

CITY OF YOKOHAMA

# 横浜の橋梁維持管理について

横浜市道路局 橋梁課長 鈴木 淳司

2025年6月20日



横浜市

## 目次

1. 横浜の橋の紹介
2. 橋梁維持管理の概要
3. 補修・補強工事の紹介

## 目次

- 1. 横浜の橋の紹介**
2. 橋梁維持管理の概要
3. 補修・補強工事の紹介

## ① 東海道から続く横浜の橋

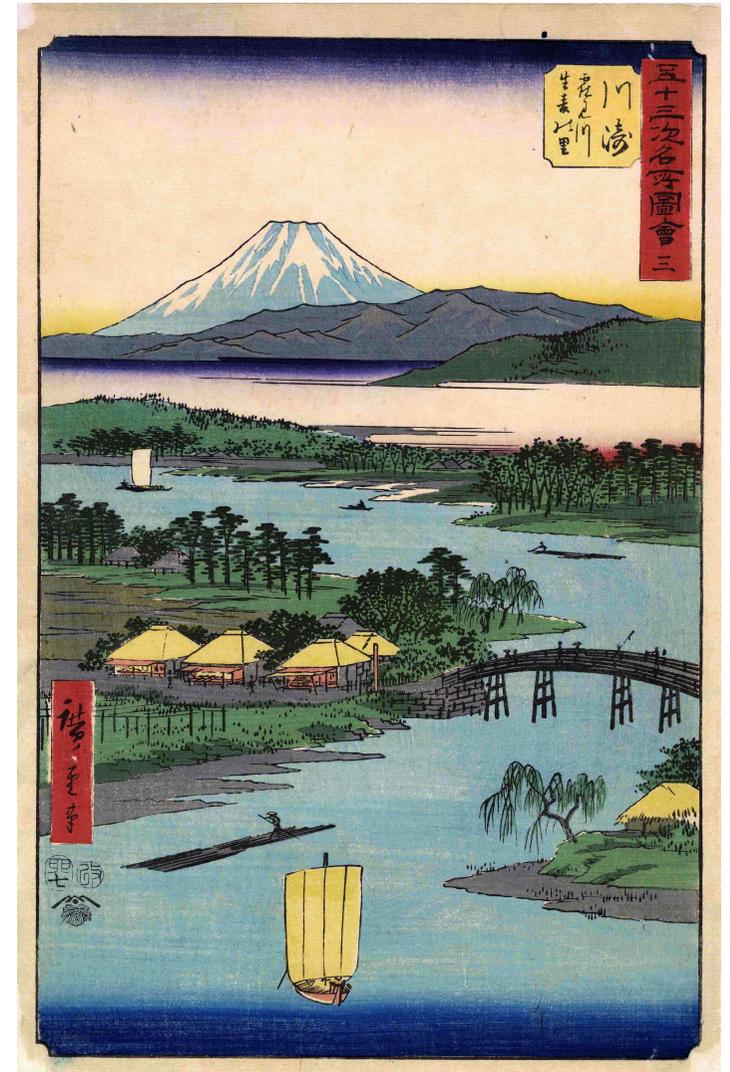
### 東海道の橋

旧東海道と鶴見川が交差する位置にある『鶴見川橋』、江戸時代の浮世絵師、歌川広重の東海道五十三次に描かれている。

「川崎鶴見川生麦の里（1855年）」

横浜への玄関口に古くから橋があったことが分かる。

引用：神奈川県立図書館デジタルアーカイブ



# ① 東海道から続く横浜の橋

## 鶴見川橋



現在の鶴見川橋：平成8年（1996）竣工 鶴見川渡河  
橋長119.6m、幅員18.7m、単純ニールセンローゼ桁（鋼床板）

【1. 横浜の橋の紹介】

① 東海道から続く横浜の橋

程ヶ谷宿 新町入口  
(現在の帷子橋)

昭和39年 (1964)  
帷子川渡河  
橋長29.4m、幅員6.6m、  
単純鉸桁-3連



戸塚宿 戸塚別道  
(現在の太橋)

昭和61年 (1986)  
柏尾川渡河  
橋長53.6m、幅員11.9m、  
3径間連続鋼床板鉸桁



引用：横浜市中心図書館「デジタルアーカイブ都市横浜の記憶」

## ① 東海道から続く横浜の橋

### 新田を行き来する橋

1859年開港の横浜港、  
背後地は江戸時代初期に  
埋め立てられた吉田新田。  
(1667年完成)

現在の関内駅周辺では、  
吉田川、派大岡川などの  
川が流れていて、今より  
多くの橋が架かっていた。



横浜分見地図

引用：明治十年 錦誠堂発行 横浜市道路橋橋梁課所蔵

## ② 横浜の橋の概況

### 管理する道路施設数 (令和7年4月1日時点)

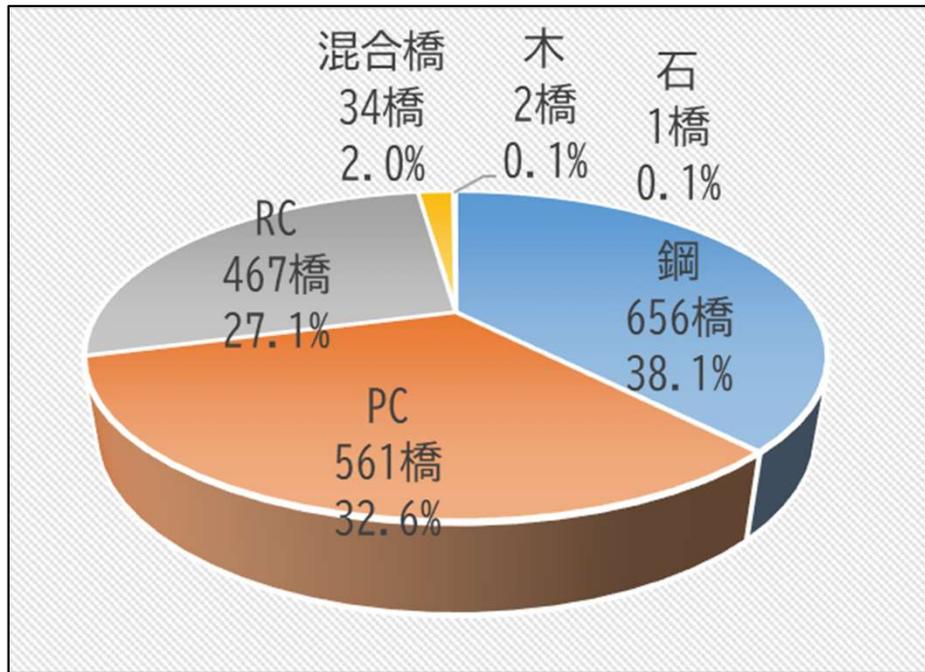
・ 橋梁	1,721橋	東京都 1,328橋
・ トンネル	28本	大阪市 751橋
・ 大型カルバート	29本	岡山市 約9,600橋
・ カルバート	46本	浜松市 約5,800橋
・ シェッド	4か所	
・ 金沢シーサイドライン (新交通)	6.0 km(75橋)	

(金沢八景駅～産業振興センター駅間を横浜市道路局が管理)

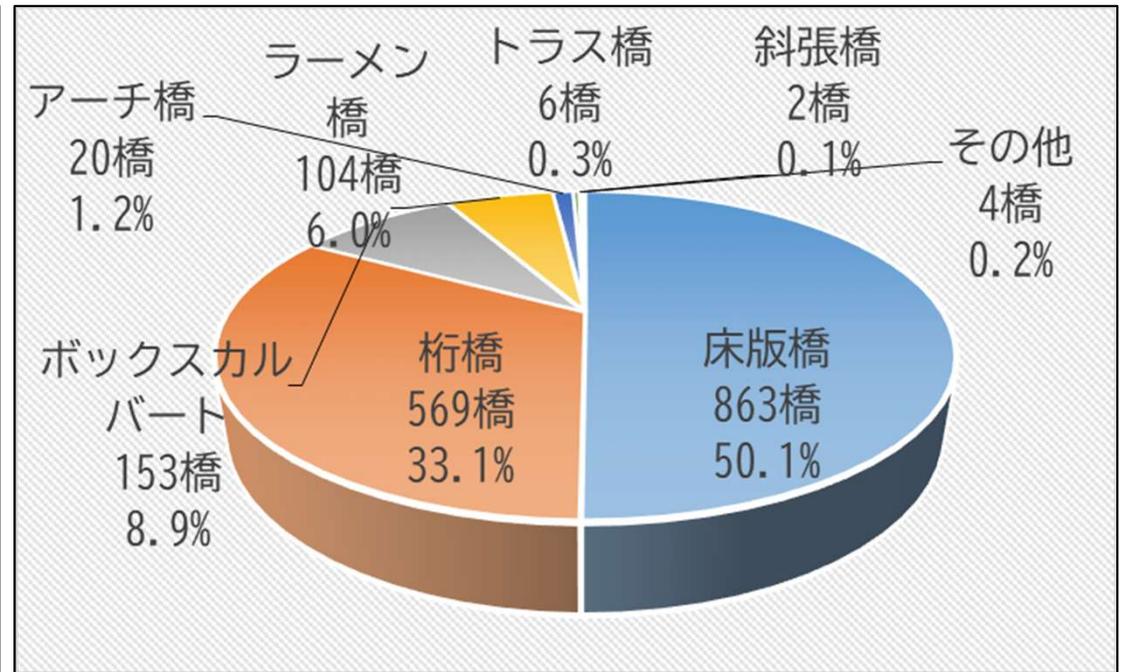
## ② 横浜の橋の概況

### 管理橋梁の種類、構造形式

#### 橋 種



#### 構造形式



## ② 横浜の橋の概況

### 最も長い橋



三枚高架橋（横浜環状二号線 神奈川区）

平成10年3月（1998）竣工

橋長1,398m（42径間）、幅員17m

3径間連続PC中空床版-3連、4径間連続PC中空床版-5連、

3径間連続鋼鈹桁-3連、3径間連続鋼箱桁-1連、4径間連続鋼箱桁-1連

連続高架橋13連、42径間分を一つの橋として管理



## ② 横浜の橋の概況 最も古い橋



昇龍橋（横浜市栄区长倉町、いたち川渡河） 竣工は明治中頃～大正4年(1915)と推測

橋長5.5m、幅員1.5m、石造りアーチ橋（市内唯一の石造）

上郷の村社「白山神社」の旧神殿の参道にかかる橋といわれ、横浜市認定歴史的建造物に認定

## ② 横浜の橋の概況

### 最近できた橋



さくらみらい橋（市庁舎前デッキ） 令和2年6月25日開通

延長：全長約232m、有効幅員：3.15m～6.55m、橋梁形式：連続ラーメン鋼床版箱桁橋

2021年土木学会デザイン賞（奨励賞）受賞

### ③ 歴史的価値の高い橋 ～震災復興橋梁～

大正12年9月1日の関東大震災では、東京の火災被害が中心に報じられているが、横浜市域においても、振動、液状化、がけ崩れ、津波により市内の土木施設の多くが倒壊する被害が発生した。

その後、内務省復興局が主体となって、東京・横浜の「帝都復興事業」（大正12年度～昭和5年度）として震災復興が行われた。

横浜の復興事業は、復興局と横浜市が総力をあげて進められ、市内の道路・河川・運河・公園などの土木施設とともに、多くの橋梁群についても造り直された。

それらが「震災復興橋梁」と呼ばれている。

③ 歴史的価値の高い橋

～震災復興橋梁～

「復興局型」の橋



吉野橋 大正15年(1926)に完成 平成30年度横浜市認定歴史的建造物に認定

橋長：25.9m、幅員：21.9m、橋梁形式：鉄筋コンクリート造ラーメン式橋台、上路式単純鋼板桁

田中豊氏考案の「復興局型」と呼ばれる構造的特徴を持つ橋梁

③ 歴史的価値の高い橋

～震災復興橋梁～ 鋼アーチ形式の橋



谷戸橋 昭和2年(1927)に完成 平成27年度土木学会選奨土木遺産に認定

橋長：29m、幅員：15m、橋梁形式：鋼アーチ橋

復興事業で技術が普及した鋼アーチ形式。親柱はアールデコ調のデザインでシンボル性が高い。

③ 歴史的価値の高い橋

～震災復興橋梁～ 上路式鋼ランガー橋



打越橋 昭和3年(1928)に完成 平成27年度土木学会選奨土木遺産に認定

橋長：38.4m、幅員：8.1m、橋梁形式：上路式鋼ランガー橋

切通しに架けられた橋梁で、桁がトラス形式、アーチリブが変断面のソリッド形式の特徴がある。

### ③ 歴史的価値の高い橋

## ～その他の歴史的橋梁～

鶴見区にある国道1号を跨道する響橋。

昭和16年(1941)に架けられた響橋は、

幻の東京五輪遺構として、歴史的・文化的な

価値等が認められ、

「横浜市歴史的建造物」、

「かながわの橋100選」、

「土木学会選奨土木遺産」

に認定されている。

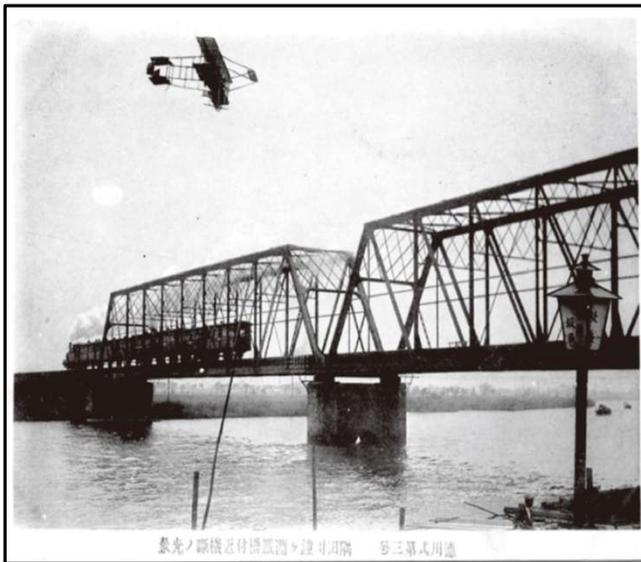
## 昭和15年幻の東京オリンピック



響橋 橋長：48m、幅員：11.2m、RCアーチ橋  
コンクリート構造ながら軽快なデザインは、  
建築家今井兼次の意匠設計による

### ③ 歴史的価値の高い橋

## ～その他の歴史的橋梁～ 隅田川橋梁・江ヶ崎跨線橋として活躍した後の第3の橋人生



日本鉄道士浦線（現常磐線）  
隅田川橋梁

明治29年（1896）～昭和3年（1928）  
200ftプラットラス Handy side社製



江ヶ崎跨線橋

旧国鉄 新鶴見操車場に移設  
昭和4年（1929）～平成21年（2009）  
平成17年再開発計画により架け替え決定



霞橋

中区新山下の霞橋架け替えに転用  
平成25年（2013）3月～  
2連のトラスのうち、状態の良い部材  
を選定し、32mの橋の再生に再利用

## ④ 都市デザインの影響を受けた橋 横浜ベイブリッジ

横浜を象徴する美しい橋  
「横浜ベイブリッジ」、  
これも六大事業の一つ。

デザインを担当したのは、  
日本を代表する橋梁デザイナー—  
故大野美代子さん。  
(2016逝去 76歳)

手掛けた橋の多くで田中賞を  
受賞。

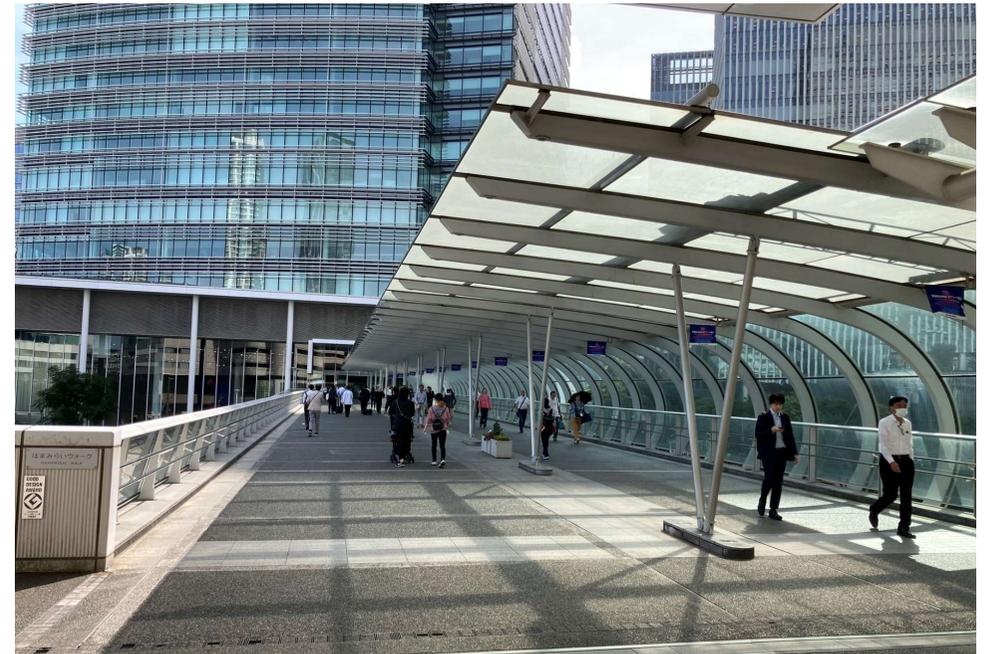
その他、市内での功績を紹介。



横浜ベイブリッジ 平成元年(1989)供用 土木学会田中賞

橋長：860m（中央径間460m）、幅員：40.2m、斜張橋

## ④ 都市デザインの影響を受けた橋 はまみらいウォーク



はまみらいウォーク 平成21年(2009)日産自動車新本社ビルの完成に合わせ開通  
橋長：96m、幅員：10.4m、橋梁形式：2径間連続鋼床板箱桁ラーメン橋  
2011土木学会デザイン賞（優秀賞）受賞 2012グッドデザイン賞受賞

## ④ 都市デザインの影響を受けた橋

### 北陣ヶ下高架橋



周辺の森との調和を意識したピルツ構造。

杉の小幅板を使った型枠工は、円柱橋脚と船底曲線断面桁との接合部において特に丁寧に施工されている。

引用：土木学会デザイン賞2003 HP

北陣ヶ下高架橋（横浜環状二号線・外回り） 平成13年(2001)竣工

橋長：215m、幅員：15m、8径間連続PC中空床版ラーメン橋

平成13年度土木学会田中賞受賞

2003土木学会デザイン賞（最優秀賞）受賞



## 目次

1. 横浜の橋の紹介
- 2. 橋梁維持管理の概要**
3. 補修・補強工事の紹介

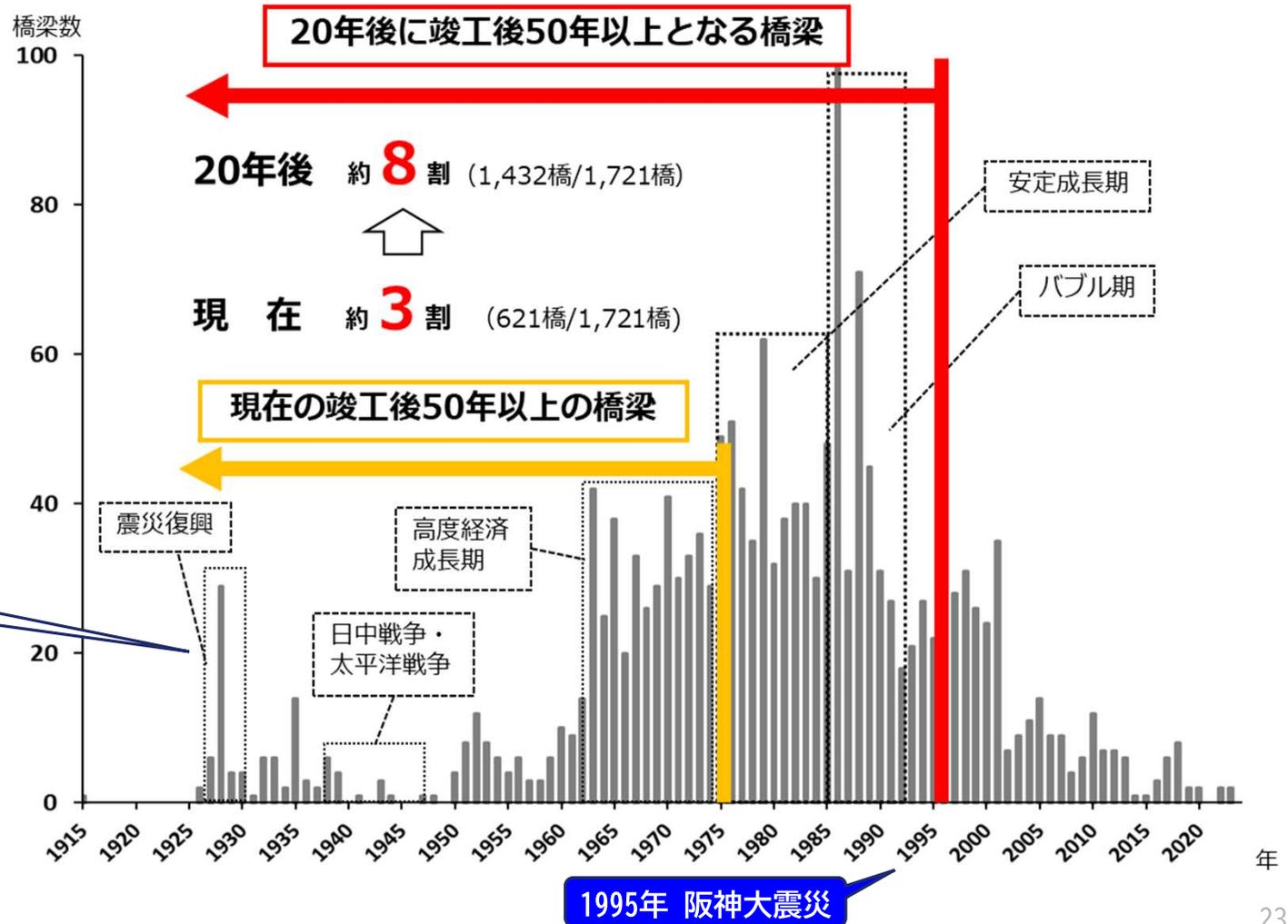
# ① 管理橋梁の現状

## ～竣工年別内訳～

全国と同水準で、竣工50年を超える橋が急増する見込み

1928年頃に建設された震災復興橋梁が多く残っている

また、1995年の阪神大震災以降30年間で、多くの橋の耐震補強を実施してきている



## ① 管理橋梁の現状

### ～定期点検結果～

令和6年度点検結果では、全体の9.8%にあたる168橋がⅢ判定

判定区分		判定区分別橋梁数	割合	状態
予 防 保 全 型	I 健全	275橋	16.0%	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	1,278橋	74.2%	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。
事 後 保 全 型	III 早期措置段階	<b>168橋</b>	<b>9.8%</b>	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	0橋	0%	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。
横浜市管理橋梁数		1,721橋		

## 【2. 橋梁維持管理の概要】

### ② 実施中の対策事業

#### ～老朽化対策～

定期点検でⅢ判定と診断された168橋について、優先的に対策中。

橋梁の老朽化対策	個所数	補助	市単独費	合計（千円）
定期点検	348橋	650,000	22,450	672,450
計画的な修繕等	69橋	1,862,200	464,683	2,326,883
老朽橋の架け替え	1橋	572,800	572,800	1,145,600
	合計	3,085,000	1,059,933	4,144,933

#### ～地震対策～

緊急輸送路上において、耐震性能が確保されていない9橋について、優先的に対策中。

橋梁の地震対策	個所数	補助	市単独費	合計（千円）
橋梁の地震対策	7橋	1,328,000	0	1,328,000

横浜市では「老朽化対策」と「地震対策」に大別して毎年予算を確保し、対策を実施しています。令和7年度も例年と同程度の55億円の予算を計上しています。

### ③ 老朽化対策

## ～横浜市長寿命化修繕計画～

横浜市の老朽化対策への取り組みは比較的早い

平成12年 横浜市橋梁点検要領（遠望目視中心）策定

平成16年 横浜市橋梁長期保全更新計画 策定

平成22年 横浜市橋梁長寿命化修繕計画 策定

平成26年 道路法改正の施行

市独自の点検・管理を進めてきたが、平成26年道路法改正を機に、2重管理を避けるため国の方針に合わせ修正

現在は長寿命化修繕計画を「毎年」更新し、国の道路メンテナンス事業補助（補助率55%）を活用した老朽化対策を実施



### ③ 老朽化対策

#### 特徴 1

##### 跨線橋が多い

跨線橋が157橋で  
全体の約9%を占める

【参考】鉄道事業者別管理橋数

東日本旅客鉄道	78橋
東海旅客鉄道	28橋
相模鉄道	27橋

#### 特徴 2

##### 橋長50m以上の橋が多い

橋長50m以上の橋が  
263橋で政令市の中で  
2番目に多い

【参考】管理橋数（50m以上）

1位 広島市	397橋
東京都	370橋

#### 特徴 3

##### 歴史的橋梁を保全

「横浜市認定歴史的建造物」  
や「土木学会選奨土木遺産」、  
関東大震災の復興事業として  
建設された「震災復興橋梁」  
を計画に基づき保全している

補修の優先順位は「路線の重要性」と「橋の健全性」から総合的に判断し進めているが、管理橋の特徴から、跨線橋や長大橋、歴史的橋梁に時間と費用を要する課題に直面

### ③ 老朽化対策

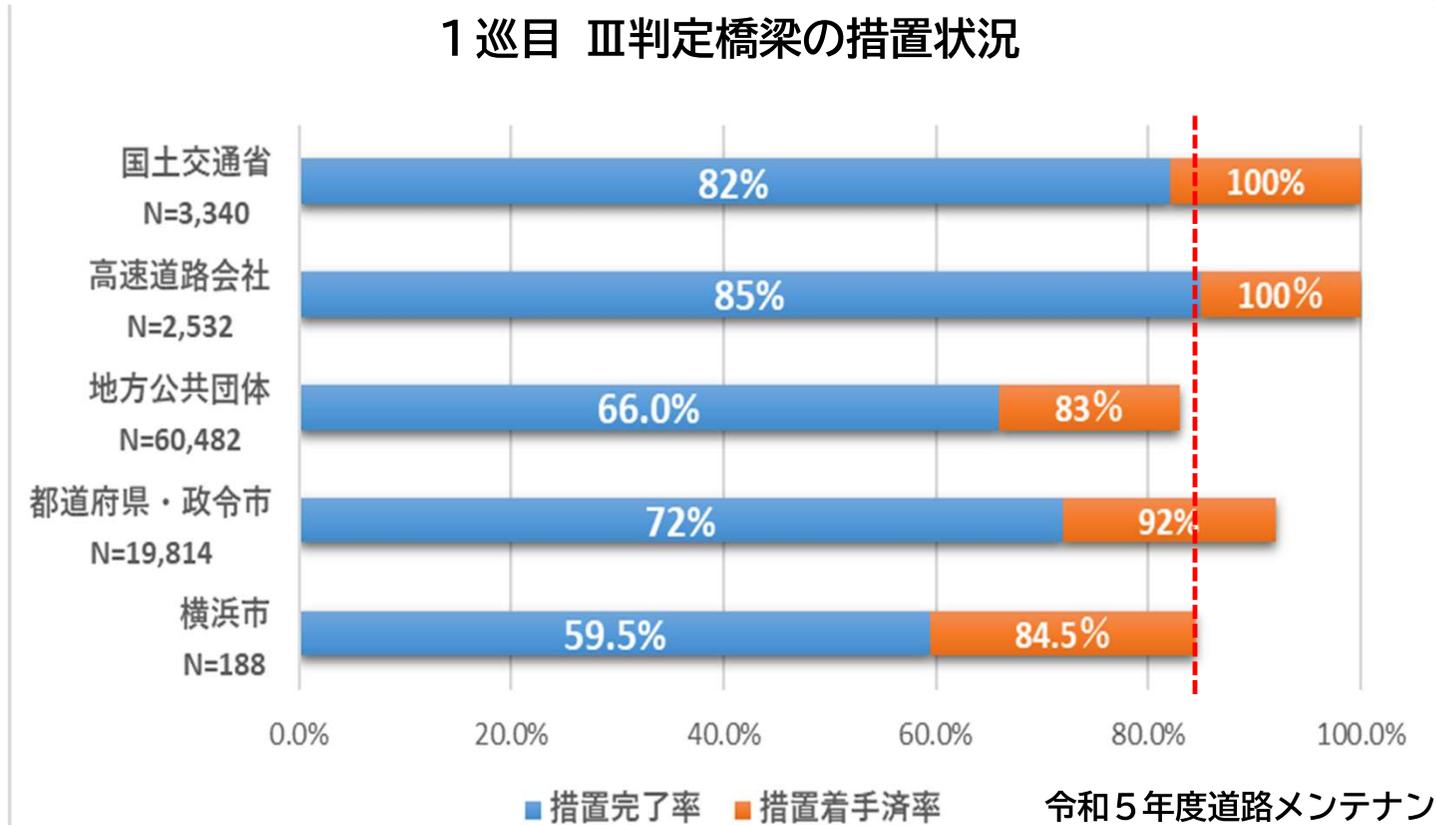
平成26年度から国庫補助を活用し進めてきた横浜市の老朽化対策は・・・

- 「老朽化対策のタイミングに合わせて**耐震補強**も実施」
- 「Ⅲ判定とともに**Ⅱ判定損傷の修繕**も実施」
- 「Ⅲ判定とともに**PCB含有塗膜橋梁の塗り替え**も実施」
- 「せっかく足場をかけるなら」の精神で取り組んできた

その結果・・・

### ③ 老朽化対策

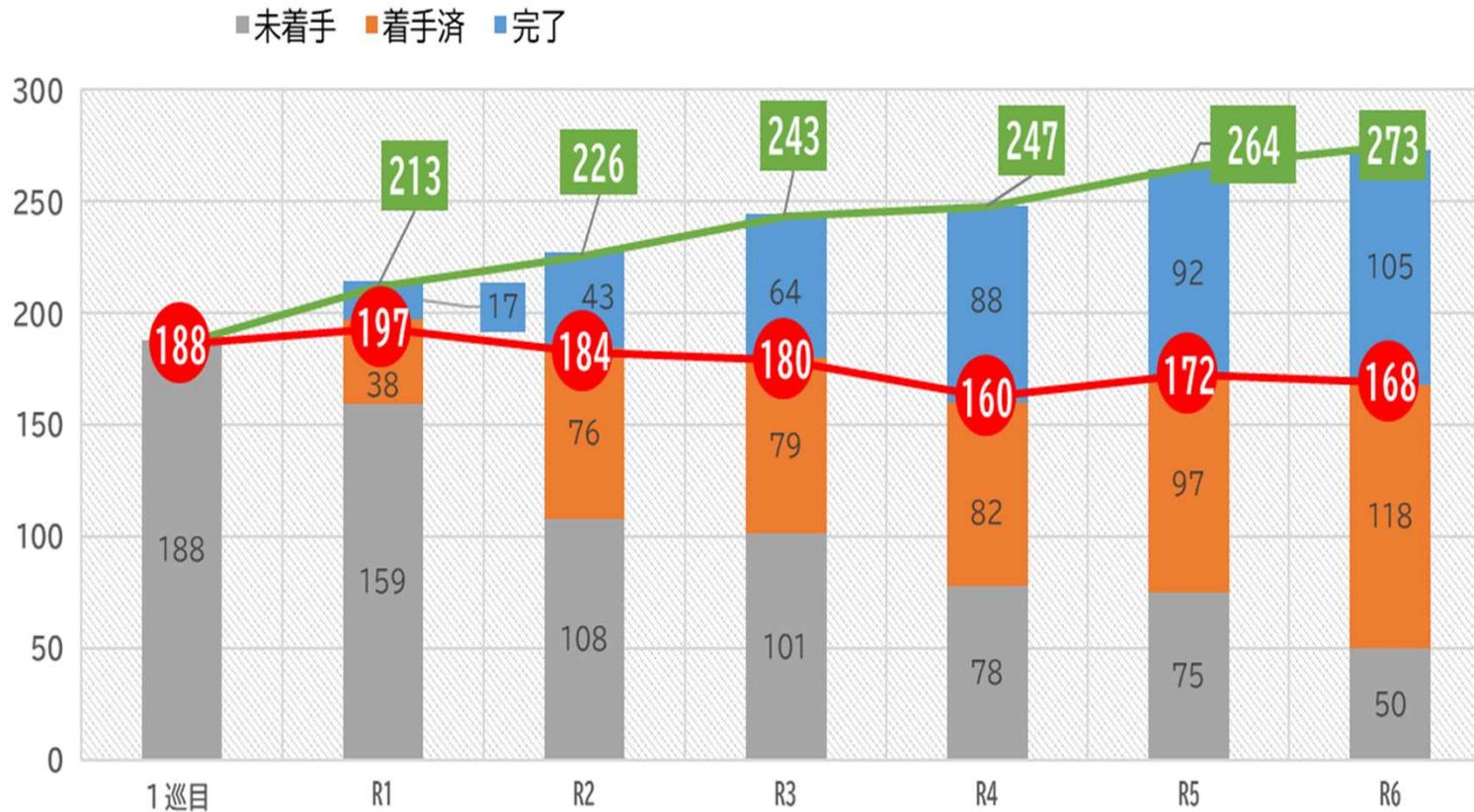
#### 1 巡目 Ⅲ判定橋梁の措置状況



1 巡目Ⅲ判定橋梁の着手率・完了率ともに全国に遅れを取っている

### ③ 老朽化対策

累積Ⅲ判定の着手状況



毎年補修を進めているが、新規Ⅲ判定も増加しているため、依然としてⅢ判定数が減らない

### ③ 老朽化対策

#### ◇ 予防保全型管理への転換の見通し

シミュレーションの結果、現在の予算規模では予防保全型まで23年かかると試算  
(国の見通しも1巡目Ⅲ判定の解消には20年以上要すると想定されている)

#### ◇ 早期に予防保全型管理に転換していくために

- ・ 局所的な損傷の「スポット補修」を推進
- ・ 小規模橋梁は複数橋まとめて発注することで工事費を縮減
- ・ 耐震補強やPCBとの同時対応はしない（欲張らない）

## ④ 地震対策

- ・平成7年度より、横浜市では緊急輸送路上の橋梁や跨線橋・跨道橋等を重要橋梁と位置づけ、地震対策を実施し、概ね完了と公表していた（※ロッキング脚が残っていた）
- ・令和6年1月の能登半島地震や令和6年3月の会計検査を踏まえて、緊急輸送路上にある259橋のうち、必要な耐震性能を満たしていない9橋を優先して対策する計画へ見直した

緊急輸送路上の地震対策状況（R7.4.1時点）

	未対策	落橋等防止性能あり	機能回復性能あり
緊急輸送路 1次路線	1	3	153
2次路線	2	3	97
合計（橋）	3	6	250

## ④ 地震対策

かつて落橋防止装置等の対策を済ませたが、熊本地震により更なる対策が必要な橋

- ・ 昭和28年架橋
- ・ 第2次緊急輸送路
- ・ 跨線橋
- ・ ロッキング橋脚※
- ・ 健全度Ⅲ



※ロッキング橋脚に類似した構造

## ⑤ 地震対策

昭和55年道示での設計のため対策優先度が低く、ようやく対策を進める橋

- 平成2年架橋（S55道示）
- 第2次緊急輸送路
- 跨道橋、河川橋
- 健全度Ⅲ





## ⑤ 地震対策

全8基の橋脚のうち、鉄道施設への干渉により1基だけ対策を先送りしていた橋

- ・ P 6のみ未耐震  
(鉄道施設との離隔2cm)

→干渉する面を除く3面に  
鋼板巻き立て補強する  
案を検討中



## 目次

1. 横浜の橋の紹介
2. 橋梁維持管理の概要
- 3. 補修・補強工事の紹介**

# ① 末吉橋 架け替え工事



竣工：上り線 昭和25年 下り線 昭和39年

構造：5径間単純桁 ⇒ 3径間連続桁

橋長：108m ・ 幅員：13.3 ⇒ 18.8m

工事期間：R1～R10(予定)

工事費用：10,360百万円(予定)



【3. 補修・補強工事の紹介】

① 末吉橋 架け替え工事



仮橋杭打設(R2. 3)



仮橋への交通切替(R3. 12)



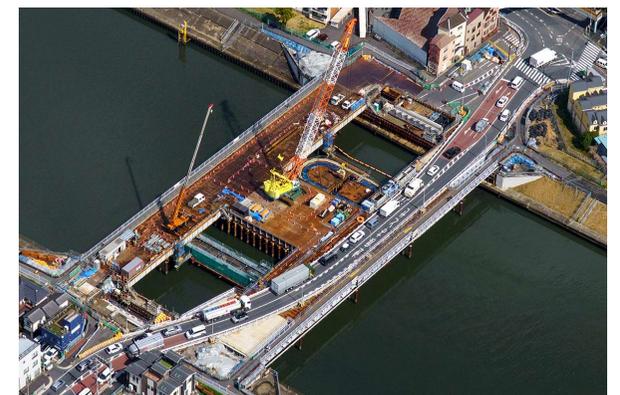
上部工撤去完了(R4. 3)



下部工撤去(R4. 12)



下部工撤去完了(R5. 6)

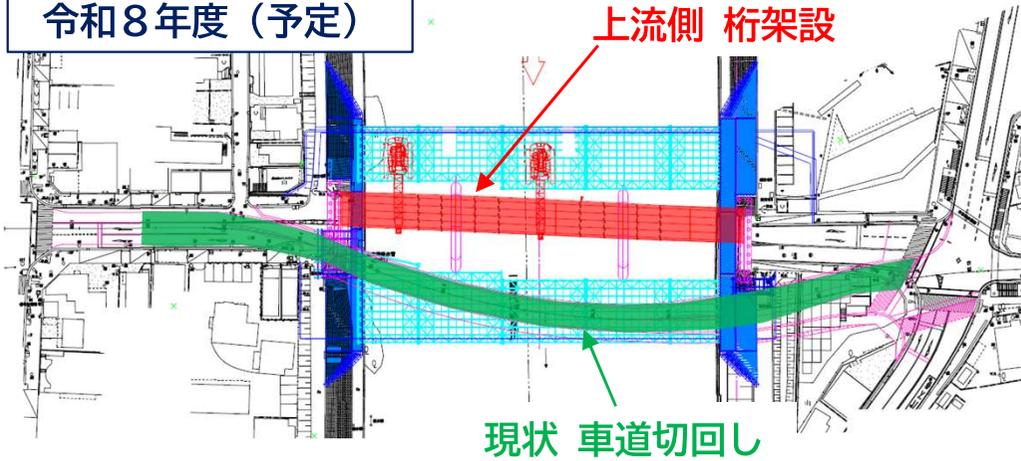


下部工構築(橋台、橋脚)(R7. 3)

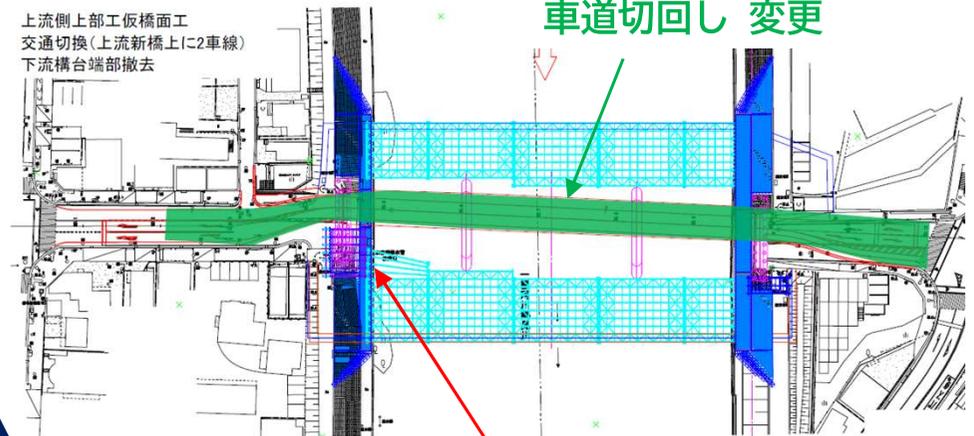
【3. 補修・補強工事の紹介】

# ① 末吉橋 架け替え工事

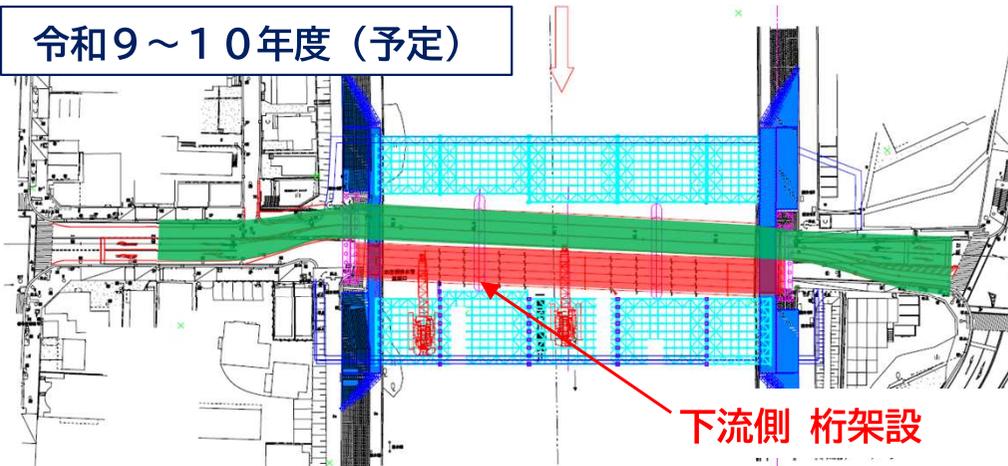
令和8年度（予定）



令和8年度（予定）



令和9～10年度（予定）



## ② 矢向第一陸橋 補修補強工事



竣工：1962年（昭和37年）

構造：鋼単純桁橋＋鋼3径間ゲルバー－鋸桁橋

橋長：92.8m ・ 幅員：16.3m

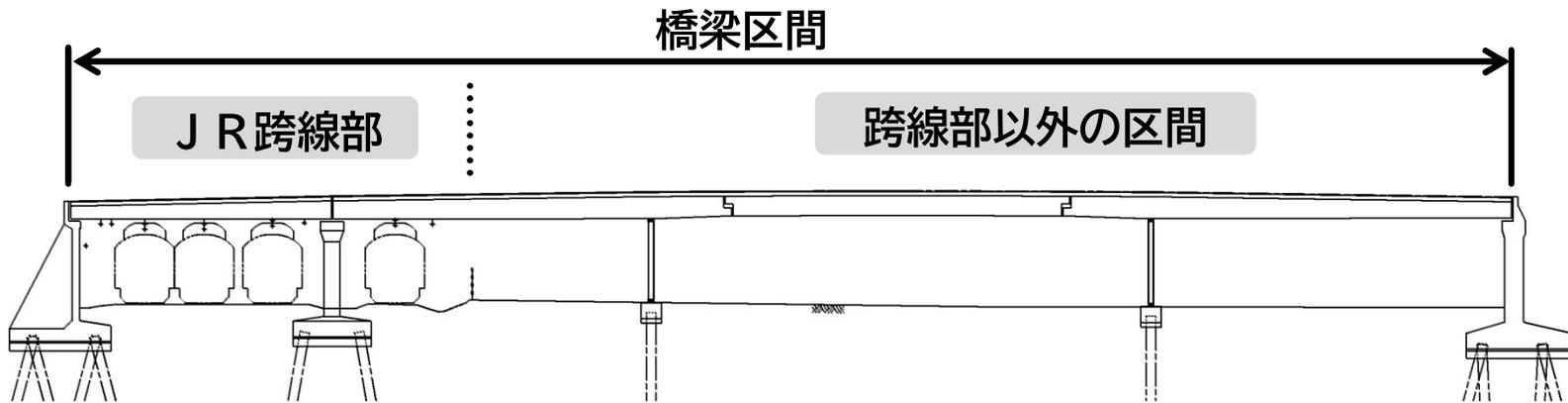
工事期間：R2～R10(予定) 工事内容：橋梁の擁壁化

工事費用：3,100百万円(予定)

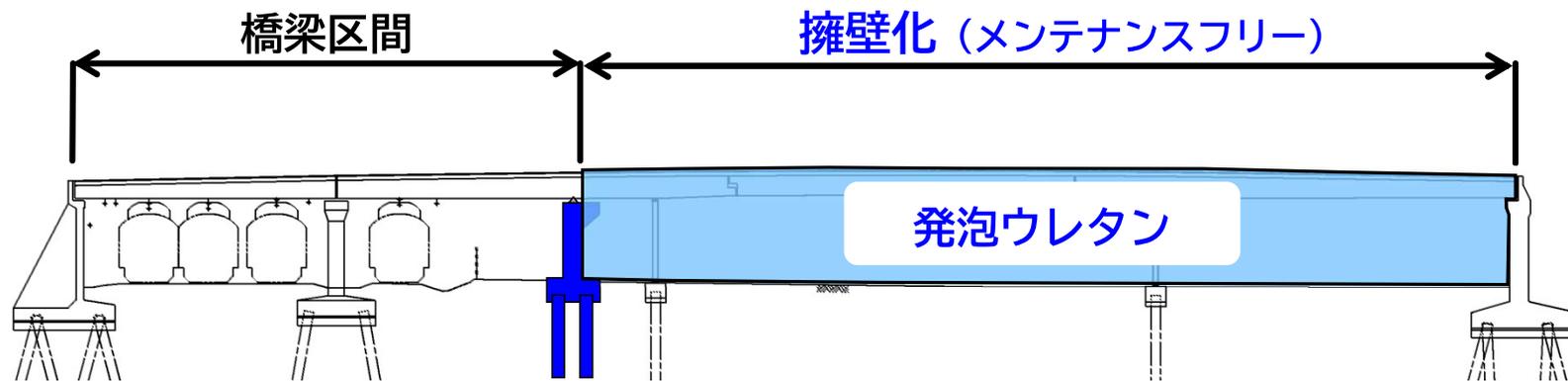


## ② 矢向第一陸橋 補修補強工事

現況



計画



## ② 矢向第一陸橋 補修補強工事



### ③ 鉄道跨線橋 補修工事 ～北天院人道橋～

竣工：1974年（昭和49年）

構造：1径間単純中路式鉄筋コンクリート床版プレートガーダー

橋長：27.0m(跨線部)+14.2m(階段部)+12.4m(階段部) ・幅員：2.0m

工事内容：当て板補修工（主桁）、床版取替工

工事期間：H29～R1 工事費用：186百万円



## ④ 新幹線跨線橋 補修・補強工事 ～第1柳明橋～

竣工：1963年（昭和38年）

構造：RCラーメン(主径間)＋RC単純ゲルバーT桁(側径間)

橋長：38.1m ・幅員：8.2m

工事内容：ゲルバー一部補強工、主桁・床版補修・補強工（繊維シート）

工事期間：R3～R7 工事費用：2,274百万円(予定)※第2上飯田原橋との合算



全景(工事後)



ゲルバー部(工事後)



当初のゲルバー部亀裂

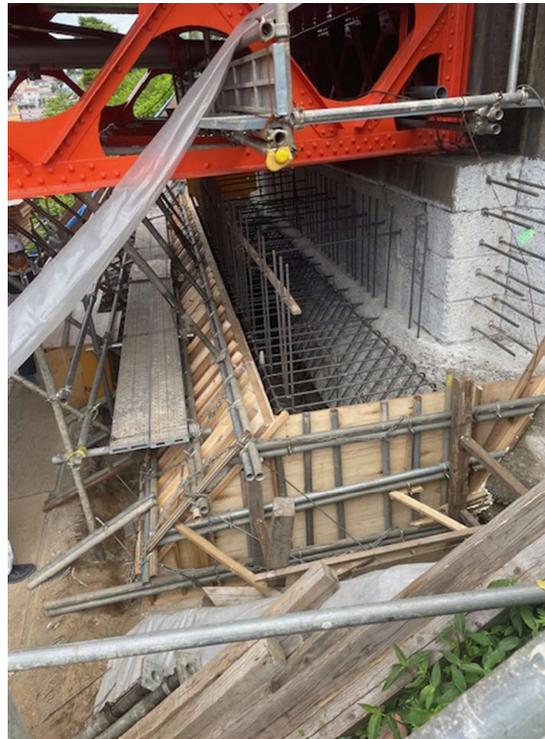
# ⑤ 震災復興橋梁の補修・補強工事 ～打越橋～

竣工：昭和3年 橋長：38.4m 工事内容：沓座拡幅、タイプB支承新設

工事期間：R5～R6 工事費用：113百万円



全景(資材搬入)



沓座拡幅



タイプB支承新設

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA