222億7,600万円である。種別ごとで見ると、歩行者用通路等（約126億4,000万円）が最も費用が多く、駅前広場・バスターミナル（約59億7,000万円）、建築物等（約21億2,000万円）、歩行者用デッキ（約15億6,000万円）の順となる。（図3-7-1及び表3-7-4参照）

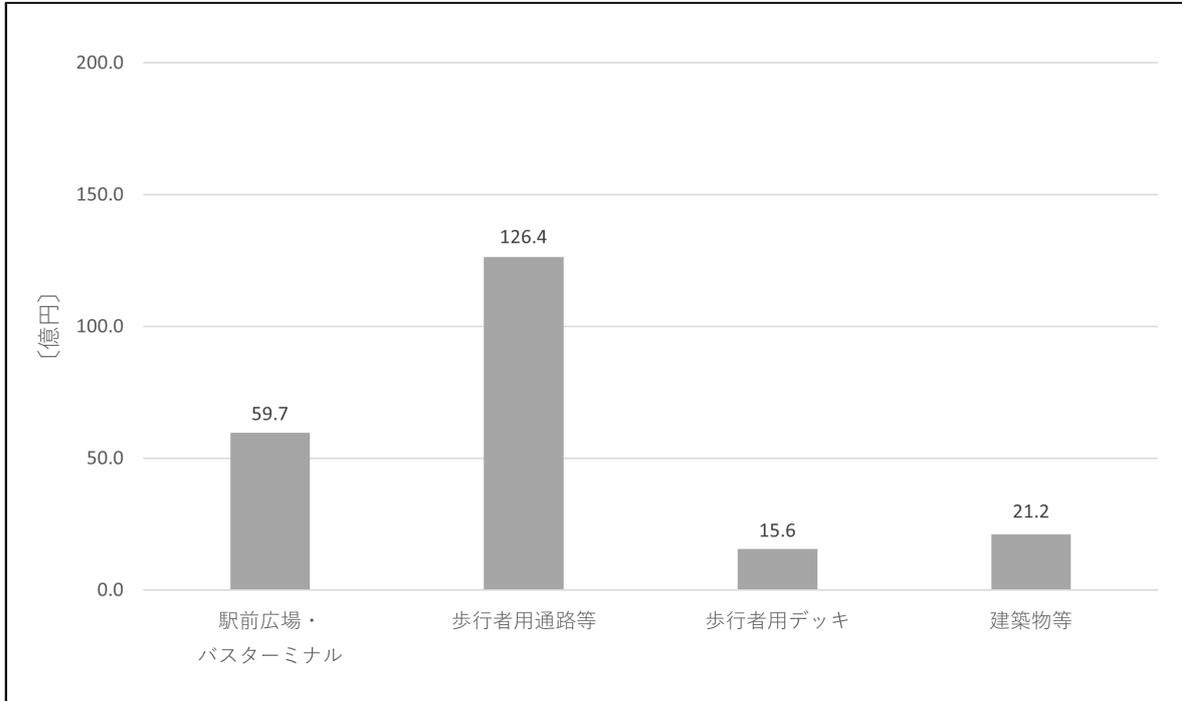


図3-7-1 種別ごとの30年間の合計額（概算）

表 3-7-4 対策費用の算定（単位：百万円）

年度	駅前広場・ バスターミ ナル	歩行者用 通路等	歩行者用 デッキ	建築物等	合計
2024年（令和6年）	228	437	81	31	777
2025年（令和7年）	211	944	33	15	1,203
2026年（令和8年）	144	438	36	31	649
2027年（令和9年）	142	947	62	31	1,182
2028年（令和10年）	360	827	56	41	1,284
2029年（令和11年）	401	958	33	49	1,441
2030年（令和12年）	142	293	33	102	570
2031年（令和13年）	143	437	37	21	638
2032年（令和14年）	144	361	77	54	636
2033年（令和15年）	615	405	58	75	1,153
2034年（令和16年）	173	225	36	110	544
2035年（令和17年）	152	178	33	128	491
2036年（令和18年）	149	265	60	32	506
2037年（令和19年）	140	190	65	32	427
2038年（令和20年）	140	266	54	75	535
2039年（令和21年）	152	861	33	44	1,090
2040年（令和22年）	145	854	33	121	1,153
2041年（令和23年）	141	589	53	22	805
2042年（令和24年）	141	429	67	24	661
2043年（令和25年）	164	214	58	122	558
2044年（令和26年）	156	159	33	33	381
2045年（令和27年）	145	220	33	98	496
2046年（令和28年）	144	170	40	22	376
2047年（令和29年）	141	121	123	29	414
2048年（令和30年）	361	190	64	176	791
2049年（令和31年）	401	222	33	41	697
2050年（令和32年）	141	243	33	203	620
2051年（令和33年）	143	589	40	149	921
2052年（令和34年）	168	510	71	126	875
2053年（令和35年）	141	95	89	78	403
30年間の合計額	5,968	12,637	1,556	2,115	22,276

#### (4) 対策費用の分析

##### ア 駅前広場・バスターミナル

令和6年度から35年度までの30年間における保守・点検、修繕及び更新に要する費用の平均額は、約1億9,900万円である。令和15年度にピーク（6億1,500万円）があり、その次は令和30年度及び31年度に再度ピークとなる見込みである。ピークの年度に係る費用は、平均額の2倍以上の額となる。

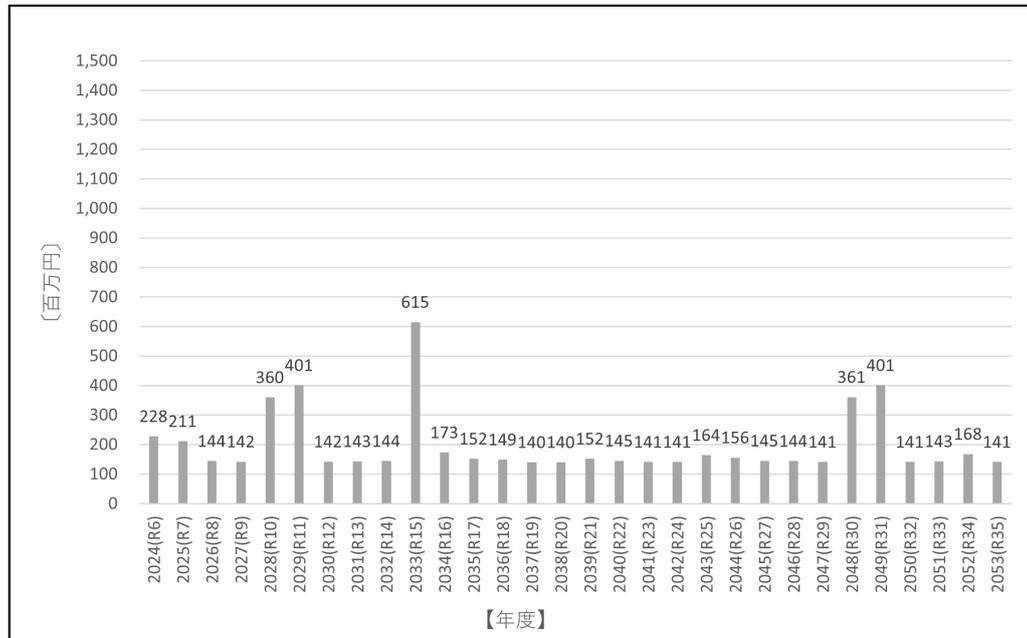


図3-7-2 駅前広場・バスターミナルの対策費用の推計

##### イ 歩行者用通路等

令和6年度から35年度までの30年間における保守・点検、修繕及び更新に要する費用の平均額は、約4億2,100万円である。令和7年度～11年度にピーク（約9億円）が見込まれ、その後は約10年間隔でピークが訪れる見込みである。

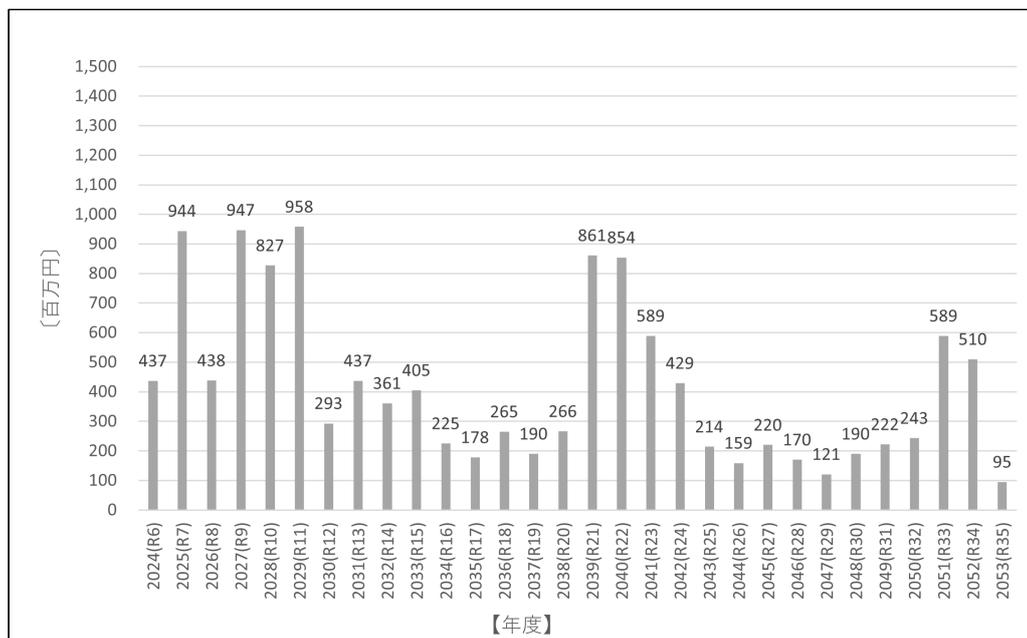


図3-7-3 歩行者用通路等の対策費用の推計

## ウ 歩行者用デッキ

令和6年度から35年度までの30年間における保守・点検、修繕及び更新に要する費用の平均額は、約5,200万円である。令和29年度にピーク（約1億2,300万円）が見込まれ、平均額の2倍以上ではあるが、「駅前広場・バスターミナル」、「歩行者用通路等」と比較して特出する年度はない。

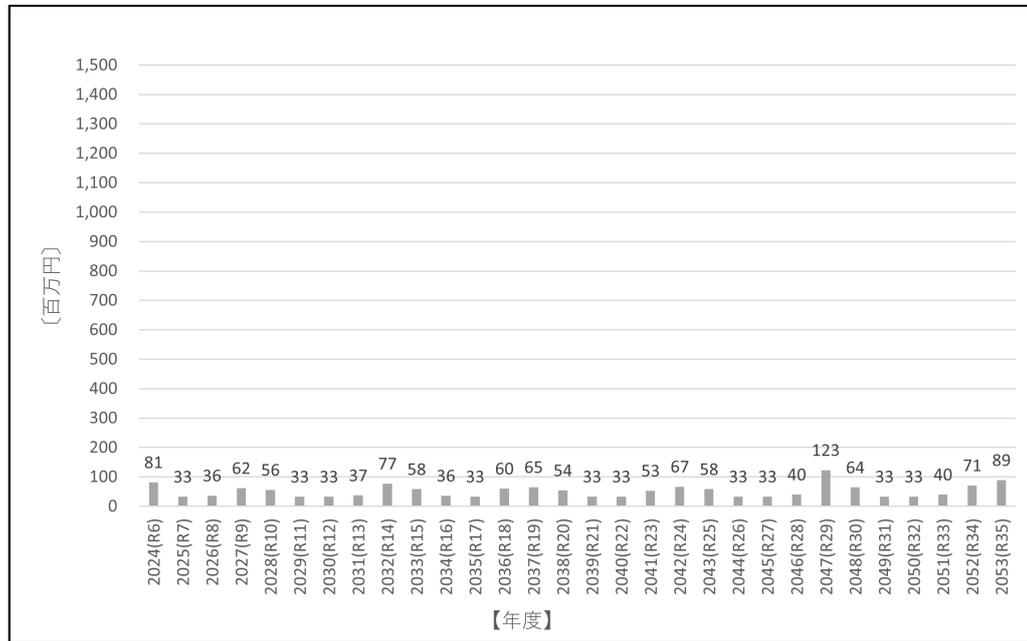


図3-7-4 歩行者用デッキの対策費用の推計

## エ 建築物等

令和6年度から35年度までの30年間における保守・点検、修繕及び更新に要する費用の平均額は、約7,100万円である。対策費用が1億円を超える年度が3～5年周期で見込まれており、年度ごとの費用のばらつきが大きいのが特徴である。

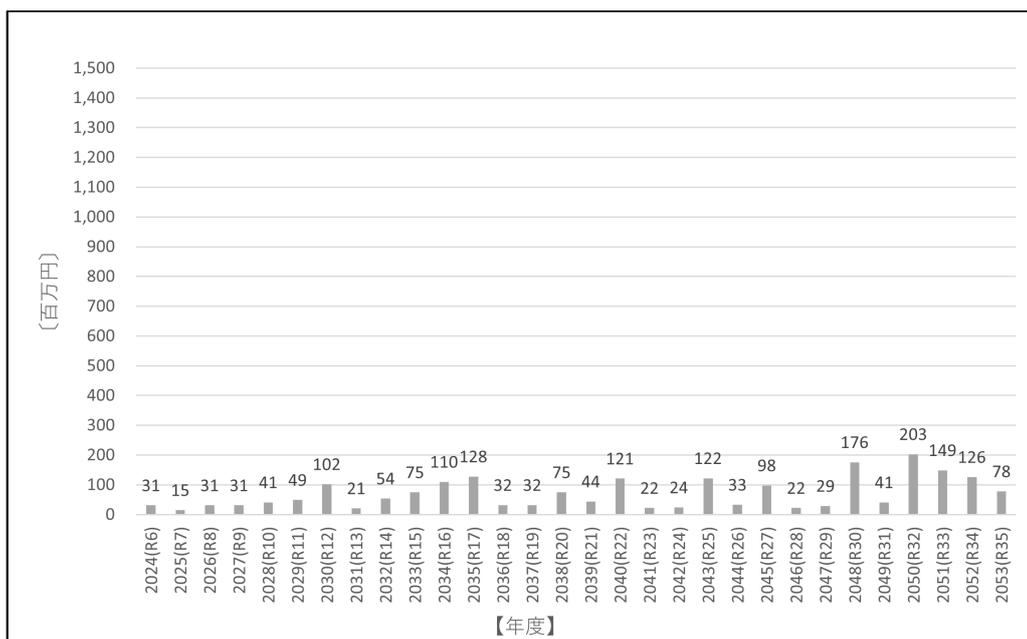


図3-7-5 建築物等の対策費用の推計

## オ 合計

令和6年度から35年度までの30年間における保守・点検、修繕及び更新に要する費用の平均額は、約7億4,100万円であり、**令和11年度**に費用のピーク（約14億3,900万円）が見込まれている。また、グラフの形状が「歩行者用通路等」と酷似を示していることから、都市整備局の所管施設は「**歩行者用通路等**」による影響が大きいことが確認できる。

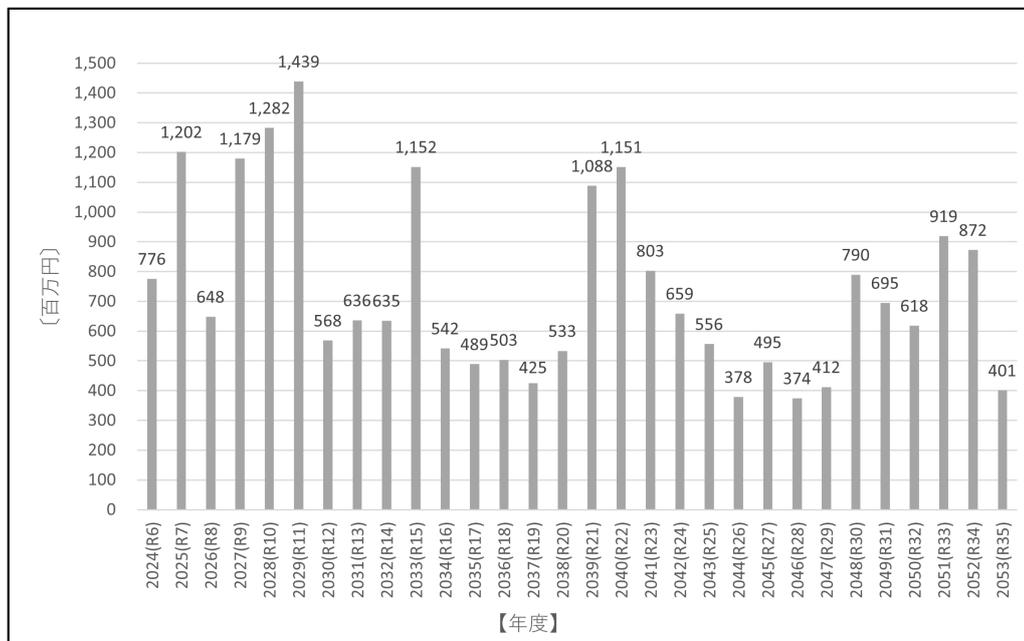


図3-7-6 合計した対策費用の推計

### 【補足】管理主体別の対策費用の分析について

都市整備局の所管施設は、管理組合等による管理施設が一部ある。それらは、**建物規模が大きく、維持管理費用等の対策費用も多額となる**ため、管理組合等により管理されている施設の対策費用について、全体費用における割合を明確にしておくことが、**費用の平準化を図るうえで重要な視点**となる。

#### (1) 管理組合等による管理施設

管理組合等により8施設が管理されている。（表3-7-5参照）

表3-7-5 管理組合等による管理施設一覧

種別	施設名称
駅前広場・バスターミナル (3施設)	上大岡駅バスターミナル
	新横浜駅交通広場等
	戸塚区総合庁舎第2交通広場
歩行者用通路等 (5施設)	クイーンズスクエア横浜内専有クイーンモール等
	戸塚駅西口中央プロムナード・清源院モール
	横浜駅きた通路
	横浜駅みなみ通路
	横浜駅みなみ通路（暫定）

## (2) 管理組合等による管理施設の費用割合

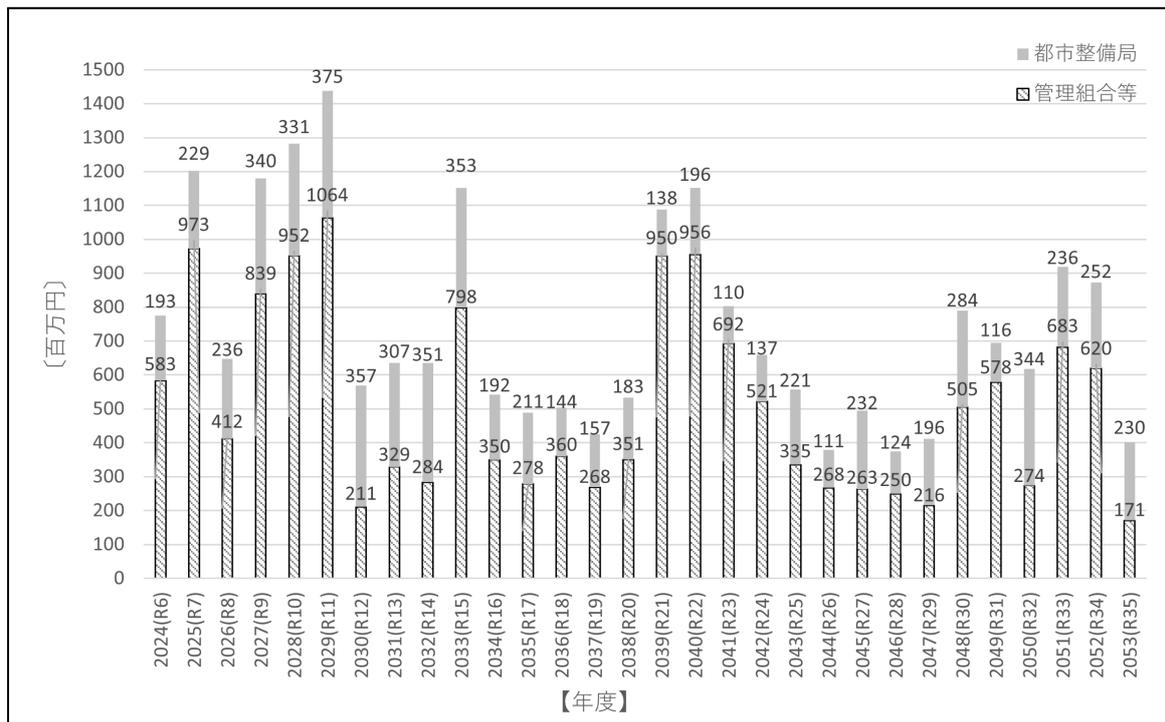


図3-7-7 管理組合等による管理施設の保守・点検、修繕及び更新に要する対策費用の推計

管理組合等による管理施設は、54施設中8施設であり、全体の約15%程度であるが、費用は各年度の平均として66%を占め、令和21年度においては、年度額の87%を占めている。つまり、都市整備局の所管施設における費用の平準化を図るためには、管理組合等の関係者との調整を積極的に行う必要がある。

### 3-8 今後の対応

今回は対策費用の見通しを示したが、全体の費用のバランスをみながら、管理組合等などの関係者との調整を積極的に行い、平準化を図ることが望ましい。

今後は国の定めるインフラ長寿命化基本計画、その他関連施策等の動向等を注視しつつ、本計画の見直しを図るなど、適切な保全・更新に取り組んでいく。

これらを通して、中長期的な保全・更新に係る対策費用の縮減や更なる予算の平準化を図り、持続的かつ効率的な公共サービスの提供を進めていく。

横浜市都市整備局市街地整備調整課  
〒231-0005 横浜市中区本町6丁目50番地の10  
TEL:045-671-2723 FAX:045-664-7694